

TESIS DOCTORAL

**ESTUDIO BIBLIOMÉTRICO SOBRE LA PRODUCCIÓN
CIENTÍFICA EN EDUCACIÓN VIAL**

INSTITUTO UNIVERSITARIO DE TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL

INTRAS

PRESENTADA POR:

M^a AMELIA RAMÓN HERRERO

Correo: mrahe@uv.es

657453027

DIRECTORES.

Francisco Tortosa Gil

Julia Osca Lluch

“Agradecimientos”

*Este trabajo se lo dedico
a mi marido Félix,
a mis padres, Joaquín y Pepita,
y a mi hermano Joaquín,
gracias por haberme alentado día a día
para que esta tesis haya sido posible.*

*Este trabajo también se lo dedico a Paco Tortosa y Julia Osca
por haberme dado la oportunidad de conocer este campo tan
interesante que tanto me apasiona.*

PRÓLOGO

Con este trabajo se pretende ofrecer una visión general de los hallazgos de la literatura existente sobre Educación Vial, desde el estudio bibliométrico de las bases de datos PsycInfo, Medline y Eric. En esta línea de investigación, que se caracteriza por el hecho de aplicar el método científico, se ha llevado a cabo el análisis estadístico de las bases de datos entre los años 1960 y 2008, analizándose la productividad de los autores científicos, la dispersión de las publicaciones científicas y las palabras clave utilizadas, entre otros indicadores.

En lo que se refiere a la estructuración del trabajo éste ha sido dividido en seis capítulos. En el primer capítulo intentamos dar una visión general acerca de la Educación Vial desde una perspectiva cronológica, desde el ámbito formal y no formal.

En el segundo capítulo se plantea la hipótesis del trabajo, los objetivos, la metodología y las fuentes que hemos utilizado. En el tercer capítulo se muestran las principales leyes de la bibliometría y hemos detallado nuestro proceso de búsqueda.

En el cuarto capítulo mostramos los resultados obtenidos del análisis bibliométrico. En el quinto capítulo, en relación a los autores más productivos hemos elaborado una serie de fichas resumen de su aportación en el área de Educación Vial. En el sexto capítulo hemos elaborado un listado de los descriptores que han sido más utilizados en la búsqueda documental.

Creemos que la realización de este trabajo aportará información valiosa acerca del estado del área de la Educación Vial de forma cualitativa y cuantativa desde diferentes fuentes psicológicas, médicas y pedagógicas.

ESTUDIO BIBLIOMÉTRICO SOBRE LA PRODUCCIÓN CIENTÍFICA EN EDUCACIÓN VIAL

Resumen de la tesis

El objeto fundamental de esta tesis es el de analizar la producción científica de la educación vial a nivel internacional, desde la perspectiva de la denominada bibliometría, en las bases de datos PyscInfo, Medline y Eric. En esta línea de investigación, que se caracteriza por el hecho de aplicar el método científico, se ha llevado a cabo el análisis estadístico de las bases de datos entre los años 1960 y 2008, analizándose la productividad de los autores científicos, la dispersión de las publicaciones científicas y las palabras clave utilizadas, entre otros indicadores. Los resultados ponen de manifiesto que la educación vial es un área multidisciplinar en pleno desarrollo y progresión, con una tendencia al incremento de la productividad de sus autores, trabajos y una gran dispersión de sus publicaciones, dependiendo del país de origen.

Palabras clave: traffic education, traffic safety education, driver and education, highway safety and learning, motor vehicle and formation.

PRESENTADA POR:

M^a AMELIA RAMÓN HERRERO

Correo: mrahe@uv.es

657453027

DIRECTORES.

Francisco Tortosa Gil

Julia Osca Lluch

ÍNDICE

CAPÍTULO 1º

INTRODUCCIÓN.....	14
1. <u>LA EDUCACIÓN VIAL EN EL ÁMBITO FORMAL</u>	16
1.1.1. LEGISLACIÓN ESPAÑOLA: NORMATIVA HISTÓRICA...DE...LA...EDUCACIÓN VIAL.....	16
-PRIMERA ETAPA: DESDE 1857 a 1939	
-PRIMEROS AÑOS DE LA POST-GUERRA (1939-1949)	
-LA EDUCACIÓN VIAL DESDE 1950	
-DESE 1980 DESDE 1980 HASTA 1990	
-DESDE 1990 HASTA NUESTROS DÍAS	
1.1.2. SECUENCIA .CRONOLÓGICA.. DE ..LA.. LEGISLACIÓN A...NIVEL...A....NIVEL EUROPEO.....	39
1.1.3...LA...EDUCACIÓN...VIAL...EN...EL...ÁMBITO ESCOLAR.....	42
A) LA EV EN LA ETAPA DE EDUCACIÓN INFANTIL	
a.1. Educación vial para padres	
a.2. El transporte escolar	
a.3. Profesores	
a.4. Policía local	
a.5. Mejoras en visualización de conductas viales en infraestructuras	
B).EDUCACIÓN...VIAL...EN PRIMARIA.....	50
C) LA EDUCACIÓN VIAL EN SECUNDARIA Y..BACHILLERATO.....	55
c.1) Primeros auxilios	
c.2) Consumo de alcohol y drogas	
c.3) Uso del casco	
c.4) Exceso de velocidad	
c.5) Las distracciones	
c.6) El uso del cinturón de seguridad	
c.7) La bicicleta	
D)EDUCACIÓN..PARA.. ADULTOS.....	66
a) Nivel alfabetización	
b) Nivel neolectores	

c) Nivel educación básica: adultos	
d) Aprendizaje en español	
1.1.4. EDUCACIÓN PARA PERSONAS CON NEE (NECESIDADES... EDUCATIVAS ESPECIALES).....	67
1.2.LA SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL EN LAS INSTITUCIONES PÚBLICAS: PLAN NACIONAL..DE...SEGURIDAD VIAL.....	68
1.3. LA EDUCACIÓN VIAL Y LA EDUCACIÓN PARA LA SALUD: IMPLICACIONES E INTERRELACIONES.....	69
1.4. PLAN MUNDIAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD..VIAL..2011-2020.....	71

CAPÍTULO 2

OBJETIVOS, HIPÓTESIS, METODOLOGÍA Y FUENTES----

2.1.INTRODUCCIÓN.....	73
2.2. DESARROLLO DE LA BIBLIOMETRÍA.....	74
2.3. LAS BASES DE DATOS Y EL ANÁLISIS BIBLIOMÉTRICO.....	75
2.4. HIPÓTESIS DE TRABAJO.....	75
2.4.1. Definición del tema de búsqueda: Tipo de estudio	
2.4.2. ¿Cómo preparar la estrategia de búsqueda?	
2.4.3. Fuentes de información sobre artículos publicados en revistas	
2.4.4. Recolección y procesamiento de datos	
2.4.5 Hipótesis de trabajo para la obtención de la base de datos EducaVial	
2.5. FUENTES Y MÉTODO.....	78
2.5.1. Bases de datos utilizadas	
A) PsycInfo	
B) Medline	
c) Eric	

2.6. SELECCIÓN DE LA INFORMACIÓN	82
--	----

CAPÍTULO 3

BIBLIOMETRÍA Y PSICOLOGÍA: NOCIONES CONCEPTUALES

3.1. LA BIBLIOMETRÍA.....	84
3.1.1. Relaciones de la bibliometría con otras ciencias afines.....	84
3.1.1.a. Bibliometría, informetría y cienciometría.	
3.1.1.b. Cronología del desarrollo de las metría	
3.1.2. LEYES BIBLIOMÉTRICAS.....	95
3.1.2. a) El crecimiento exponencial de la ley científica	
3.1.2. b) Ley del envejecimiento u obsolescencia de la literatura científica	
3.1.2. c) Ley de la dispersión de la literatura científica	
3.1.2. d) Ley cuadrática inversa de la productividad	
3.1.3. INDICADORES BIBLIOMÉTRICOS.....	98
3.1.3.1. Tipos de indicadores bibliométricos	
3.1.3.1.a. Indicadores de la calidad científica	
3.1.3.1.b. Indicadores de la importancia científica	
3.1.3.1. b.1. Número y distribución de publicaciones	
3.1.3.1.b.2. Productividad de los autores	
3.1.3.1.b.3. Colaboración en la s publicaciones: índice firmas / trabajo	
3.1.3.1.b.4. Indicadores de Circulación y Dispersión	
3.1.3.1.b.5. Indicadores de Consumo: Número y distribución de las referencias de las publicaciones científicas	
3.1.3.1. c. Indicadores de impacto científico	
3.1.3.1.c.1. Indicador del impacto de los trabajos: número de citas recibidas	
3.1.3.1.c.2. Indicadores de impacto de las fuentes: factor de impacto de las revistas	
3.1.3.1.c.3. Índice de inmediatez o instantaneidad	
3.1.3.1.c.4. Vida media	
3.1.3.1.c.5. Asociaciones temáticas	
3.1.3.1.c.6. Análisis de citas comunes	
3.1.3.1.c.7. Análisis de referencias comunes	

- 3.1.3.2.d. Limitaciones de los indicadores bibliométricos
- 3.1.3.2.d.1. Limitaciones de los indicadores de actividad científica
- 3.1.3.2.d.2. Limitaciones de las citas
- 3.1.3.2.d.3. Limitaciones del factor de impacto

CAPÍTULO 4º:

ANÁLISIS BIBLIOMÉTRICO DE LA BÚSQUEDA DOCUMENTAL

4.1.PRODUCTIVIDAD.....	114
4.1.1. PRODUCCIÓN POR AÑOS	119
4.1.2. PRODUCTIVIDAD DE AUTORES.....	129
4.1.3. RELACIÓN DE REVISTAS EN RELACIÓN A LAS BASES DE DATOS.....	340
4.1.4. PRODUCTIVIDAD DE LIBROS.....	363
4.1.5. PRODUCTIVIDAD INSTITUCIONAL Y GEOGRÁFICA.....	364
4.1.6. POBLACIÓN ESTUDIADA.....	390
4.1.7. IDIOMA DE LA PRODUCTIVIDAD.....	391
4.1.8. DATOS DE LA BASE DE DATOS PSYINFO.....	392
4.1.8.a. Metodología	
4.1.8.b. Grupos de edad de la población	
4.1.8.c. Pruebas y medidas	
4.1.8.d. Tipo de categorías utilizadas en la muestra	

CAPÍTULO 5º:

DISEMINACIÓN DE LA INFORMACIÓN EN EL ÁMBITO DE LA EDUCACIÓN VIAL

5.1. COLEGIOS INVISIBLES Y GRUPOS DE COLABORACIÓN DE LOS AUTORES MÁS PRODUCTIVOS.....	415
---	-----

5.1.2. COLEGIOS INVISIBLES DE LA BASE DE DATOS PSYCINFO.....	494
5.1.3. COLEGIOS INVISIBLES DE LA BASE DE DATOS MEDLINE.....	516
5.1.4. COLEGIOS INVISIBLES DE LA BASE DE DATOS ERIC.....	528

CAPÍTULO 6º:

ANÁLISIS DE CONTENIDO: ANÁLISIS DE LOS DESCRIPTORES

6.1. INTRODUCCIÓN	
6.2. ANÁLISIS DE LOS DESCRIPTORES.....	546
6.3. APLICACIÓN DE LAS FÓRMULAS DEL MÉTODO SOCIOMÉTRICO AL ANÁLISIS DE LOS DESCRIPTORES O PALABRAS CLAVE.....	549
6.4. ANÁLISIS DE CATEGORÍAS OBTENIDAS A PARTIR DE LOS DESCRIPTORES DE LA BASE DE DATOS EDUCAVIAL.....	552
6.5. FRECUENCIA DE LOS DESCRIPTORES DE LA BASE DE DATOS EDUCAVIAL.....	554
CONCLUSIONES	601
BIBLIOGRAFÍA	614
ANEXO	670

CAPÍTULO 1

LA EDUCACIÓN VIAL: APROXIMACIÓN HISTÓRICA Y LEGISLATIVA

INTRODUCCIÓN

1. LA EDUCACIÓN VIAL EN EL ÁMBITO FORMAL

1.1.1. LEGISLACIÓN ESPAÑOLA: NORMATIVA HISTÓRICA DE LA EDUCACIÓN VIAL

- PRIMERA ETAPA: DESDE 1857 a 1939
- PRIMEROS AÑOS DE LA POST-GUERRA (1939-1949)
- LA EDUCACIÓN VIAL DESDE 1950
- DESE 1980 DESDE 1980 HASTA 1990
- DESDE 1990 HASTA NUESTROS DÍAS

1.1.2. SECUENCIA CRONOLÓGICA DE LA LEGISLACIÓN A NIVEL A NIVEL EUROPEO

1.1.3. LA EDUCACIÓN VIAL EN EL ÁMBITO ESCOLAR

A) LA EV EN LA ETAPA DE EDUCACIÓN INFANTIL

- a.1. Educación vial para padres
- a.2. El transporte escolar
- a.3. Profesores
- a.4. Policía local

B) EDUCACIÓN VIAL EN PRIMARIA

C) LA EDUCACIÓN VIAL EN SECUNDARIA Y BACHILLERATO

- c.1) Primeros auxilios
- c.2) Consumo de alcohol y drogas
- c.3) Uso del casco
- c.4) Exceso de velocidad
- c.5) Las distracciones
- c.6) El uso del cinturón de seguridad
- c.7) La bicicleta

D) EDUCACIÓN PARA ADULTOS

- a) Nivel alfabetización
- b) Nivel neolectores
- c) Nivel educación básica: adultos
- d) Aprendizaje en español

1.1.4. EDUCACIÓN PARA PERSONAS CON NEE
(NECESIDADES EDUCATIVAS ESPECIALES)

1.2. LA SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL EN LAS
INSTITUCIONES PÚBLICAS: PLAN NACIONAL DE
SEGURIDAD VIAL

1.3. LA EDUCACIÓN VIAL Y LA EDUCACIÓN PARA LA
SALUD: IMPLICACIONES E INTERRELACIONES

1.4. PLAN MUNDIAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN PARA
LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020

RESEÑAS DEL CAPÍTULO 1º

A través del capítulo 1, en el punto 1.1.1 vamos a detallar como surgió la educación vial en el contexto escolar español, a través de una aproximación histórica y legislativa.

En el punto 1.1.2. se muestra la secuencia cronológica de la legislación a nivel europeo.

En el punto 1.1.3. Se detalla el currículo de la Educación vial en el contexto escolar español para la etapa de educación infantil, primaria y secundaria, así como la educación para adultos y alumnos con necesidades educativas especiales.

En el punto 1.2. se aborda la educación vial para adultos y personas mayores, y los recursos que podemos encontrar en instituciones privadas y públicas.

En el punto 1.3. se analizan las relaciones entre educación vial y educación para la salud.

En el punto 1.4. destacamos la mención, en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la seguridad vial 2011-2020, sobre la importancia de la educación vial.

INTRODUCCIÓN

Justificación de la importancia de la educación vial en la prevención de la accidentalidad

El fenómeno de la circulación ha transformado nuestra forma de relacionarnos, de comunicarnos y fundamentalmente de entender nuestra sociedad actual. Estos cambios han sido en general beneficiosos para nuestra vida diaria; sin embargo junto a los importantes avances aparecen también variables negativas, entre las cuales sobresale por sus graves consecuencias, la accidentalidad.

Cada año cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tráfico, más de 3.000 defunciones diarias, y más de la mitad de ellas no viajaban en el automóvil. Entre 20 y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tráfico, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. Cada año, los accidentes causan la muerte de 330.000 jóvenes en todo el mundo, eso significa que cada hora mueren 34 jóvenes y otros 408 resultan heridos; de los cuales alrededor de un 38% sufrirán algún tipo de lesión medular.

Entre las tres causas principales de defunciones de personas entre 5 y 44 años, figuran los accidentes de tráfico. Según las previsiones actuales, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, los traumatismos por accidente de tráfico se convertirán en la quinta causa mundial de muerte.

El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, sugiere que dentro de cada país debe existir una colaboración entre los actores y organismos cuyas políticas repercuten sobre la seguridad de los usuarios de las vías. El informe sobre la situación mundial, demuestra que es urgente un mayor trabajo en estrategias de prevención, y destaca la importante labor de una de las líneas de prevención como es “la educación vial”.

En España, según la Dirección General de Tráfico, el vehículo articulado reduce su siniestralidad un 77% y la furgoneta un 43% en los últimos 6 años. Se produjeron 1690 accidentes mortales en los que fallecieron 1897 personas, lo que supone que ha habido 283 muertos menos que en el año anterior 2008, lo que representa un descenso del 13% (y más de un 50% respecto a 2003 lo que supone que se hayan evitado 7.419 víctimas mortales en los últimos 6 años), por lo que continúa la línea descendente de accidentalidad habida en los últimos 6 años, al pasar de 11 muertos diarios en 2003 a tener 5,2 fallecidos en 2009.

Por Comunidades Autónomas, los mayores descensos respecto a 2008, han sido Islas Baleares (33%), País Vasco (26%), Comunidad Valenciana 25%,

Extremadura, (21%), Aragón (21%), Castilla La Mancha (17,6%) y Castilla león (15,8%). Por tramos horarios, la mayor siniestralidad se produce durante la tarde (de 14 a 20 horas), y por el contrario en el horario nocturno (de 0 a 7 horas) se ha producido la mayor reducción (más del 57% en los últimos 6 años). Por días de la semana la mayor siniestralidad se produce el domingo (20,2%) y el sábado (18,7%).

Por edades, los conductores jóvenes de entre 15 a 34 años son los que mayor descenso presentan en el período 2003-2008; en 2009 se han visto implicados un 62% menos que en 2003. Los conductores de 25 a 34 años implicados en accidente mortal continúan siendo en 2009 los que presentan una cifra más alta. Respecto a los vehículos implicados en accidentes mortales en carretera, en los últimos 6 años destaca el descenso en vehículos articulados (un 77,6%), turismo (61,1%) y peatones atropellados (53,7%). Sin embargo se produce un incremento de fallecidos en motocicletas (21,5%).

Un análisis más detallado en el sector del transporte por carretera respecto del número de víctimas mortales presenta los siguientes datos: por tipos de vías, es en carretera convencional donde se sigue registrando el mayor número de víctimas mortales, con un 71% del total, seguido de la autovía con un 17,1% y la autopista con sólo un 5,5%. Por último cabe indicar que en el último año de infracciones impuestas por la Dirección General de Tráfico por incumplimiento de la Ley de Seguridad Vial ha sido de 3.586.472 sanciones con un importe recaudado de 781,6 millones de euros.

La OMS incluyó la reducción de la mortalidad por accidente de tráfico en su documento “*Salud para Todos*” en el año 2000 y vuelve a incluir este objetivo en su documento *Objetivos siglo XXI*. Ante la premisa que el factor humano interviene hasta en el 90% de los accidentes, resaltamos que es fundamental realizar acciones educativas dirigidas a la prevención.

Consideramos que la prevención es la mejor opción para solucionar este problema tan grave y una de las líneas de prevención que en este trabajo vamos a revisar es la educación vial. Para entender el accidente de tráfico, y en particular el factor humano de cada sociedad, es importante tener en cuenta que los comportamientos individuales tienen unos valores y actitudes que son compartidos por el conjunto de la sociedad y se vinculan tanto a aspectos culturales como socioeconómicos de cada comunidad.

Para hacer realidad estos planteamientos, dentro de cada país, debe existir una colaboración entre los usuarios y organismos cuyas políticas repercutan, directa e indirectamente, sobre la seguridad de los usuarios de las vías.

La educación vial tiene por objeto desarrollar en el ciudadano destrezas, conocimientos, actitudes y valores viales, para que cada ciudadano, comprenda y respete las normas vigentes en seguridad vial.

Tenemos que destacar que esta área contribuye en la importante labor de prevenir y reducir la tasa de accidentalidad y mortalidad, en todas las categorías de usuario. Como veremos a través de este trabajo vamos a exponer las líneas de investigación, a nivel internacional, en el área de la educación vial. En primer lugar haremos un recorrido en el ámbito español.

1.1. LA EDUCACIÓN VIAL EN EL ÁMBITO FORMAL

La Educación para la Seguridad Vial, en el contexto escolar, favorece la adquisición de hábitos viales seguros, el desarrollo de conductas, valores y actitudes en sus tres categorías de usuario (peatón, viajero y conductor).

Como cualquier otra disciplina educativa, para realizar una programación de actividades de educación vial tendremos que desarrollar: objetivos, contenidos, situación de aprendizaje, temporalización, metodología, recursos educativos y evaluación.

Los objetivos actuales según el Ministerio del Interior para todas las etapas escolares son:

- Adquirir hábitos de comportamiento seguros frente al fenómeno del tráfico.
- Conocer el significado de las normas y señales básicas de circulación.
- Formar un criterio moral autónomo, crítico y reflexivo, orientado a comprender y asumir el valor de la norma como garantía de la seguridad.
- Conseguir la accesibilidad en todos los medios de desplazamiento.

La Educación Vial en España tiene un largo camino marcado, al menos, por estos tres factores: la actuación de las distintas Administraciones, el desarrollo del currículum escolar y la aparición del automóvil.

1.1.1. LEGISLACIÓN ESPAÑOLA: NORMATIVA HISTÓRICA DE LA EDUCACIÓN VIAL

En este apartado se va a intentar realizar un recorrido de la de la Educación Vial en el sistema educativo español, para ello lo hemos estructurado en cuatro etapas: la primera comprende desde 1857 a 1939, la segunda abarca hasta los primeros años de la post-guerra, la tercera etapa coincide con la reconstrucción e institucionalización de la Psicología del Tráfico en España y la cuarta etapa comprende hasta nuestros días, comprende desde la creación de institutos universitarios hasta la participación en la promoción de la seguridad vial desde instituciones públicas y privadas.

a) PRIMERA ETAPA: DESDE 1857 a 1939

La Ley de Instrucción Pública de 9 de septiembre de 1857, más conocida como Ley Moyano, fue la primera Ley General de Educación, que favoreció una buena ordenación administrativa de la enseñanza entre otras razones porque fue capaz de aclarar todo el entramado escolar que se había ido produciendo en medio siglo anterior de forma desordenada e incluso contradictoria. En esta Ley se

regulaban los niveles educativos del sistema: primera enseñanza de seis años (gratuita y obligatoria); segunda enseñanza – el Bachillerato- de seis años comunes con examen final a la que añade la posibilidad de estudios de aplicación a las profesiones industriales; y la tercera o universitaria, que incluye otras enseñanzas superiores no universitarias de carácter profesional.

Con la Ley de Instrucción Pública se estableció el primer Decreto del gobierno en materia educativa, con fecha de 29 de abril de 1931, centrándose en los problemas del bilingüismo, la reorganización del Consejo de Instrucción Pública y la enseñanza religiosa. Posteriormente, el siguiente Decreto de fecha 29 de mayo de 1931, establecería la creación de las Misiones Pedagógicas, encargadas de difundir la cultura general, la moderna orientación docente y la “educación ciudadana”. El objetivo de las Misiones Pedagógicas era llevar a todas las zonas rurales y aldeas aquello que se desarrollaba en las ciudades, para que disfrutaran de ello como españoles que formaban también parte de la sociedad.

Las Misiones Pedagógicas¹ no nacieron de forma espontánea, sino que fueron fruto de una serie de iniciativas. En su origen es obligado destacar el influjo de la Escuela Nueva, fundada en 1910, creada en 1876 por Francisco Giner de los Ríos y promovida por una burguesía culta y progresista. Esta última supuso una profunda renovación de la pedagogía en España. La Institución Libre de Enseñanza, cuyo objetivo era la transformación de España a través de la educación, tuvo una gran influencia en la sociedad española, siendo el germen de otras instituciones de carácter pedagógico que tan profunda huella han dejado en nuestra historia reciente.

Debido a la mala situación educativa de España en comparación con otros países europeos, a la alta tasa de analfabetismo -en torno al 44%- localizada principalmente en el ámbito rural, y a la voluntad del Gobierno de la Segunda República por mejorar esta situación, se crean y desarrollan las llamadas "Misiones pedagógicas²"; siendo Presidente Niceto Alcalá-Zamora y Ministro de Instrucción Pública Marcelino Domingo.

El 29 de mayo de 1931, se creó por Decreto el Patronato de Misiones Pedagógicas con fin de difundir la cultura general, la moderna orientación docente y la educación ciudadana en aldeas, villas y lugares, con especial atención a los intereses espirituales de la población rural. Dependía del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes y estaba dirigido por una Comisión Central, cuya sede se encontraba en el Museo Pedagógico. Este Museo, que había comenzado a funcionar en 1884 como centro de investigación muy vinculado -tanto por sus colaboradores como por su tarea- con la Institución Libre de Enseñanza, se convirtió en pieza fundamental del proceso de renovación de la Enseñanza Pública que culminaría en los años de la Segunda República.

(1) A partir del Decreto de 29 de mayo de 1931 se crea el Patronato de Misiones Pedagógicas, siendo dependiente del Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes. Su objetivo fue difundir la cultura, la moderna orientación docente y la educación ciudadana en aldeas, villas y lugares, con especial atención a los intereses espirituales de la población rural. Gaceta de Madrid, nº50, 30 de mayo de 1931.

Ya en 1881 Francisco Giner había propuesto una serie de medidas para la reforma de la institución pública que incluían la idea de las Misiones. En ellas Giner sugería la creación de unas *Misiones Ambulantes* que incluían los servicios que luego ofrecerían las Misiones Pedagógicas: el servicio de biblioteca, el museo del pueblo, el cine, el coro y el teatro del pueblo, con su sección de música. Entre los días 17 y 25 de diciembre de 1931 se realizó la primera de esas Misiones Pedagógicas en la localidad segoviana de Ayllón.

En ese marco, el gobierno de la República apuesta para que las bibliotecas lleguen hasta el último rincón, y el 21 de noviembre de 1931 se aprueba el decreto de creación de la Junta de Intercambio y Adquisición de Libros para Bibliotecas Públicas, multiplicando por veinte el presupuesto destinado a la adquisición de libros para las bibliotecas. El 13 de junio de 1932, el Ministerio de Instrucción Pública y Bellas Artes en su artículo 1º se indica que cualquier municipio español en cuyo término no existe biblioteca pública del Estado, puede solicitar de la junta de intercambio y adquisición de libros para bibliotecas públicas la creación de una biblioteca municipal.

En los años 30 hubo un auge de bibliotecas³ en España, motivado en su mayoría por la apertura a experiencias de países más desarrollados. La investigación erudita intentaría resolver los principales problemas de las bibliotecas españolas; el atraso con respecto a países de nuestro entorno, la escasa y deficiente formación profesional y la necesidad de una renovación y ampliación de la misión de los bibliotecarios. La principal preocupación de los profesionales españoles era el desarrollo de las bibliotecas públicas y la mejora del acceso al libro, particularmente en las zonas rurales. Por aquella época se demandaba el aumento de las dotaciones económicas necesarias para la creación de modernas bibliotecas y la renovación de las obsoletas colecciones bibliográficas. A estas carencias hay que añadir el escaso número de bibliotecarios profesionales lo que obligó a que la extensión de la lectura pública fuese realizada por personal no bibliotecario.

El Patronato de Misiones Pedagógicas encomendó la gestión de las bibliotecas rurales en su mayoría a maestros y en ciertas circunstancias a personas de instrucción. En cada biblioteca, el maestro realizaba la gestión del catálogo de libros, llevaba la contabilidad, el registro de los libros prestados y elaboraba un informe al final del año, en el cual indicaba el movimiento de la biblioteca y la situación de caja. Todo ello, sin recibir ninguna retribución a cambio.

(2) Bartolomé Cossio se encargaría de ejercer el cargo de presidente del Patronato de las Misiones Pedagógicas. Miembros destacados que formaron parte de la Comisión Central fueron, Rodolfo Llopis, Antonio Machado, Marcelino Pascua, Pedro Salinas, Angel Llorca, Oscar Esplay.

Las acciones específicas estaban orientadas a:

1. Fomentar la cultura general a través de la creación y mantenimiento de bibliotecas fijas y móviles, proyecciones cinematográficas, representaciones teatrales y museos circulantes.
2. Asesoramiento pedagógico a los maestros de las escuelas rurales.
3. Educar a los ciudadanos para hacer más comprensibles los principios por los que se rige un Gobierno moderno democrático a través de charlas y coloquios.

Con el tiempo a las misiones se les fueron uniendo otros proyectos que tenían un enfoque similar en cuanto a la educación y difusión de la cultura. Ejemplos de estas iniciativas culturales fueron los teatros itinerantes con el Teatro del Pueblo de Alejandro Casona. La Barraca de Federico García Lorca y el Museo Circulantes. Las representaciones teatrales clásicas y contemporáneas se realizaban la mayoría de las veces “in situ” sin apenas medios ni lugar donde representarla obra de forma convencional. Frecuentes también fueron las proyecciones de películas que causaron una gran admiración entre los aldeanos suscitando intereses por los ámbitos culturales. Junto con las proyecciones se fomentó la lectura el préstamo de libros y el fomento de la música, mediante sesiones de audición de música.

La Constitución de la Segunda República Española supuso un avance notable en el reconocimiento y defensa de los derechos humanos por el ordenamiento jurídico español y en la organización democrática del Estado: dedicó casi un tercio de su articulado a recoger y proteger los derechos y libertades individuales y sociales, amplió el derecho de sufragio activo y pasivo a los ciudadanos de ambos sexos mayores de 23 años y residenció el poder de hacer las leyes en el mismo pueblo, que lo ejercía a través de un órgano unicameral que recibió la denominación de Cortes o Congreso de los Diputados y, sobre todo, estableció que el Jefe del Estado sería en adelante elegido por un colegio compuesto por Diputados y compromisarios, los que a su vez eran nombrados en elecciones generales.

En materia de circulación, será en 1924 cuando se defina la conducción obligatoria por la derecha. Hasta ese momento no existía norma alguna, conduciendo normalmente por la izquierda, excepto en ciudades como Toledo o Segovia, por la derecha. En 1929 empiezan los problemas de circulación en Madrid. Los Convenios Internacionales surgen como instrumentos legales que deben ser obligatorios para dotar de normas comunes a los países miembros.

(3) El poeta Luis Cernuda, coordinaba el servicio de la Biblioteca junto con los bibliotecarios Maria Moliner y Juan Vicens de la Llave. Este servicio eran uno de los más importantes del Patronato y a él se destinaba cerca del 60% del presupuesto de los tres primeros años de existencia. Todo este esfuerzo económico sirvió para la creación de 5522 bibliotecas.

En 1909 se detalla en una Convención Internacional⁴ de fecha de 11 de octubre, las primeras normas relativas a la circulación internacional de automóviles. La firmaron en París 16 países entre los cuales se encontraban Alemania, Bélgica, España, Francia, Gran Bretaña e Italia. Le sigue el “Convenio Internacional relativo a la circulación de Automóviles”, de 11 de octubre de 1911, por el que se armonizaron las normas y señales emergentes. El mundo motor se autodesarrollaba progresivamente. A medida que surgían avances tecnológicos aumentaba la intensidad de comunicaciones.

En 1926 se firma en París⁴ el “Convenio Relativo a la Circulación vial Internacional” y el “Convenio Internacional Relativo a la Circulación del Automóvil” conocidos como los convenios de París, ya que nacieron de la conferencia celebrada en París del 20 al 24 de abril de 1926. España fue firmante de las dos convenciones de París de 1926, por lo que nuestra legislación interna de aquel momento, el Código de la Circulación aprobado por Decreto de 25 de septiembre de 1934 los tomó por base, actualizándolos con las prescripciones del Convenio de Ginebra de 1931 sobre la unificación del sistema de señales, del que también fue parte España.

El Convenio de 1931 logró uniformar la señalización y añadir una serie de señales reguladoras e informativas, normalizándose también los colores de las mismas. El número de señales se fijó en 26 tipos. Este sistema básico fue generalmente aceptado por la mayoría de naciones europeas, y fue aprobado por España por la Ley de 28 de marzo de 1933, siendo una posterior Instrucción de Carreteras la que concretó los modelos de señales y las normas para su correspondiente colocación.

En España se aprobó la Ley de 28 de marzo de 1933, y se concretó en una Instrucción de Carreteras por la cual se concretaron los modelos de las señales y las normas para su correspondiente colocación. Fue el Código de la Circulación de 25 de septiembre de 1934, aprobado por el Decreto de 25 de septiembre de 1934, el que marcó la regulación venidera, su aparición marcó un hito en la historia porque procedería a unificar una materia sumamente dispersa, a la vez que se convirtió en una norma longeva (aún vigentes alguno de sus artículos), permitiendo la ordenación del tráfico en una época caracterizada por su espectacular crecimiento.

(4) Merece la pena destacar la creación de un “Certificado Internacional de Carreteras” que permite el libre acceso a la circulación en los restantes miembros contratantes. La Convención de París fue firmada en España el 24 de abril de 1926 y fue ratificada el 24 de octubre de 1929, publicado en la Gaceta de Madrid el 22 de marzo de 1930, para entrar en vigor el 24 de octubre de 1930.

Capítulo I

La educación vial: Aproximación histórica y legislativa

Esta ley prescribe la obligatoriedad de impartir educación vial en los centros escolares, sobre normas de circulación y consejos de prudencia por los centros escolares. Donde encontramos referencias concretas relativa a la Educación Vial (EV) es en el artículo 7 donde “el profesorado de todas las escuelas y colegios, tanto oficiales como particulares, está obligado a enseñar a sus alumnos la reglas generales de la circulación y la conveniencia de su perfecta observancia, advirtiéndoles de los grandes peligros a que se exponen al jugar en las calzadas de las vías públicas, salir atropelladamente de los centros docentes, subir a la parte posterior de los vehículos y toques de los tranvías”, se señala la obligatoriedad de la Educación Vial dado que preceptúa que todo el profesorado, sea de centros públicos o privados esté obligado a impartir las reglas y normas fundamentales de circulación.

El Ministerio de Instrucción Pública dictará las oportunas disposiciones que aseguren la conveniente vigilancia del cumplimiento de este precepto. Este primer Código y sus anexos tienen por objeto establecer las bases, requisitos y reglas a las que deberá sujetarse al tránsito de peatones, vehículos y semovientes por las vías públicas de España. Así se define por primera vez al peatón o viandante como “toda persona que transite por las vías a que afecta el Código y no sea conductor de vehículos animales o usuario de vehículos.

b) PRIMEROS AÑOS DE LA POST-GUERRA (1939-1949)

La etapa comprendida entre 1939 y 1955, llamada de “Transición” por Pedro de Blass, configura una administración educativa con una organización rígida, centralizada, burocrática y jerárquica. La Convención de Ginebra de 1949 nace de la Conferencia de las Naciones Unidas y en ella se formaliza en su acta final la Convención sobre Circulación en Carretera⁵, la cual entró en vigor el 26 de marzo de 1952.

(5) El Protocolo relativo a las señales de carreteras, entró en vigor el 20 de diciembre de 1953 y comprende emmiendas que entraron en vigor el 22 de octubre de 1964.

c) LA EDUCACIÓN VIAL DESDE 1950 HASTA 1980

La ley de 30 de julio de 1959, Ley 47/59 sobre regulación de la competencia en materia de tráfico, supone la creación de la Dirección General de Tráfico y de nuevo una importante reasignación de competencias en dicha materia. El desarrollo de la ley concedió al Ministerio de la Gobernación el derecho de adoptar medidas precisas para enseñar y regular las reglas de circulación.

La Ley 47/1959 de 30 de julio de 1959”, sobre la regulación de las competencias en materia de Tráfico en el territorio nacional y la creación de la Jefatura Central de Tráfico (1959). En su artículo 3, la ley atribuye al Ministerio de la Gobernación distintas competencias mediante los servicios y mandos de las Direcciones Generales de Seguridad y Guardia Civil y de los Gobiernos Civiles, constituyéndose, como órgano de dirección inmediata, ordenación y coordinación, la Jefatura Central de Tráfico (JCT). Con la creación de la JCT en 1959, se comenzaron a reformar los campos de actuación sobre Educación Vial.

Así la Jefatura Central de Tráfico iniciaría la formación del ámbito de los conductores que posteriormente daría origen a las autoescuelas y a los profesores encargados de formar a los conductores demandantes del Permiso de Circulación. Para llevar a cabo la gestión administrativa del sistema se estableció un organigrama de administración periférica mediante la creación de las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Actualmente, las Jefaturas Provinciales siguen siendo un elemento fundamental del engranaje, y para acercar la Administración a los ciudadanos, se han creado algunas Jefaturas y Oficinas de Tráfico Locales. Algunos frutos de la Ley los menciona la propia Dirección General de Tráfico (DGT), al afirmar que “se ha impulsado la labor educativa dirigida a los niños, sobre las normas de circulación, celebrándose cursillos en casi todas las provincias y organizando las llamadas Patrullas escolares de tráfico”. Al frente de las Patrullas Escolares solía estar un maestro del colegio, que se encargaba de su formación y funcionamiento; así como de establecer la posible colaboración con la Policía Municipal.

Para conseguir estos objetivos, las campañas de Circulación Vial Infantil se promocionaban desde tres perspectivas diferentes: la tarea educativa vinculada a la escuela, conforme a la Ley de mayo de 1961 (basada fundamentalmente en el aprendizaje memorístico de las normas y señales de tráfico), la educación no vinculada necesariamente a la escuela (fundamentada en las actuaciones de los Parques Infantiles de Tráfico) y la educación dirigida a los adultos (basada en la publicación de campañas, carteles y folletos sobre aspectos determinados, la formación de los conductores de autoescuelas y el control de los exámenes de los futuros conductores). Así pues, los primeros pilares, en relación a la educación vial, parece ser que quedaban esbozados, al menos en cuanto a intenciones y de forma teórica.

La Orden de 6 y 29 de abril de 1961, declara obligatoria la enseñanza teórica de las normas de circulación en la escuela.

Capítulo 1

La educación vial: Aproximación histórica y legislativa

En la *Orden Ministerial de 29/4 de 1961* se expone cómo se debe impartir la enseñanza.

El término “Educación Vial” no aparecerá mencionado de forma explícita en la DGT hasta 1961, en la *Resolución de 1 de septiembre de 1961* y la *Orden de 29 de abril de 1961*.

En la *Orden de 20 de abril de 1962*, el Ministerio Nacional publica las normas dictadas para la enseñanza de las normas de circulación en las escuelas nacionales de Enseñanza Primaria.

A través de la *Resolución de 1 de septiembre de 1962* y la *Resolución de 28 de septiembre de 1962* se dictan las normas didácticas y el temario para la escuela.

La *Resolución de 8 de noviembre de 1962*, establece las normas para la realización del Transporte Escolar seguro.

La *Resolución 1/9 de 1962*, hace públicas las normas dictadas, los temas para la enseñanza de la circulación y los Cuestionarios de Educación Vial para los distintos niveles o grados didácticos en las Escuelas Nacionales de Enseñanza Primaria, dando así cumplimiento a lo dispuesto en apartado 4 de la Orden de 29 de abril de 1961.

Orden Ministerial de 22 de abril de 1963, publicada según la Resolución de la Dirección General de Enseñanza Primaria, de 24 de abril de 1964, presenta los niveles por cada curso, es decir, tomando el curso escolar como unidad cronológica para el establecimiento de los niveles.

En la *Resolución de 24 de abril de 1964*, se demarcan los niveles de contenido de la Educación Vial por cursos.

En la *Orden 11 de enero de 1966*, sobre circulación urbana e interurbana, se disponen las normas para Parques Infantiles de Tráfico. En la que se señala que el control y vigilancia sobre las instalaciones y métodos de enseñanza corresponderá a la Jefatura Central de Tráfico.

Partiendo de la prescripción ya contenida en el artículo 7 del Código de la circulación, relativa a la obligatoriedad de impartir enseñanzas sobre prevención vial en los centros escolares, se actualiza en cuanto estaba dispuesto sobre este aspecto educativo en las ordenes ministeriales de 29 de abril de 1961 y de Orden de 2 de junio de 1967, que establecieron la obligatoriedad de la enseñanza en las escuelas de las reglas de seguridad para la circulación por vías públicas, de acuerdo con el código de la circulación vigente; así como la de enseñanza primaria, a las que siguieron en el año 1975 (Orden de 6 de octubre de 1978) unas instrucciones de la dirección general de ordenación educativa sobre la educación vial en la educación general básica.

En 1968 se firmaron en Viena el 8 de noviembre dos Convenciones: la Convención sobre la Circulación Vial y la Convención sobre Señalización Vial⁶. Cada una de las convenciones fue muy elaborada, e incluía numerosas disposiciones, aunque se dejaba al legislador un amplio margen de adaptación del derecho interno de los países signatarios. La Convención de Viena solo fue firmada pero no ratificada, en España se plasmó en el RD 13/92 de 17 de enero, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación.

Según los *Programas Renovados de Educación Preescolar y Ciclo Inicial (1987) las Orientaciones Pedagógicas de 1970*, pese a la bondad de los principios que las inspiraron, presentaban determinadas deficiencias, cuyos resultados se hicieron visibles a lo largo de su aplicación:

- a) Presentaba un carácter meramente indicativo, poco congruente con la necesidad de adquisición unos niveles culturales mínimos para toda la población infantil española.
- b) La formulación de objetivos y contenidos se realizaba en términos tan amplios y generales, que hacía difícil interpretar cuáles eran los objetivos concretos de aprendizaje y distinguir entre lo imprescindible y lo meramente deseable.
- c) Al profesorado le faltaban instrumentos de apoyo, para el desarrollo de una actividad didáctica que pretendía ser renovadora.

La Orden de 27 de octubre de 1972, hace referencia al carácter optativo para utilizar los Parques Infantiles en Bachillerato.

En 1973 la Dirección General de Ordenación Educativa aprueba las Orientaciones Pedagógicas para el desarrollo de la Educación Vial en los Ciclos Inicial, Medio y Superior de EGB.

La Orden Ministerial de 6 de octubre de 1978, informa sobre la implantación de los contenidos de la Educación Vial en la escuela.

En 1979 se aprueba la segunda Ley General de Educación (LGE) o Ley de Villar Palasí, tras la elaboración de un Libro Blanco. La LGE pretendió establecer la igualdad de oportunidades educativas, supuso un avance a favor de una sociedad más democrática. También representó una mejora cualitativa de la enseñanza y favoreció la integración social de todos los españoles, abriendo las puertas de la educación a todas las clases sociales sin discriminación. En cuanto a la estructura del sistema educativo se establecieron tres niveles: enseñanza preobligatoria, obligatoria y postobligatoria.

(6) La Convención de Viena de 1949 se complementó por el Acuerdo Europeo Suplementario abierto a la firma en Ginebra el 1 de mayo de 1971 y en 1973 se confirmaba el Protocolo sobre Señalización Horizontal.

d) DESDE 1980 HASTA 1990

En 1980 aparece la *Ley Orgánica de Estatutos de Centros Escolares* (LOECE), las novedades son el derecho de los padres a elegir el tipo de educación para sus hijos, así como la libertad de la enseñanza. En el artículo 2 se especifica que la educación de los centros buscará el pleno desarrollo de la personalidad mediante una formación humana integral y el respeto a los principios democráticos de convivencia y a los derechos y libertades fundamentales, así como la adquisición de hábitos intelectuales y de trabajo y la capacitación para el ejercicio de actividades profesionales.

La Orden Ministerial de 18 de febrero de 1980, determina la incorporación de la Educación Vial para los niveles de Educación Preescolar y EGB (Educación General Básica) a través de objetivos generales y contenidos. Fue derogada por el Real Decreto 3087/1982 de 12 de noviembre.

La Orden Ministerial de 17 de enero de 1981”, por la que se regulan las enseñanzas de Educación Preescolar y del Ciclo Inicial de la Educación General Básica.

El Real Decreto 69/1981, de 9 de enero de Ordenación de la Educación General Básica y fijación de las enseñanzas mínimas para el Ciclo Inicial.

En este sentido, la inclusión de la educación vial en los programas renovados de la EGB, era una exigencia que la propia sociedad requería. *La Orden de 18 de febrero de 1980 y la Orden Ministerial de 17 de enero de 1981*, serán las que determinarán por primera vez los objetivos generales y contenidos relativos a la Educación Vial en el ámbito escolar. Estas disposiciones pretendían, partiendo de la prescripción ya contenida en el artículo 7º del Código de la Circulación relativa a la bligatoriedad de impartir enseñanza sobre prevención vial en los centros escolares, actualizar cuanto estaba dispuesto sobre este aspecto educativo en las Ordenes Ministeriales de 29 de abril de 1961 y de 2 de junio de 1967 y establecer la obligatoriedad de la enseñanza en las escuelas, de las reglas de seguridad para la circulación en las vías públicas, de acuerdo con el Código de la Circulación vigentes. Así quedaban especificados en los programas renovados los objetivos, bloques temáticos y actividades relativas a Educación Vial para preescolar y Ciclo Inicial.

Fue el Real Decreto 69/1981, de 9 de enero, de Ordenación de la Educación General Básica y fijación de las enseñanzas mínimas para el Ciclo Inicial, el que en este período ordenó la Educación General Básica en tres ciclos a efectos de programación, evaluación y promoción de los alumnos y además fijó las enseñanzas mínimas para el Ciclo Inicial, respetando la división de la EGB, en 1ª y 2ª etapa, tal como había establecido la LGE en 1970. Así en 1981 el sistema educativo español quedó dispuesto en los siguientes ciclos:

1ª etapa de 1º a 5º curso: Ciclo Inicial: 1º y 2º curso.

Ciclo Medio: 3º, 4º y 5º curso.

2ª etapa de 6º a 8º curso: Ciclo Superior: 6º, 7º y 8º curso.

En la *Orden de 17 de enero de 1981*, por la que se regulan las enseñanzas de Educación Preescolar y del Ciclo Inicial de la Educación General Básica, se incorpora la Educación Vial de forma paralela en cada etapa, para la 1ª se incorpora en el área de Experiencias y en la 2ª etapa se incorporara en el área de Educación Ética y Cívica. Concretamente para Preescolar la Educación Vial se ubica en el área de “Experiencia social y natural” en el bloque temático 3: “Desenvolvimiento en el medio” en el tema de trabajo: 3.4. “La calle”, cuyos objetivos son:

3.4.1. Saber cruzar correctamente una calle: Con semáforo, con paso de cebra, con guardia urbano, sin indicaciones de tráfico.

3.4.2. Cuidar los servicios comunes que se encuentran habitualmente en la calle.

3.4.4. Adquirir hábitos de limpieza en relación con la calle.

y en el tema :“Viajes y excursiones”, con los siguientes objetivos:

3.7.1. Conocer diversos medios de locomoción para viajar y hacer excursiones.

3.7.2. Saber utilizar un medio de transporte en su localidad.

Para el Ciclo Inicial, se ubica en el bloque temático 3: “Desenvolvimiento en el medio”, en el tema de trabajo la calle, los objetivos que se detallan son los siguientes:

3.4.1. Identificar algún edificio público o representativo de la ciudad.

3.4.2. Adquirir hábitos de conducta vial.

Tema de trabajo: 3.7. Viajes y excursiones:

Objetivo: 3.7.1. Conocer diversas formas de viajar. Valorar la utilidad de los medios de transporte existentes en su localidad y aprender a utilizarlos.

Para el Ciclo Medio se señalan los siguientes objetivos: Conocer las normas de circulación peatonal, adquirir hábitos de comportamiento y prudencia en el uso de las vías públicas como peatón y viajero, conocer las normas y la adquisición de hábitos para la circulación peatonal, adquirir un comportamiento correcto como viajero, conocer, identificar, interpretar y respetar las diversas señales reguladoras de tráfico.

Los contenidos que establece la ley para este ciclo son los siguientes: Conocimiento de los elementos fundamentales del tráfico, conocimiento de la problemática del tráfico en el entorno, conocimiento experimental de los medios de transporte de la localidad o la región, adquisición de hábitos de convivencia ciudadana en relación con el tráfico, conocimiento de las normas y adquisición de hábitos para la circulación peatonal, comportamiento correcto como viajero y la señalización de los agentes.

La necesidad de renovar los programas educativos para que respondan a las exigencias presentes y de futuro inmediato ha llevado a este departamento a recoger e incorporar a los mismos objetivos que se orientan al desarrollo de actitudes y hábitos cívicos que tiendan a garantizar la seguridad individual y colectiva de los miembros de la comunidad desde el momento en que el alumno a quien va dirigida, es a la vez peatón, viajero y futuro conductor. La inclusión de la educación vial en los programas de la educación general básica era una exigencia que la propia

sociedad requería como tarea preferente en un sistema educativo que pretende lograr la formación integral del hombre en cuanto sujeto de derechos y deberes públicos dentro del marco de una sociedad democrática. Se atenderá en educación preescolar y general básica a los objetivos y contenidos sobre educación vial.

Los libros de texto y material didáctico complementario correspondientes a la educación vial deberán recoger y tratar aquellos contenidos y aspectos didácticos que se consideren necesarios para el logro de los objetivos previstos a continuación:

Objetivos generales: La educación vial pretende:

1. Comprender la necesidad de establecer unas medidas de defensa y seguridad que protejan a los ciudadanos de los peligros derivados del tráfico.

2. Descubrir la importancia que tiene para el bien de la comunidad el respeto a la norma establecida y despertar el deseo de colaboración activa y positiva de todos sus miembros.

3. Incidir desde el campo específico de la educación vial en lo que constituye el objetivo primordial del sistema educativo: la formación integral del individuo en todas sus dimensiones: personal, social, ética y moral.

4. Reconocer la incidencia del tráfico en los distintos modos de vida rural, urbano e interurbano, haciendo especial hincapié en la importancia de este fenómeno en la sociedad actual.

5. Conocimiento de la problemática del tráfico en el entorno local, regional y nacional.

6. Crear, desde los primeros años de escolarización, una dinámica capaz de integrar en el alumno:

- el conocimiento básico de las normas de circulación.

- la creación de actitudes de apertura, respeto y sentido de responsabilidad ciudadana.

- la formación de un criterio moral autónomo orientado a comprender y asumir el valor intrínseco de la norma, en cuanto garantía de la seguridad y el bien de la comunidad.

-material de orientación pedagógica: en el desarrollo de actividades y experiencias didácticas para el logro de los objetivos generales y específicos de la educación preescolar y general básica, el profesorado tendrá en cuenta las orientaciones contenidas en el "documento de apoyo para la educación vial en preescolar y educación general básica", de la serie estudios y experiencias educativas, serie EGB, editado por el ministerio de educación.

Preescolar y cursos 1. y 2. de Educación General Básica.

Objetivos:

1. Reconocer e identificar las señales de tráfico verticales y horizontales más frecuentes en su entorno, así como las realizadas por los agentes de circulación.
2. Adquirir hábitos y actitudes de observación y respeto a las normas de circulación.
3. Circular con seguridad por la calle utilizando:
 - pasos de peatones con o sin semáforo o agente,
 - pasos de cebra y otros,
 - refugios en el centro de la calzada.
4. Comportarse adecuadamente y con seguridad en el uso peatonal de las carreteras.
5. Actuar y reaccionar con prudencia y decisión ante situaciones imprevistas de peligro personal.
6. Hacerse ver cuando circula de noche.

Cursos 3º, 4º y 5º de Educación General Básica: El niño continúa siendo viajero y peatón, aunque con la diferencia de que no siempre va acompañado de un adulto; se convierte en usuario independizado de las vías públicas del entorno físico inmediato, y esto implica la necesidad de conocer la problemática del tráfico. Este conocimiento del entorno se interrelaciona con los específicos de geografía, historia, y ética- cívica correspondientes a estos cursos. Por lo que se refiere a la educación vial, es preciso incidir en el conocimiento de los elementos fundamentales del tráfico, de las normas y señales (para ciudad y carretera); en la utilización de los medios de transporte de la localidad o región y en el desarrollo de hábitos de ciudadanía, respeto a las normas de circulación y progresivo descubrimiento del valor intrínseco de las reglas emanadas de la comunidad para conseguir el bien común. Básicamente, los contenidos están orientados a garantizar la seguridad del niño en cuanto peatón, desarrollando los hábitos específicos de la conducta peatonal.

Objetivos:

1. Conocer las normas de circulación peatonal y adquirir hábitos de comportamiento y prudencia en el uso de las vías públicas como peatón y viajero.
 - 1.1. Conocimiento de normas y adquisición de hábitos por la circulación peatonal en ciudad.
 - 1.2. Conocimiento de normas y adquisición de hábitos para la circulación peatonal en carretera.
 - 1.3. Especial referencia al comportamiento peatonal durante la noche.
 - 1.4. Habituarse a los alumnos a hacerse ver cuando circulen por ciudad o carretera.
 - 1.5. Adquisición de correcto comportamiento del escolar como viajero.
2. Conocer, identificar, interpretar y respetar las diversas señales reguladoras de tráfico.
 - 2.1. Señalización vertical.
 - 2.2. Señalización horizontal.
 - 2.3. Señalización de los agentes de la circulación.

Cursos 6., 7. y 8. de Educación General Básica:

Objetivos:

1. Desarrollar en el alumno el sentido de la responsabilidad referido a la conducción de la bicicleta y el ciclomotor, haciendo tomar conciencia del peligro que supone cualquier infracción de las normas y señales relativas a la circulación:

- 1.1. Peligros y responsabilidades.
 - 1.2. Normas fundamentales comunes a la bicicleta y al ciclomotor.
 - 1.3. Prohibiciones comunes a la bicicleta y al ciclomotor.
 - 1.4. La bicicleta: nociones mecánicas y motrices.
 - 1.5. Elementos fundamentales de la bicicleta. Importancia de su conservación.
 - 1.6. Consejos y recomendaciones prácticas para la conducción de bicicletas.
 - 1.7. El ciclomotor. Sus características. Normas y consejos para su mantenimiento.
 - 1.8. La importancia de "ser visto" cuando se circula durante la noche. Uso y mantenimiento de los elementos del alumbrado.
2. Conocer las primeras medidas de seguridad que se deben tomar en caso de accidente. Normas e instrucciones de socorrismo.
- 2.1. Conducta ante un accidente de tráfico; medidas de seguridad que deben practicarse.
 - 2.2. Normas e instrucciones de socorrismo.

Al año siguiente con el Real Decreto 3087/1982, de 12 de noviembre se fijan las enseñanzas mínimas par el Ciclo superior de Educación General Básica. Así se incorporan al sistema educativo los principios y valores, relativos a la Educación y Seguridad Vial, establecidos por la Constitución para los adolescentes del Ciclo Superior. Concretamente se sitúan en el área de las Ciencias Sociales.

En el bloque temático 3 relativo al Comportamiento Cívico y Social, en el tema "Seguridad personal y ciudadana", cuyos objetivos son:

- 3.6. Conocer y respetar las normas y señales de circulación, asó como la función de las personas e instituciones que colaboran en la protección civil (Bomberos, Policía, Socorristas, Médicos, Transmisiones, etc.).
- 3.7. Defender el medio ambiente natural evitando la provocación de peligro. Conocer las normas generales de seguridad personal y de convivencia en lugares públicos.

Así la Educación Vial comenzaba a situarse dentro de unas áreas concretas dentro del sistema educativo español. Pero este sistema propugnaba un modelo educativo tecnicista, caracterizado por estar basado fundamentalmente en el logro de unos objetivos, los cuales eran formulados como conductas observables y los diseños curriculares que se realizaban se fundamentaban en aspectos rígidos como los siguientes:

- La fundamentación psicológica viene enmarcada por el conductismo.
- La estructura del sistema educativo se realiza por ciclos y disciplinas, sin una clara continuidad en los niveles.

- Se realizan listados de objetivos.
- Las conductas observables, son consideradas como productos y por tanto son medibles.
- Los contenidos vienen seleccionados por los Programas Renovados.
- El alumno tiene un papel pasivo.
- La Organización escolar está desligada de la programación y sus elementos no están coordinados.

El *Real Decreto 3087/1982, de 12 de noviembre*, por el que se fijan las enseñanzas mínimas para el ciclo superior de Educación General Básica.

El *Real Decreto 710/1982, de 12 de febrero*, fija las enseñanzas mínimas para el Ciclo Medio.

En 1985 fue presentada la *Ley Orgánica del Derecho a la Educación (LODE)* la cual fija los derechos a la educación recogidos en la Constitución, además establece un sistema de gestión de los centros (aunque poco homologable a la legislación europea). Contempló por primera vez la figura del Consejo Escolar que permitió a los profesores, alumnos, padres y PAS participar en la gestión de los centros públicos. Otra novedad fue la atención a la diversidad que se contempla en esta ley.

Las limitaciones de las Orientaciones Pedagógicas dieron lugar a nuevas propuesta a lo largo de los diez años siguientes hasta que se estableció la Ley que rige en la actualidad el sistema educativo español. La creación del Centro Superior de Educación Vial (CSEV), en 1986, supone un avance cualitativo por parte de la Administración española en la que se refiere al tratamiento de los problemas de la Seguridad y Educación Vial. Se concibe este centro como un servicio de la Dirección General de Tráfico, encargado de atender todas las parcelas de la Educación Vial: la investigadora, la estrictamente educativa y la de elaboración de programas educativos en los distintos niveles de la enseñanza. En paralelo, se constituye por la Dirección General de Tráfico una red, a nivel de Estado, de animadores de Educación Vial que juegan un papel de coordinación e impulsión de todos los recursos de la Educación Vial.

En 1983 es aprobada la Ley de Reforma Universitaria, que da autonomía a la Universidad y reforma y democratiza su organización y funcionamiento.

En 1985 la Ley Orgánica 8/1985, de 3 de julio, Reguladora del Derecho a la Educación (LODE), se orienta a la modernización y racionalización de los tramos básicos del sistema educativo español, de acuerdo con lo establecido en el mandato constitucional en todos sus extremos. Es por ello, una Ley de programación de la enseñanza, orientada a la racionalización de la oferta de puestos escolares gratuitos, que a la vez que busca la asignación racional de los recursos públicos.

Es también una Ley que desarrolla el principio de participación establecido en el artículo 27.7. como salvaguarda de las libertades individuales y de los derechos del titular y de la comunidad escolar. Es, además, una Ley de regulación de los centros

escolares y de sostenimiento de los concertados. Es, por fin, una norma de convivencia basada en los principios de libertad, tolerancia y pluralismo, y que se ofrece como fiel prolongación de la letra y el espíritu del acuerdo alcanzado en la redacción de la Constitución para el ámbito de la educación.

En 1987 el Gobierno presentó el “Proyecto para la Reforma de la enseñanza. Propuesta para debate”, completándolo en 1988 con un documento específico acerca de la formación profesional. Estas aportaciones sirvieron para el desarrollo y posterior publicación en 1989 del *Libro Blanco para la Reforma del Sistema Educativo*. Este libro contenía la propuesta de la reforma perfilada ya de manera definitiva, aunque no se aprobaría por el Senado hasta 1990.

Hasta ese momento la *Ley 18/1989, de 25 de julio*, de Bases sobre Tráfico, Circulación de vehículos a Motor y Seguridad Vial, surge como necesidad de disponer de un instrumento legal idóneo para afrontar la solución de la problemática no contemplada, en toda su amplitud, por la anterior normativa. El objeto de esta ley es establecer una regulación legal en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, relativa a normas de circulación, señalización, medidas cautelares, infracciones y sanciones administrativas en materia de tráfico y seguridad de la circulación vial.

La Orden del Ministerio del Interior de 31 de enero de 1989, sobre la reglamentación de los Parques Infantiles de Tráfico; derogó a la establecida el 11 de enero de 1967.

e) DESDE 1990 HASTA NUESTROS DÍAS

El acelerado cambio de procesos culturales y productivos requería una formación básica más prolongada, más versátil, capaz de adaptarse a nuevas situaciones mediante un proceso de educación permanente, capaz de responder a las necesidades específicas de cada ciudadano con el objeto de que pueda alcanzar el máximo desarrollo posible. Con la *Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre*, de Ordenación General del Sistema Educativo, más conocida como “LOGSE”.

La novedad de la Logse es que corresponde a las comunidades autónomas establecer el currículos de los distintos niveles, etapas, grados y modalidades del Sistema Educativo. En relación a la educación vial, supuso el inicio de la diferenciación en la práctica educativa de los conceptos Educación y Formación Vial. La *Ley de Ordenación General del Sistema Educativo* da forma jurídica a la propuesta y se convierte en instrumento esencial de la reforma. Tras responder a la nueva realidad de España de las Autonomías, se amplía la escolaridad obligatoria y gratuita hasta los 16 años, y desciende la ratio de 40 a 25 alumnos por clase y aparece la especialización de los profesores. La enseñanza se concibe en función de las capacidades del alumnado y se potencia el igualitarismo académico.

También se regulan las enseñanzas de régimen especial como artísticas e idiomas, la educación especial, la educación de adultos, la compensación de las desigualdades en la educación y la calidad de enseñanza.

Con la consecución de objetivos tan fundamentales como la ampliación de la educación básica, alargándola hasta los dieciséis años, edad mínima legal de incorporación al trabajo, en condiciones de obligatoriedad y gratuidad.

En su artículo 4º determina los elementos integrantes del currículo: objetivos, contenidos, métodos y criterios de evaluación de cada uno de los niveles, etapas, ciclos, grados y modalidades en los que se organiza la práctica educativa. Establece también que corresponde al Gobierno fijar los aspectos básicos del currículo o enseñanzas mínimas para todo el Estado de forma que los contenidos incluidos en dichas enseñanzas mínimas no requieran más de un determinado porcentaje de horas escolares, que será diferente según se trate o no de Comunidades Autónomas con lengua oficial distinta del castellano. De acuerdo con la distribución de competencias que se deriva de la Constitución y conforme a lo establecido en el artículo 4 de la Ley Orgánica 1/1990, corresponde a las Comunidades Autónomas establecer el currículo de los distintos niveles, etapas, ciclos, grados y modalidades del sistema educativo.

En 1990 con la LOGSE la Educación Vial aparece como área transversal en el currículum escolar; siendo escasos los proyectos educativos de educación vial por su carácter no obligatorio para el tutor ni para los especialistas.

De este modo, con la reordenación del sistema educativo se dispone la Educación Vial a nivel legislativo, curricular y pedagógico. A nivel legislativo se produce su incorporación a través del Real Decreto 1006/1991, de 14 de junio, por el que se establecen las enseñanzas mínimas correspondientes a la Educación Primaria y el Real Decreto 1007/1991, por el que se establecen las enseñanzas mínimas correspondientes a la Educación Secundaria Obligatoria. A nivel curricular su integración tiene lugar de forma transversal en la Educación infantil, primaria y secundaria y a nivel pedagógico se establecen orientaciones didácticas para el profesor en el diseño curricular base para cada etapa.

El Real Decreto 339/1990 de 2 de marzo de 1990, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial (Instrumento normativo idóneo que permite revestir de rango legal las disposiciones en materia de circulación de vehículos).

El Real Decreto 1004/1991, de 14 de junio, por el que se establecen los requisitos mínimos de los Centros que imparten enseñanzas de régimen general no universitaria.

El Real Decreto 1006/1991, de 14 de junio, por el que se establecen las enseñanzas mínimas correspondientes a la Educación Primaria.

El Real Decreto 1007/1991, de 14 de junio, por el que se establecen las enseñanzas mínimas correspondientes a la Educación Secundaria Obligatoria.

El Real Decreto 1007/1991 y la Ley Orgánica de Ordenación General del Sistema Educativo español (LOGSE) de 1990, fija los elementos básicos de las

enseñanzas mínimas y dispone la incorporación de la Educación Vial en el Currículo Escolar.

El *Real Decreto 1330/1991 de 6 de septiembre*, por el que se establecen los aspectos básicos del currículo de la Educación Infantil.

El *Real Decreto 1333/1991 de 6 de septiembre*, por el que se establece el currículo de la Educación Infantil. El presente Real Decreto constituye el desarrollo para la Educación Infantil, de lo dispuesto en el apartado dos del artículo 4 de la Ley Orgánica 1/1990, de 3 de octubre, e integra lo establecido en el Real Decreto 1330/1991, de 6 de septiembre, por el que se establecen los aspectos básicos del currículo de la Educación Infantil (art.1º del presente Real Decreto).

El *Real Decreto 1333/1119, de 6 de septiembre de 1991* declara la incorporación de la Educación Vial Infantil en el sistema escolar español.

El *Real Decreto 1334/1991* dispone la incorporación de la Educación Vial en la Educación Primaria y Secundaria.

El *Real Decreto 1345/1991, de 6 de septiembre*, por el que se establece el currículo de la Educación Secundaria Obligatoria. El anexo incluye los contenidos, procedimientos y actitudes de las diferentes áreas obligatorias de este nivel educativo.

El 15 de diciembre de 1992, en el “*Plan Estratégico Básico de Seguridad Vial*”, se establecen las medidas a tomar para la mejora de la Seguridad Vial en España.

La Resolución de la DGT de 15 de septiembre de 1992, delimita los requisitos necesarios para poner en funcionamiento los Parques Infantiles de Tráfico.

El *Real Decreto 13/1992 de 17 de enero*, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

El *Real Decreto 47/1992, de 30 de marzo*, del Govern Valencià, por el que se establece el currículo de la Educación Secundaria Obligatoria en la Comunidad Valenciana.

La Resolución 6619/1992, de 5 de marzo de 1992, dispone la incorporación de la Educación Vial en la Educación Infantil.

La Resolución 6664/1992, de 5 de marzo, se recoge la incorporación de la Educación Vial en el sistema educativo, para la Educación Primaria.

La Resolución 6766 /1992, de 5 de marzo, declara la incorporación de la Educación Vial en la Educación Secundaria.

En 1995, con la Ley de Participación, Evaluación y Gobierno de los Centros Docentes (LOPEG) se aborda el tema de las actividades extraescolares, la autonomía de gestión de los centros docentes, las inspecciones por las administraciones educativas y los órganos de gobierno de los centros docentes públicos. Se caracteriza por completar un marco legal capaz de estimular de modo fructífero el conjunto de factores que propician y desarrollan la calidad de la enseñanza y su mejora.

El Convenio sobre Circulación fue modificado notablemente y entró en vigor el 3 de septiembre de 1993.

La Resolución de la DGT, de 28 de octubre de 1994, desarrolla la Orden del Ministerio de Justicia e Interior de 31 de enero de 1989, en la que se regulaba la creación, el funcionamiento y la Reglamentación de los Parques Infantiles de Tráfico.

La Convención sobre Señalización Vial cuya modificación entró en vigor el 30 de noviembre de 1995; es una actualización de la Convención de 1949.

El Servicio de Promoción de la Salud. Unidad de Educación para la Salud. Programa de Prevención de Accidentes de Tráfico, en 1995, propone líneas de actuación en diferentes ámbitos señalando los grupos de población que se consideran destinatarios prioritarios de las intervenciones. Los objetivos del programa fueron:

- Aumentar los conocimientos específicos de los factores concurrentes en la producción de los accidentes de tráfico y de las lesiones derivadas de los mismos.
- Desarrollar actividades para la prevención de lesiones por accidente de tráfico en todos los grupos de edad.
- Disminuir la letalidad por lesiones por accidente de tráfico.
- Desarrollar actividades educativas tendentes a relacionar los accidentes de tráfico con las causas que los producen.
- Realizar estudios y trabajos intersectoriales para poder determinar y corregir las causas de la alta mortalidad por accidentes de tráfico.

El ROF 233/1997 Reglamento Orgánico en el ámbito de la Consellería de Educación, establece como tema transversal la educación vial, que va dirigida a que el alumnado conozca el código de circulación y las normas básicas como peatón y conductor de bicicletas.

En el Real Decreto 772/1997, se reforma el Reglamento General de Conductores y aspectos de la Ley de Seguridad Vial.

Con el *Real Decreto 2822/1998*, se reforma el Reglamento General de Vehículos.

En 2001 se reforma el texto articulado de la LSV (19/2001).

La verdadera acción formativa de la Educación Vial viene contemplada curricularmente desde hace muy pocos años, desde el año 1997 y 2001. Ésta concreción curricular tuvo lugar gracias a la labor del Centro de Educación Vial de Salamanca, dependiente de la Dirección General de Tráfico (DGT) y el Ministerio del Interior. El cual elaboró las primeras guías curriculares específicas para cada etapa del ámbito escolar (Educación Infantil, Primaria, Secundaria y Adultos) y además elaboró un libro de talleres para animadores de Parques de tráfico y Policías especialistas en el tema, desde el Centro de Educación Vial de Salamanca.

En 2001, la Ley Orgánica de Universidades, trata de mejorar su calidad mediante mecanismos apropiados para potenciar la actividad investigadora de las universidades, la incorporación de nuestro sistema universitario al espacio universitario europeo y la movilidad de estudiantes y profesores.

En 2002, con la Ley Orgánica de las Cualificaciones y de la Formación Profesional, se pretende adecuar la Formación Profesional a las nuevas exigencias del sistema productivo y se pretende formentar la formación y la readaptación profesional.

El Real Decreto 10/2002, de 23 de diciembre, establece las premisas de Calidad de Educación.

En ese mismo año, la Ley de Calidad de Educación (LOCE) tiene como objetivo reducir el fracaso escolar, elevar el nivel educativo y estimular el esfuerzo, a través de mayores exigencias académicas. Esta ley cambia la estructura del sistema educativo no universitario, considerando la Educación Preescolar de 0 a 3 años, y la educación Infantil de 3 a 6 años. También en la ESO hay cambios, pero no en cuanto a ciclos o niveles, sino más bien en formas y contenidos.

El Bachillerato se queda en 3 modalidades. La educación vial con esta ley pierde su carácter transversal y viene especificada como parte de la educación social. Sus objetivos tratan de crear hábitos y actitudes positivas para la convivencia, calidad de vida y calidad en el medio ambiente. La Loce en el capítulo I del Título Preliminar, en el artículo 1.b, se señala como uno de los principios de calidad del sistema educativo la capacidad de transmitir valores que favorezcan la libertad personal, la responsabilidad social, la coherencia y mejora de las sociedades y la igualdad de derechos entre los sexos.

La Educación Vial también se encuentra especificada en el área de Educación en Valores, en los capítulos que tratan los Educación Infantil, Primaria y Secundaria Obligatoria; así por citar algunos ejemplos, se menciona como uno de los objetivos de la educación infantil la adquisición de una progresiva autonomía en las actividades habituales y el aprendizaje de las pautas elementales de convivencia; y en Educación Primaria destacamos los objetivos cuya finalidad son conocer los valores y las normas de convivencia así como desarrollar una actitud responsable y de respeto hacia los demás.

En 2003 se aprueba el Reglamento General de Circulación, para la aplicación y desarrollo de la Ley de Seguridad Vial (RD 1428/2003); destaca la modificación del procedimiento sancionador para las motocicletas.

Con la Ley 17/2005 se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley de Seguridad Vial (LSV); también se regulan los cursos de sensibilización para los titulares de un permiso o licencia de conducción. Nace la figura del profesor de autoescuela especialista en materia de reeducación vial. Surgen las nuevas titulaciones, cursos de especialización y material didáctico para los conductores reincidentes de sanciones y con pérdidas en su carné por puntos.

Con la Ley 17/2005 se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley de Seguridad Vial (LSV); también se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción.

En 2006, se vuelve a modificar el Reglamento General de Circulación (RD 965/2006).

En el Real Decreto 806/2006, de 30 de Junio, se establece el calendario de aplicación de la nueva ordenación del sistema educativo.

La reforma del Sistema Educativo (con la entrada en vigor de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de Mayo, de Educación) desarrolla objetivos específicos del área de Educación Vial, en las diferentes etapas educativas. A continuación se exponen las bases legales que fundamentan la L.O.E – Ley Orgánica- 2/2006, de 3 de mayo, de Educación (B.O.E. 4/5/07). La LOE fue una Ley que conservó parte de la Logse (1990) y nace porque las sociedades actuales conceden gran importancia a la educación que reciben sus jóvenes, en la convicción de que de ella dependen tanto el bienestar individual, como el colectivo, y de ahí que sus tres principios fundamentales sean:

- Proporcionar una educación de calidad a todos los ciudadanos de ambos sexos, en todos los niveles del sistema educativo.

Para desarrollar estos principios la LOE ve necesario actuar en las siguientes direcciones:

1. Concebir la formación como un proceso permanente que se desarrolla a lo largo de la vida.
2. Flexibilidad del sistema que conlleva aparejada la concesión de un espacio propio de autonomía a los centros docentes, para adaptarse a la diversidad de sus alumnos. La autonomía lleva aparejada la evaluación y la rendición de cuentas por parte de los centros.
3. La actividad de los centros recae en el profesorado, es necesario revisar su formación inicial para adecuarlo al entorno europeo. Se requiere el

compromiso de las administraciones para favorecer el desarrollo profesional a la valoración de su práctica y su reconocimiento social.

4. Simplificación y clarificación de las normas educativas, en un marco de respeto al reparto de las competencias.
5. Cooperación territorial y entre administraciones para desarrollar proyectos y programas de interés general, para compartir información y aprender de las mejores prácticas.

En base a estos principios, presenta también sus fines de la educación, que son:

- Pleno desarrollo de la personalidad, capacidades afectivas.
- Formación en el respeto a los derechos y libertades fundamentales.
- Igualdad afectiva de oportunidades entre hombres y mujeres.
- Reconocimiento de la diversidad afectivo-sexual.
- Valoración crítica de las desigualdades.
- Ejercicio de la tolerancia, convivencia democrática, resolución pacífica de los conflictos.

En referencia a los objetivos de educación vial con la LOE desaparecen las materias transversales y el gobierno establece que la educación vial puede ubicarse como contenidos de la asignatura “Educación para la Ciudadanía” y los “Derechos Humanos”, esta asignaturas se imparten a partir de quinto de primaria y sexto, y primero, segundo, tercero y cuarto de Secundaria.

Concretamente en la asignatura “Educación para la Ciudadanía” dentro del área “Sociedades Democráticas del siglo XXI” bajo el título “La circulación vial y responsabilidad ciudadana. Accidentes de circulación. Causas y consecuencias”.

En el cuarto curso de la ESO, la educación vial estará incluida en la materia “Educación Ética Cívica” pero vinculada a las bases éticas de la ciudadanía y con un desarrollo más teórico, serán tratados contenidos como “la violencia vial, vehículos y publicidad, factores que desencadenan un accidente y sus costes humanos, sociales y económicos entre otras cuestiones”.

En el segundo ciclo de Educación Infantil seguirá como alto transversal y con carácter global en los contenidos “Aceptación de las normas de comportamiento establecidos durante las comidas, los desplazamientos y el descanso” en la que los niños recibirán “Educación para la movilidad”, en concreto sobre el camino que realizan de casa a la escuela. En el tercer ciclo de Educación Primaria, dentro de la asignatura Educación para la ciudadanía se incluye un epígrafe sobre “Respeto a las normas de movilidad vial, identificación de causas y grupos de riesgo en los accidentes de tráfico- peatones, conductores, viajeros” dentro del área “Vida en Sociedad”, la educación primaria contribuye al desarrollo de los niños y las niñas y desarrollarán sus capacidades afectivas en todos los ámbitos de la personalidad y en sus relaciones con los demás, se fomentará la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico.

En el Real Decreto 1631/2006, de 29 de diciembre, por el que se establecen las enseñanzas mínimas correspondientes a la Educación Secundaria Obligatoria

(B.O.E. 05/01/07). La educación vial aparece en los objetivos generales de educación física, dibujo y áreas tecnológicas.

La Orden ECI/2211/2007, de 12 de julio, por la que se establece el currículo y se regula la ordenación de la Educación Primaria, cita en el artículo 4 referido a los objetivos generales para toda la Educación Primaria, el objetivo nº (n) explícito sobre educación vial: n) “ Fomentar la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico”.

La Resolución de 1 de agosto de 2007, de la Secretaría General de Educación, por la que se regulan los programas de diversificación curricular en Educación Secundaria Obligatoria (B.O.E. 22/08/07). Los programas de educación vial aparecen adaptados a las necesidades educativas especiales.

La Resolución de 3 de agosto de 2007, de la Secretaría General de Educación, por la que se organiza la oferta de materias optativas en la Educación Secundaria Obligatoria (B.O.E. 23/08/07). La educación vial aparece en el currículum del área tecnológica.

El *Decreto 111/2007, de 20 de julio*, del Consell, por el que se establece el currículo de la Educación Primaria en la Comunitat Valenciana. Donde aparece la educación vial en los objetivos generales de etapa.

Decreto 38/2008 por el que se establece el currículo del segundo ciclo de Educación Infantil. La educación vial aparece en los objetivos generales de área.

Destacamos la importancia de la realización del Iº Curso Director-Monitor Parque de Educación Vial en Valencia, en julio de 2009. En el centro de exámenes de la JPT de Valencia, se clausuró el I Curso de Director- Monitor de Parques de Educación Vial, en el que participaron un total de 22 alumnos durante las 5 jornadas que ha durado el curso (30 horas). Este curso estuvo enmarcado dentro del programa de formación continua que promueven de forma conjunta, la Asociación Valenciana de Seguridad Vial, la Asociación de Profesores de Formación Vial de Valencia y la Federación de Enseñanza de CCOO de Valencia.

Colaboraron además de las citadas organizaciones, el INTRAS y la JTP de Valencia con la cesión de su Parque Infantil de Tráfico y sus instalaciones. Este curso estuvo financiado por la Fundación Estatal para la Formación en el Empleo y el Fondo Social Europeo.

El objetivo principal del curso fue que los participantes (Profesores de Formación Vial) adquirieran conocimientos y capacitación para realizar funciones educadoras, de gestión y de dirección de un Parque de Educación Vial. La novedad de este curso fue la obtención de la primera titulación de este tipo que se pudo obtener en España en esas fechas.

Con este tipo de intervenciones se pretendió aumentar el número de expertos en educación vial, en el convencimiento de que es preferible invertir en mejorar la

educación y formación del futuro conductor antes que plantearse la necesidad de reeducarlo, tal y como ocurre en la actualidad. Desde la educación vial se pretende fomentar actitudes de conciencia ciudadana y desarrollar hábitos encaminados a la creación del sentido vial.

1.1.2. SECUENCIA CRONOLÓGICA DE LA LEGISLACIÓN A NIVEL A NIVEL EUROPEO

En este apartado vamos a realizar de forma esquemática la secuencia cronológica de la legislación en materia de educación vial que ha caracterizado el devenir histórico de la Educación Vial.

En 1909 se detallan en una *Convención Internacional, de fecha 11 de octubre*, las primeras normas relativas a la circulación internacional de automóviles, es de mención a destacar la creación de un “Certificado Internacional de Carreteras” que permite el libre acceso a la circulación en los restantes estados miembros contratantes. La firmaron en París 16 países, entre los cuales se encontraban Alemania, Bélgica, España, Francia, Gran Bretaña e Italia.

Posteriormente el “*Convenio Internacional relativo a la Circulación de Automóviles*”, de 11 de octubre de 1911, por el que se regularon las normas y señales emergentes. Son muy importantes los convenios porque fijaron unas condiciones mínimas de admisibilidad de la conducción en el tráfico internacional, estableciendo reglas uniformes en temas como condiciones exigibles a los vehículos, requisitos que habían de reunir los conductores y condiciones en que había que regular el propio tráfico y señalización.

En 1926 se firma en la Conferencia de París el “*Convenido relativo a la Circulación Vial Internacional*” y el “*Convenio Internacional relativo a la Circulación del automóvil*”, conocidos como los Convenidos de París, ya que nacieron de la Conferencia celebrada en París del 20 al 24 de abril de 1926.

La Prévention Routière Internationale (PRI) se creó el 21 de abril de 1928, con el estatus de asociación sin ánimo de lucro que se rige por las leyes de Luxemburgo. La PRI es una organización no gubernamental, consultora del Consejo Social y Económico de la Organización de las Naciones Unidas, del Consejo de Europa y de la Conferencia Europea de Ministros de Transporte y que colabora de manera muy estrecha con otras organizaciones internacionales. La PRI actúa como una plataforma de intercambio de experiencias entre los países, así se han realizado en los últimos años estudios sobre intercambio de bases de datos, campañas de seguridad vial, educación a nivel escolar y formación de conductores. Como estrategia prioritaria para la mejora de la seguridad vial a nivel mundial “LA EDUCACIÓN” es uno de los principales campos de acción.

Los objetivos de la PRI son:

- a) Promover la seguridad vial en todo el mundo,

- b) Fomentar la actuación eficaz que promueva la prevención de accidentes de tráfico.

Con el fin de lograr estos fines, sus tareas específicas son:

- a) Aconsejar y ayudar a los organismos nacionales;
- b) Promover la colaboración de organismos nacionales e internacionales y la mejora del tráfico rodado y su seguridad;
- c) Concienciar en todo el mundo sobre las consecuencias de los accidentes de tráfico;
- d) Apoyar lo más posible la investigación de todas las materias relacionadas con la seguridad vial y de manera más general ayudar en la mejora de los conocimientos médicos, pedagógicos, económicos, técnicos y científicos, relacionados con el tema;
- e) Recoger y divulgar documentos y publicaciones relacionadas con el tema para así promover las mejores prácticas en los que respecta a la investigación, políticas de seguridad vial y su implantación;
- f) Organizar y promover actuaciones conjuntas en materia de seguridad vial, congresos, seminarios, mesas redondas, conferencias y acontecimientos internacionales cuyo fin sea mejorar la aptitud para el tráfico rodado y desarrollar del interés por los problemas de seguridad vial entre todas las categorías de edades y usuarios de las carreteras. Mantener un contacto permanente entre los miembros del grupo en aquello en lo que comparten problemas;
- g) Promover la formación de los especialistas y el intercambio de experiencias en el campo de la seguridad vial.

El Convenio de Ginebra de 30 de marzo de 1931, logró uniformar la señalización; este sistema básico fue generalmente aceptado por la mayoría de las naciones europeas, y fue aprobado por España por la Ley de 28 de marzo de 1933, siendo una posterior Instrucción de Carreteras la que concretó los modelos de las señales y las normas para su correspondiente colocación.

En la Convención de Ginebra, 1949, sobre Circulación por Carretera, fue considerada como un “código de circulación internacional”, porque desarrollaba reglas de circulación. Se resalta que la Convención de Ginebra de 1949 nace de la Conferencia de las Naciones Unidas convocada por su secretario general, de conformidad con la resolución 147 b (VII) aprobada por el Consejo Económico y Social. La Convención sobre circulación por carretera entró en vigor el 26 de marzo de 1952. El protocolo relativo a las señales de carreteras entró en vigor el 20 de diciembre de 1953 y comprende las enmiendas que entraron en vigor el 22 de octubre de 1964.

La Commission Internationale des Examens de Conduite Automobile (CIECA), fue fundada en 1956, comprende un total de 32 autoridades encargadas de realizar las pruebas para la obtención del permiso de conducción procedentes de Europa Occidental, Central y Oriental, África del Norte, Israel, Australia y Nueva Zelanda; por tanto casi todos los Estados Miembros de la Unión Europea (UE) y del Espacio Económico Europeo (EEE) participan en las actividades de la CIECA.

Además la CIECA tiene la consideración de observador en la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas y es miembro del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC). Desde 1993, aumentaron las actividades de la CIECA con las normas europeas generales sobre los permisos de conducción, desde entonces han logrado un intercambio estructurado y con éxito de experiencias e información entre sus miembros.

La CIECA participa en actividades internacionales, su principal objetivo es garantizar el intercambio de información entre los miembros y para ello organizan anualmente Congresos, se han realizado estudios como: “Nov- Ev (Evaluation of novice driver training, 2004); BASIC (Basic driver training, 2003); System for driver training and assessment usin interactive evaluation tools and reliable methodologies (Proyecto Trainer, 2003).

Las Conferencias celebradas en París y en Viena en 1963 y 1971, determinaron los objetivos de Educación Vial para que se pudieran desarrollar programas de Educación y Seguridad Vial, los objetivos expuestos fueron:

- Velar por la seguridad y comportamiento de manera responsable, teniendo en consideración a los demás usuarios.
- Preparar a los futuros conductores de bicicletas, ciclomotores y automóviles.
- Informarse y utilizar los medios para mejorar la seguridad del sistema actual.
- Respetar todas las normas de circulación, incluso las que no son reglas de seguridad en sentido estricto.

Fue en 1968 cuando se firmaron en la Convención de Viena, “la Convención sobre Circulación Vial”, y la “Convención sobre la Señalización Vial”; la Convención de Viena se complementó con el “Acuerdo Europeo”, abierto a la firma de Ginebra el 1 de mayo de 1971, y en 1973 se confirmaba el protocolo sobre señalización horizontal (Protocolo Adicional sobre marcas viarias).

El Convenio sobre circulación entró en vigor el 7 de junio de 1979 y la convención sobre señalización el 3 de agosto de 1979. La Convención sobre la Circulación Vial establece que “las partes contratantes, deseosas de facilitar la circulación internacional por vías públicas terrestres, y de aumentar la seguridad por dichas vías, convienen la adopción de reglas uniformes de circulación”. En la convención sobre señalización que se trató de señales, semáforos y marcas viales y otros aspectos importantes como indicadores y placas, no llegó a un acuerdo de normalización internacional ya que EEUU tenía ya adoptada una señalización diferente, en cuanto a formas, colores, incricpciones; y los europeos también tenían adoptadas formas como la triangular de las señales de peligro, que durante muchos años había condicionado la conducta de los conductores. En las dos convenciones se priorizó el principio de uniformidad de la regulación del tráfico en todos los países para la ayuda de la comprensión e interpretación de las señales y normas.

En 1980 se celebró una nueva conferencia en Estrasburgo con la doble finalidad de:

- Analizar la situación y los resultados de la formación dada a los niños y adolescentes en los diversos países en el ámbito de la Seguridad Vial.
- Estudiar aquellas acciones y medidas a tener en cuenta para sensibilizar a los niños y adolescentes sobre los riesgos de la circulación y prepararles para que hagan frente a las responsabilidades que tengan como peatones o que adquieran como conductores de vehículos.
- Formar y crear actitudes positivas hacia el fenómeno del tráfico.

El 26 de octubre de 2005 se celebra la Asamblea General sobre el “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.

Del 23 al 29 de abril de 2007 se celebra la Primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, con el fin de servir de plataforma de las actividades de sensibilización sobre cuestiones de seguridad vial nivel mundial, nacional y regional.

Los objetivos de esta plataforma fueron:

- Aumentar la concienciación sobre el impacto de los traumatismos causados por el tráfico, en especial entre los usuarios jóvenes de la carretera.
- Promover medidas en torno a los factores con el mayor impacto en los traumatismos causados por el tráfico: cascos, cinturones de seguridad, conducción bajo los efectos del alcohol, exceso de velocidad y diseño e infraestructura de carreteras.

El 25 de abril de 2007 se celebra la Asamblea Mundial de la Juventud para la seguridad vial.

1.1.3. LA EDUCACIÓN VIAL EN EL ÁMBITO ESCOLAR

A) LA EV EN LA ETAPA DE EDUCACIÓN INFANTIL

La educación vial infantil tiene cuatro ámbitos específicos: la conducta paterna como modelo, la educación de los hábitos motores del niño como peatón y pasajero, la educación vial formal en la escuela y la educación informal fuera de la escuela. Como ocurre en todas las demás áreas de la educación, los padres son los educadores más precoces de las conductas, y actitudes de sus hijos.

La importancia de la educación vial de forma precoz es importantísima puesto que condiciona los aprendizajes posteriores; por ello es muy importante concienciar a los padres de su papel de educadores básicos y de la importancia que tiene el que sus enseñanzas sean las adecuadas (Yeaton & Bailey, 1978, 1983); siendo fundamental el programa del tutor/a en la coordinación de programas familia-escuela. En esta primera etapa de escolarización, el niño pasa a ser elemento integrante del tráfico en calidad de viajero (en vehículo familiar o escolar) y de peatón acompañado. Es la

fase de iniciación al fenómeno del tráfico en que el alumno debe captar las reglas de la circulación y adaptarse a ellas en razón de su propia seguridad. constituye, por tanto, el momento adecuado para la adquisición de hábitos encaminados a la creación del "sentido vial", poniendo en funcionamiento las capacidades cognoscitivas y las actividades psicomotrices orientadas al desarrollo de la observación, el dominio del propio cuerpo y del espacio, y la creación de reflejos de pronta decisión y prudencia ante situaciones inminentes de peligros.

En el periodo que comprende la Educación Infantil el niño hace uso de las vías públicas como peatón o viajero acompañado. Por ello, se pretende, en esta etapa, fomentar actitudes de conciencia ciudadana y desarrollar en el niño hábitos encaminados a la creación del sentido vial. Será, por tanto, prioritario el desarrollo de hábitos psicomotores relacionados con la noción espacial, junto con las necesidades de que el niño conozca ciertas normas que regulan el orden social y que aparecen muy lejanas para él, ya que se encuentra en la etapa del egocentrismo y del realismo moral. Los niños no son conscientes del peligro (Bodtker & Kramhoft, 1989). A nivel evolutivo la visión periférica no se encuentra totalmente desarrollada (Foot & Chapman et al., 1990).

Conocer algunas normas básicas de educación vial les protegerá en la calle, aunque siempre deben estar vigilados por un adulto. A partir de los tres años los niños pueden empezar a aprender algunas normas básicas de educación vial, aunque aún son muy pequeños para caminar solos por la calle.

Cualquier paseo puede servir de excusa para que experimenten por sí mismos y aprendan cómo comportarse en lugares con tráfico y coches, animados (ferias), parques, calles residenciales, salidas de garaje (Demetre & Gaffin, 1994). Además, les resultará muy estimulante que les reforcemos positivamente, por ejemplo felicitándolo cuando realice un comportamiento vial bien realizado. El niño siempre necesitará supervisión; sin la vigilancia de un adulto, un niño es capaz de cometer las mayores imprudencias (Van der Molen, 1983). Su campo visual es menor que el nuestro, y su baja estatura le impide controlar todo el entorno. Además, apenas distingue la derecha de la izquierda.

Por mucho que el pequeño proteste e insista en ir a su aire, hay que vigilar sus movimientos y siempre aprovechar cualquier situación real como situación de aprendizaje (Demetre, Lee & Pitcairn et al., 1992). Está en nuestra mano fomentar comportamientos seguros en su vida cotidiana que le ayudarán a minimizar las ocasiones de peligro para ello se pueden utilizar situaciones simuladas de tráfico (Demetre, Lee, Grieve & Pitcairn, 1993). Para que las normas se las aprendan en forma de hábitos seguros, lo mejor es contarles en alto qué hay que hacer cada vez que se espera un semáforo o se va a atravesar un paso de peatones (Winn et al., 1991).

También hay que dejarles claro que estas líneas paralelas son el único sitio seguro por donde se puede pasar, y que siempre tienen que hacerlo de la mano de un adulto. Hay que explicarles que no se cruza mientras el hombre del semáforo esta en rojo, pedirles que nos avisen cuando se pone en verde y aclararles que es entonces cuando se puede cruzar. Eso sí, también tienen que mirar a los dos lados de la

calzada para asegurarse de que no viene ningún coche y que los que hay están detenidos. Es importante predicar con el ejemplo. Nuestros hijos repiten las conductas de sus padres, así que también somos su referente en la educación vial. Debemos cruzar en línea recta, con decisión, sin correr y solo cuando el semáforo esté en verde. Si lo hacemos cuando está rojo, aunque no vengan coches, las explicaciones pierden todo su valor. En la calle tienen que saber distinguir claramente la calzada de la acera, y caminar, a ser posible, por el interior de esta.

Debemos prevenirles de jugar junto a entradas o salidas de garajes, en zonas de tránsito de ciclistas, etc. Es importante que aprendan a cruzar la calle correctamente. Una forma divertida de enseñarles puede ser dejar que nos guíen por las calles más tranquilas, y nos demuestren así todo lo que van aprendiendo. Esto nos dará al mismo tiempo una idea de si han entendido las normas. En el parque aunque vayan siempre acompañados, no podemos es importante mostrarles claramente la zona en la que pueden jugar y qué límites no deben traspasar. Al salir del colegio es importante que no crucen solos la carretera, si la hay, aunque nos vean llegar de lejos y se mueran de ganas de correr hasta nosotros. Debemos establecer un lugar de espera fijo y evitar llegar tarde por si se ponen nerviosos y deciden moverse. Es recomendable, en cualquier caso, que aprendan cuanto antes la dirección de casa y unas pautas mínimas de actuación, por si llegan a perderse en este u otro momento. En casa es recomendable jugar con juegos pedagógicos; así, los niños aprenderán mientras dibujan, trabajan la memoria o simulan recorridos urbanos.

a.1. LA EDUCACIÓN VIAL EN EL CURRÍCULO DE LA EDUCACIÓN INFANTIL

A nivel curricular los objetivos generales de la Educación Vial para la etapa de Educación Infantil son:

1. Observar y explorar el entorno inmediato con una actitud de curiosidad, identificando las características y propiedades más significativas de los elementos que lo conforman y alguna de las relaciones que se establecen entre ellos.
2. Descubrir, conocer y controlar progresivamente su propio cuerpo, sus elementos básicos, sus características, valorando sus posibilidades y limitaciones.
3. Actuar de forma cada vez más autónoma en sus actividades habituales, adquiriendo progresivamente seguridad afectiva y emocional, desarrollando sus capacidades de iniciativa y confianza en sí mismos.
4. Adquirir conciencia ciudadana en relación al uso de las vías públicas y el tráfico.
5. Progresar en la adquisición de hábitos encaminados a la creación del sentido vial, tales como hábitos de observación visual, auditiva, psicomotóricos, relacionados con la noción espacial y de prudencia y pronta decisión.
6. Comportarse adecuadamente como peatón acompañado en el uso de las vías públicas. Respetando las normas de circulación y seguridad vial.

Por áreas, a continuación exponemos los objetivos y contenidos de Educación vial.

- a) *Area de Identidad y Autonomía Personal: El cuerpo humano y la propia imagen*

a.1.) Objetivos:

- Descubrir y utilizar las propias posibilidades motrices sensitivas y expresivas, adecuadas a las diversas actividades que emprende su vida cotidiana.
- Adquirir la coordinación y el control dinámico general del propio cuerpo para la ejecución de tareas de la vida cotidiana y de actividades de juego, así como para la expresión de sentimientos y emociones.

a.2) Contenidos: Conceptos

- Sensaciones percepciones del propio cuerpo.
- Posturas del cuerpo y movimientos en el espacio y en el tiempo.
- Nociones básicas de orientación en el espacio y el tiempo.

a.3.) Procedimientos

- Utilización de los sentidos en la explotación del cuerpo y de la realidad exterior e identificación de las sensaciones y percepciones que se obtienen.
- Exploración de las posibilidades y limitaciones motrices del propio cuerpo en situaciones lúdicas y de la vida cotidiana.
- Control activo y adaptación del tono y la postura a las características del objeto, del tor, de la acción y de la situación.
- Descubrimiento y progresivo afianzamiento de la propia materialidad, desarrollándola libremente en situaciones de la vida cotidiana y de juegos corporales.
- Situación y desplazamientos en el espacio real: el niño en relación con los objetos y con los demás.

a.4.) Actitudes

- Confianza en las posibilidades propias y en la propia capacidad para realizar aquellas tareas y conductas que estén al alcance del niño.
- Confianza en las propias posibilidades de acción.
- Iniciativa para aprender habilidades nuevas.

b) Medio físico y Social: La vida en sociedad

b.1.) Objetivos

- Orientarse y actuar autónomamente en los espacios cotidianos y utilizar adecuadamente términos básicos relativos a la organización del tiempo y el espacio en relación a sus vivencias periódicas y habituales.
- Observar y explorar su entorno físico –social planificando y ordenando su acción en función de la información recibida o percibida, constatando sus efectos y estableciendo relaciones entre la propia actuación y las consecuencias que de ellas se derivan.

b.2.) Contenidos: Conceptos

- La comunidad y su entorno: el propio entorno, caracterización y elementos que lo integran, funciones de algunos de ellos. Paisaje rural y paisaje urbano, distintos tipos de paisaje. La intervención del ser humano en el paisaje (cultivos, urbanización, deterioro). Necesidades, ocupaciones y servicios de la vida en común: los servicios

como bienes de todos, los servicios relacionados con el transporte, los servicios relacionados con la seguridad y la sanidad. Normas elementales de Seguridad Vial.

b.3.) Procedimientos

- Observación y atención a manifestaciones, sucesos y acontecimientos del entorno del que el niño forma parte o de aquellos que relatan a través de los medios de comunicación.
- Observación guiada de diversos elementos del entorno para establecer relaciones de diverso tipo.
- Observación de las modificaciones que se producen en los elementos del paisaje y en la vida de las personas por el paso del tiempo, el clima y la intervención humana.

b.4.) Actitudes

- Respeto y cuidado por los elementos del entorno y valoración de su importancia para la vida misma.
- Interés por conocer las características del propio entorno.
- Valoración ajustada de los factores de riesgo en los accidentes existentes en su entorno.

c) Comunicación y Representación: Lenguaje Oral y Aproximación al Lenguaje Escrito

c.1.) Objetivos

- Expresar sentimientos, deseos e ideas mediante el lenguaje oral, ajustándose progresivamente a los diferentes contextos y situaciones de comunicación habituales y cotidianas a los diferentes interlocutores.
- Apreciar las producciones propias y la de sus compañeros atribuyéndoles progresivamente significado y aproximándose así a la comprensión del mundo cultural al que le pertenece.
- Utilizar las normas que rigen los intercambios lingüísticos y las señales extralingüísticas en diferentes situaciones de comunicación para reforzar el significado de sus mensajes y atribuir sentido a los que recibe.

c.2.) Contenidos: Conceptos

- Textos orales de tradición cultural: canciones, romanzas, cuentos, poesías, dichos populares y refranes.

c.3.) Procedimientos

- Producción de mensajes referidos a informaciones, necesidades, emociones y deseos mediante la expresión corporal, las realizaciones de pinturas y dibujos, el lenguaje oral o cualquier otro medio de expresión.
- Evocación y relato de hechos, cuentos, incidentes y acontecimientos de la vida cotidiana debidamente ordenados en el tiempo.
- Producción de textos orales sencillos según la estructura formal de rimas, canciones, pareados y adivinanzas.
- Interpretación de imágenes, carteles, grabados y fotografías que acompañan a textos escritos, estableciendo relaciones entre ambos.
- Comprensión y producción de imágenes debidamente secuenciadas.

- Producción y utilización de sistemas de símbolos sencillos para transmitir mensajes simples.

c.4.) Actitudes

- Interés por las explicaciones de los otros adultos y niños y actitud de curiosidad en relación con las informaciones que recibe.
- Valoración de la utilidad del lenguaje escrito como medio de comunicación, información y disfrute.

d) Comunicación y Representación: Expresión Corporal

d.1.) Objetivos

- Descubrir y utilizar las propias posibilidades motrices y sensitivas y expresivas, adecuadas a las diversas actividades que emprende en su vida cotidiana.

d.2.) Contenidos: Conceptos

- Control del cuerpo, actividad, movimiento, respiración, reposo y relajación.

d.3.) Procedimientos

- Ajuste del propio movimiento al espacio y al movimiento de los otros.
- Descubrimiento y experimentación de los recursos básicos de expresión del propio cuerpo (movimiento, sonidos, ruidos), individualmente y en grupo, para expresar sentimiento y emociones propias y de los demás.
- Imitación y representación de situaciones, personaje e historias sencillas, reales y evocados individualmente y en pequeños grupos.

d.4.) Actitudes

- Confianza en las propias posibilidades de acción.
- Interés e iniciativa para participar en representaciones.

e) Comunicación y Representación: Relaciones, Medida y Representación en el Espacio

e.1.) Objetivos

- Utilizar a un nivel ajustado las posibilidades de la forma de representación matemática para describir algunos objetos y situaciones del entorno, sus características y propiedades, y algunas acciones que pueden realizarse sobre ellos, prestando atención al proceso y los resultados obtenidos.

e.2.) Contenidos: Conceptos

- Formas, orientación y representación en el espacio, formas planas: círculo, cuadrado, rectángulo, triángulo.
- Las formas y cuerpos en el espacio: arriba – abajo; sobre- bajo; dentro-fuera; delante-detrás; lejos-cerca; derecha-izquierda; cerrado-abierto.

e.3.) Procedimientos

- La medida, comparaciones: más largo que, más corto que, más grande que, más pequeño que.

- Formas, orientaciones y representación en el espacio. Situación y desplazamiento de objetos en relación de uno con otro, de uno mismo en relación con los objetos.
- Utilización de las nociones espaciales básicas para explicar la ubicación propia de algún objeto de alguna persona.
- Utilización de las nociones espaciales básicas para explicar la ubicación propia, de algún objeto, de alguna persona.
- Exploración sistemática de algunas figuras y cuerpos geométricos para descubrir sus propiedades y establecer relaciones.

e.4.) Actitudes

- Interés por mejorar y precisar la descripción de situaciones, orientaciones y relaciones.

Actualmente está en vigor el programa familia–escuela; un programa dirigido a niños/as entre 3-6 años escolarizados en educación infantil. Sus contenidos resaltan la importancia de trabajar de forma conjunta padres y profesores.

El material consta de libros de contenidos, cuentos, fichas de trabajo individual y maquetas. Paralelamente al desarrollo del programa se realizan sesiones dirigidas a los padres donde se resalta el comportamiento vial que ellos han de tener respecto a sus hijos.

En este programa se destaca el rol de los padres /madres en el aprendizaje de conductas seguras y establecimiento de hábitos viales seguros. Los valores, actitudes y expectativas que se transmiten en la familia constituyen lo que algunos autores han llamado currículum del hogar.

A diferencia del escolar, este currículum del hogar no está escrito, pero cuenta con objetivos, contenidos, metodologías que determinan la seña de identidad de cada familia y contribuyen a generar aprendizajes en sus miembros. Las familias se diferencian entonces no sólo por los contenidos, sino también en los estilos con que los transmiten (aprendizaje de conductas seguras en rutas habituales, trayecto casa-colegio, identificación de riesgos). La relación padres-hijos, a través de la educación en valores, constituye la primera y fundamental escena de esta meta a lograr.

a.1.) Educación vial para padres

Es importante que en las horas extraescolares o bien de tutorías los padres conozcan la legislación española sobre transporte de menores y el uso de los diferentes dispositivos de seguridad infantil. Fue a partir del mes de marzo del 2003, cuando el Parlamento Europeo aprobó una Directiva que obliga a que los niños que viajen vayan en sillita o dispositivo homologado.

En lo que se refiere a los menores, los adultos son responsables de los niños; por ello dependerá de su responsabilidad sentarlos y sujetarlos de manera adecuada para evitar lesiones importantes que pueden condicionar su vida posterior (Albertyn & Melis, 1995).

a.2. El transporte escolar

En los autobuses escolares, únicamente se puede ocupar una plaza por niño. El uso del cinturón de seguridad será obligatorio siempre que los autocares lo lleven. Además en todos los asientos enfrentados a pasillo en los vehículos de más de nueve plazas dedicados a esa clase de transporte que dispongan de dicho elemento de retención deberá usarse. Por el momento únicamente es obligatorio para los modelos

Siempre que la mitad de los viajeros sean menores de 16 años será imprescindible que éstos vayan acompañados por un adulto que esté pendiente de ellos y pueda prestarles la atención necesaria durante el trayecto.

Esta persona velará por la seguridad de los niños y debe saber todos los protocolos de actuación de cara a un posible accidente, conocerá las operaciones de acceso al vehículo así como las maneras de salida en caso de emergencia y lo más recomendable es que esta figura adulta se encargue personalmente de la bajada y la subida al autobús así como del acompañamiento de los niños desde el autocar hasta el centro escolar y viceversa.

Los viajes realizados en este tipo de transporte no podrán, en condiciones normales, sobrepasar una hora de duración. Además estos vehículos deberán incluir el distintivo de autobús escolar con la debida señalización tanto en la parte frontal del vehículo como en la posterior que se iluminará siempre que el autobús pare para recoger o dejar a los pequeños. Los autobuses dedicados al transporte escolar deberán tener, independientemente del seguro ordinario, otra póliza que cubra los daños que puedan sufrir los ocupantes del vehículo.

El día Internacional de la Seguridad del Transporte Escolar se celebra desde 2003 el tercer martes de octubre, según un acuerdo de la Asociación Internacional del Transporte Escolar (AIST). La AIST es una organización sin ánimo de lucro fundada en 1994 por iniciativa de cinco miembros fundadores provenientes de diferentes países de América y Europa, la AIST trabaja para favorecer el intercambio de informaciones y experiencias entre los organismos y contribuir al desarrollo de un transporte seguro en beneficio de los jóvenes de todo el mundo. Si realizamos un proyecto de seguridad en el autobús escolar podemos utilizar esa semana. Es tan importante recordarlo porque el 90% de los accidentes que se producen “durante” el transporte escolar tiene lugar en el momento de subir o bajar del vehículo, o justo en los instantes inmediatos.

En el año 2008 entran en aplicación las medidas legislativas sobre condiciones de seguridad en el transporte escolar y de menores que todavía no eran de aplicación, recogidas en el Real Decreto 443/2001, de 27 de abril, de este modo será obligatoria la presencia de un acompañante cuando al menos el 50% de los viajeros de los autobuses sean menores de 12 años, por otra parte las puertas de servicio deberán ser del tipo operado por el conductor, cada niño debe ocupar una sola plaza, tener extintores, que el conductor disponga de visibilidad en todo el perímetro y tender en los nuevos autobuses un dispositivo de avisos y señalización durante la marcha atrás, así como el uso obligatorio de cinturones de seguridad.

a.3. Profesores

A partir de cuentos y actividades lúdicas como los talleres podemos establecer conexiones entre los aprendizajes realizados en situaciones reales y la presentación de materiales audiovisuales con situaciones simuladas de tal modo que sepan identificar los riesgos del tráfico.

a.4. Policía local

Gracias a la colaboración del profesorado con los policías especialistas en educación vial pueden realizar simulaciones de tráfico real en el patio del colegio, charlas para los alumnos y padres, tareas de formación para el profesorado (actualización de la normativa y presentación de nuevos materiales). Para los más mayores de primaria son importantes las charlas para la prevención del consumo de alcohol y drogas; así como la información sobre la nueva legislación referente a los vehículos de motor de dos ruedas.

B) EDUCACIÓN VIAL EN PRIMARIA

Aunque los índices de accidentalidad vial infantil están en descenso, los niños siguen constituyendo uno de los grupos de mayor riesgo, ya que son mucho más propensos a sufrir accidentes en su condición de peatones (Fisher, 1988). Esta condición se tendrá muy en cuenta en la proyección de los objetivos en cualquier programa vial (Flade, 1980).

Su nivel de atención es más bajo, desconocen las normas, son imprudentes por naturaleza, tienen problemas de visión por su estatura; por ello son frecuentes los estudios concernientes a su etiología (Conn, 1993). Otros estudios inciden en los aspectos cognitivos (Coppens, 1986) como predictores de la seguridad vial infantil. En esta línea siguen los estudios de Cross & Mehegan (1988) y Cross & Pitkethly (1989, 1991) que se centran en el estudio de la formación de conceptos viales y las estrategias de modificación de conceptos de acuerdo con las experiencias viales del niño.

Muchas de estas pautas pueden enseñarse por mediación de los parques infantiles de tráfico, y en los colegios pero sin duda la responsabilidad más importante la tienen los padres día a día. De la mano del Comisariado Europeo del automóvil (CEA) se especifican las pautas para que los más pequeños aprendan a circular seguros. Desde que un niño ya camina por la calle, empieza a ser peatón, es a partir de entonces cuando, según aconseja el CEA, debe empezar a inculcarse el sentido de la responsabilidad. Así conocer cuanto antes las señales de tráfico, tanto las horizontales como las verticales será esencial.

En cuanto a las verticales es básico saber, por ejemplo, el significado de: paso de peatones, parada de autobús, STOP, dirección prohibida, sentido obligatorio,

semáforo (qué es, su relación con el paso de peatones etc).

Asimismo, los pequeños deben conocer las señales de los agentes en los pasos de peatones así como los gestos dirigidos a los ciudadanos. Es de vital importancia que los niños sepan comportarse como peatones en el entorno próximo y respeten las normas de circulación, diferencien los elementos de la vía pública, acera, bordillo y calzada. Conozcan por dónde, cómo y cuándo pueden cruzar, las zonas en las que se puede jugar y cómo hay que caminar por las aceras. El niño de educación primaria empieza a realizar sus desplazamientos sobre los 9 años como peatón autónomo, sus derechos quedan recogidos en la Declaración de los Derechos Humanos que se recogen a continuación:

“Derechos del peatón”

- El 12 de octubre de 1988, el Parlamento Europeo publicó la carta Europea de los Derechos del Peatón.
- Esta resolución supone un compromiso y un punto de referencia a la hora de estructurar y planificar el ordenamiento del tráfico en las ciudades. Podemos resumirla en los siguientes aspectos:
- El peatón tiene derecho a vivir en centros urbanos o rurales, organizados a la medida del hombre y no del automóvil, así como a disponer de las infraestructuras que le permitan desplazarse a pie o en bicicleta.
- Los minusválidos tienen derecho a que se tomen medidas especiales específicas, que les permitan la máxima movilidad autónoma posible.
- El peatón tiene derecho a que se le reserven zonas urbanas más amplias.
- El peatón tiene derecho a vivir en centros urbanos o rurales, organizados a la medida del hombre y no del automóvil, así como a disponer de las infraestructuras que le permitan desplazarse a pie o en bicicleta.
- Los minusválidos tienen derecho a que se tomen medidas especiales específicas, que les permitan la máxima movilidad autónoma posible.
- El peatón tiene derecho a que se le reserven zonas urbanas más amplias.
- El peatón tiene derecho a una movilidad completa y libre, que pueda realizarse mediante el uso integrado de los medios de transporte.
- El peatón tiene derecho a la fijación de límites de velocidad y a la reordenación de las calles y cruces, que garantice el tráfico de peatones y bicicletas.
- Tiene derecho a que se prohíba la difusión de mensajes publicitarios que fomenten el uso equivocado y peligroso de automóvil.
- Tiene derecho a un transporte no contaminante.
- Tiene derecho a poder disponer de áreas de aparcamiento que no impidan la movilidad de los peatones.
- Tiene derecho a la creación de “pulmones verdes”, incluso a través de obras de repoblación urbana.

El profesor debe conocer las características psicoevolutivas del niño en relación al tráfico, porque en esta etapa los niños presentan una serie de

peculiaridades que los hacen más sensibles e indefensos ante situaciones de peligro.

- La limitación del campo visual obliga a los niños pequeños a girar la cabeza para realizar los movimientos laterales, lo que implica un aumento en el tiempo de reacción para identificar objetos que se localizan en dicha zona.
- También tienen limitaciones para localizar la dirección del sonido, necesitando la confirmación visual para detectar la fuente de emisión del mismo.
- No pueden calcular bien el tiempo que un vehículo tarda en llegar a la posición de los niños, ni puede calcular la distancia que hay hasta la otra acera, ni el tiempo que tardarán en cruzar la calzada. En cuanto a la capacidad para determinar la velocidad de los vehículos, los niños y las niñas a los 8 años aproximadamente, consideran los coches ruidosos como más rápidos.
- La atención: El control de la atención no se consigue hasta prácticamente los 5 años. Esto hace que muchas veces los niños presten atención a aspectos intrascendentes, por ejemplo cruzar sin mirar por estar con un amigo que está en la otra acera (Thompson et al., 1992).
- A finales de esta etapa el niño ya puede centrarse en dos dimensiones sucesivas, y a partir de los 6 o 7 años, puede realizar búsquedas, por ejemplo mirar antes de cruzar a los dos lados.

+Algunos de los peligros que acechan a los niños en el tráfico:

- Cruzar la calle por en medio de una manzana de edificios.
- Jugar cerca de la calzada.
- Montar en un triciclo o en una bicicleta, en un aparcamiento, en una entrada de garaje, o en la vía.
- Los niños no son pequeños adultos y confían en que los mayores velarán siempre por ellos.
- Los niños atropellados por un automóvil, pueden quedar malheridos o muertos, incluso cuando el atropello se produce a poca velocidad.
- Los pequeños de 2 o 3 años, resultan muchas veces atropellados por vehículos circulando marcha atrás.
- Los niños de 5 o 6 años resultan con frecuencia atropellados cruzando una calle próxima a su domicilio.
- Una simple caída de un triciclo, bicicleta, monopatines o patines pueden causar serias lesiones en la cabeza.

+Pautas de actuación desde el punto de vista preventivo:

- El adulto debe siempre vigilar y tomar precauciones.
- No hay que observar a distancia, siempre hay que llevarlos de la mano cuando caminen por las vías públicas con tráfico.
- Buscar lugares adecuados y cerrados para el juego.

Se recomienda cruzar siempre por los pasos de peatones, sin dejar de mirar a ambos lados de la calzada. Los padres deben asegurarse de que sus hijos no crucen corriendo, saltando o jugando, ya que corren el riesgo de caerse en medio de la

carretera y eso entrañaría un gran peligro. Si todavía son muy pequeños, deben llevarse siempre cogidos de la mano, especialmente para cruzar.

Es conveniente cruzar las calles de una en una y no atravesar los cruces de varias. Nunca se debe pasar entre los vehículos estacionados en la vía, la visibilidad es reducida tanto para los peatones como para los conductores. Se aconseja que durante el trayecto a pie, los padres vayan comentándole a los niños cómo se debe circular, enseñándoles una lección a modo de juego. En la acera, se deben evitar los bordillos y caminar por el lado interno, prestando especial atención a las entradas de garajes. Si se pasea por los arcenes de la carretera, se debe hacer siempre por el lado izquierdo, para que los conductores puedan ver a los peatones venir de frente, tanto en vías urbanas como interurbanas. También se recomienda utilizar materiales reflectantes en los desplazamientos que se efectúen andando durante la noche o en los meses de invierno. Y en el vehículo siempre se utilizará el cinturón (Tietge et al., 1987).

Otra de las recomendaciones es seguir con los programas tutoriales iniciados desde infantil y que continúen en primaria y secundaria (Bell, Young, & Salzberg et al., 1991). Utilizará también como viajero medios de transporte tales como el vehículo familiar o el autobús escolar; y en algunos casos, sobre todo a partir de los once años, comenzará a utilizar la bicicleta en situaciones concretas. A nivel curricular en primaria hay 3 ciclos; especialmente en el primer ciclo, todos los ejercicios de la etapa anterior con más minuciosidad y detalle, y dar paso a ejercicios de mayor dominio del espacio.

A continuación se presentan algunos objetivos y contenidos prioritarios para el trabajo de la educación Vial: Objetivos: a) Fomentar la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico; b) Conocer y apreciar los valores y las normas de convivencia, aprender a obrar de acuerdo con ellas; c) Conocer y valorar su entorno natural, social y cultural, así como las posibilidades de acción y cuidado del mismo. Contenidos: Conocimiento del medio natural, social y cultural. Bloque 4: Personas, culturas y organización social: Los desplazamientos y los medios de transporte. Responsabilidad en el cumplimiento de las normas básicas como peatones y usuarios. Importancia de la movilidad en la vida cotidiana. Educación para la ciudadanía y los derechos humanos. Bloque 3: Vivir en sociedad: Respeto a las normas de movilidad vial. Identificación de causas y grupos de riesgo en los accidentes de tráfico (peatones, viajeros, ciclistas, etc.)

b.1. LA EDUCACIÓN VIAL EN EL CURRÍCULO DE LA EDUCACIÓN PRIMARIA

A continuación exponemos los contenidos curriculares para educación primaria:

1) Conocimiento del Medio: medios de comunicación y transporte

1. a) Objetivos

- Identificar algunos objetos y recursos tecnológicos en el medio y valorar su contribución a satisfacer determinadas necesidades humanas, adoptando posiciones favorables a que el desarrollo tecnológico se oriente hacia usos pacíficos y hacia una mayor calidad de vida.

- Reconocer y apreciar su pertenencia a unos grupos sociales con características y rasgos propios.

1.a.1.) Contenidos: Conceptos

- Los medios de comunicación interpersonales y de masas.

- Redes y medios de transporte.

- Normas y señales de tráfico.

- Normas de circulación en la ciudad y en la carretera dirigidas al peatón y al conductor.

1.a.2) Procedimientos

- Iniciación en el análisis crítico de la información y de los mensajes publicitarios recibidos a través de los medios.

- Planificación de itinerarios de viaje simulados y reales utilizando diversos medios de transporte y situándoles en el mapa.

- Análisis y clasificación de los distintos tipos de señalización vial.

1.a.3.) Actitudes

- Sensibilidad ante la influencia que ejercen los medios de comunicación en la formación de opiniones con especial atención a la publicidad y el consumo.

- Valoración de los medios de transporte colectivos respetando las normas establecidas para su uso.

- Respeto a las normas y señales de tráfico como reguladoras de los desplazamientos de las personas en las vías públicas.

2) Conocimiento del Medio: máquinas y aparatos

2. a) Objetivos

- Diseñar y construir dispositivos y aparatos con una finalidad previamente establecida, utilizando su conocimiento de las propiedades elementales de algunos materiales, sustancias y objetos.

- Identificar algunos objetos y recursos tecnológicos que inciden en los medios de transporte, desarrollando al mismo tiempo una actitud crítica ante las posibles consecuencias negativas derivadas de un uso incorrecto e indiscriminado de los mismos.

2.a.1.) Contenidos: Conceptos

- Máquinas y aparatos de uso más frecuente en la vida cotidiana.

- Las máquinas transmisoras y transformadoras del movimiento.

2.a.2) Procedimientos

- Observación, manipulación y análisis del funcionamiento de aparatos y máquinas sencillas del entorno habitual.

- Identificación de operadores parciales en el entorno y análisis de sus funciones.

- Análisis de las repercusiones de determinadas prácticas y actividades sociales sobre el desarrollo y la salud.

2.a.3.) Actitudes

- Valoración de los aparatos y máquinas del entorno habitual como construcciones humanas destinadas a satisfacer las necesidades de las personas y a mejorar su calidad de vida.

- Respeto de las normas de uso, seguridad y mantenimiento en el manejo de herramientas, aparatos y máquinas.

- Valorar la aportación al propio bienestar y al de los demás a través de la ejecución, distribución y organización de tareas y actividades.

3) Matemáticas: Formas geométricas y situaciones en el espacio

3. a) Objetivos

- Elaborar y utilizar estrategias personales de estimación, cálculo mental y orientación espacial para la resolución de problemas sencillos, modificándolos si fuera necesario.

3.a.1.) Contenidos: Conceptos

- La situación en el espacio.
- La representación elemental en el espacio.

3.a.2) Procedimientos

- Descripción de la situación y posición de un objeto en el espacio con relación a uno mismo y /u otros puntos de referencia apropiados.
- Interpretación y descripción verbal de croquis, planos, maquetas y mapas.

3.a.3.) Actitudes

- Valoración de la utilidad de los sistemas de referencia y de la representación espacial en actividades cotidianas.
- Interés y perseverancia en la búsqueda de soluciones a situaciones problemáticas relacionadas con la organización y utilización del espacio.

4) Educación Física: El cuerpo como imagen y percepción

4. a) Objetivos

- Resolver problemas que exijan el dominio de patrones motrices básicos adecuándose a los estímulos perceptivos y seleccionando los movimientos, previa valoración de sus posibilidades.

4.a.1.) Contenidos: Conceptos

- Las posibilidades perceptivas y motrices del cuerpo.
- Nociones asociadas a relaciones espaciales y temporales.

4.a.2) Procedimientos

- Experimentación y exploración de las capacidades perceptivo-motrices.
- Coordinación dinámica, estática y visomotora para el control dinámico general del cuerpo.
- Percepción y estructuración espacio-temporal

4.a.3.) Actitudes

- Seguridad, confianza en sí mismo y autonomía personal.
- Apreciación de distancias, magnitudes, tiempo invertido y percepción de velocidad de los vehículos ante determinados comportamientos peatonales como puede ser el cruce de calles y carreteras.

C) LA EDUCACIÓN VIAL EN SECUNDARIA Y BACHILLERATO

En el mundo, más del 40% de todas las muertes en colisiones de tráfico ocurren en personas de 0 a 25 años. Debido a que los niños y los jóvenes constituyen un grupo importante en riesgo de muerte, traumatismos o discapacidades causadas por el tráfico.

A lo largo de educación secundaria y bachillerato el niño pasa a ser adolescente y de ser peatón pasa a conductor, primero de bicicleta y posteriormente de ciclomotor.

En esta etapa la edad es un factor de riesgo (Brian, 1990). Los objetivos que se han estimado necesarios para esta segunda etapa hacen referencia al conocimiento de normas y prohibiciones comunes a estos vehículos y a la adquisición de nociones elementales sobre su mecánicas y conservación, interrelacionadas con las enseñanzas de física; asimismo, dedicando una especial atención a las primeras medidas de seguridad que se deben tomar en caso de accidente. Todos estos conocimientos están proyectados desde la óptica general de la educación ética y cívica, uno de cuyos aspectos atiende a desarrollar en el alumno un profundo sentido de responsabilidad y cooperación ciudadana.

En la Educación Secundaria Obligatoria los objetivos de Educación Vial tenderán a profundizar en el estudio del entorno y a inculcar en los alumnos el sentido de la responsabilidad para evitar todo tipo de lesión (Dischinger, Cushing & Kerns, 1993). En un primer momento referido a la conducción de bicicletas y ciclomotores, para iniciarlos, posteriormente, en el aprendizaje de las normas, señales y consejos relativos a su conducción, ya que no se debe olvidar que los jóvenes de esta etapa son usuarios habituales de dichos vehículos. También se les iniciará en el conocimiento de las primeras medidas a practicar en caso de accidente. Los estudios en esta etapa suelen ser multifactoriales (Clark & Porliski, 1979; Alexander, Kallail & Burdsal et al., 1990), y se presta una atención especial a la evaluación de programas para la prevención de accidentes (Albert & Simpson, 1985); en cuanto al modelo predictivo empezó a utilizarse el modelo de percepción de riesgo (Assailly, 1992) y el estudio de la personalidad y conductas más frecuentes (Booth-Kewley & Vickers, 1994). En cuanto a la metodología se están utilizando simuladores donde se encuentra la simulación 3-D (Chen, Fauzy & Wan, 2008). Se procurará un tratamiento interdisciplinar que abarque las diferentes áreas de esta etapa, prestando especial atención a: "Educación para la ciudadanía y los "Derechos humanos" y "Educación ético-cívica".

A continuación se presentan algunos objetivos y contenidos prioritarios para el trabajo de la educación Vial: Objetivos: Desarrollar destrezas básicas en la utilización de las fuentes de información para, con sentido crítico, adquirir nuevos conocimientos. Adquirir una preparación básica en el campo de las tecnologías, especialmente las de la información y comunicación. Afianzar hábitos de cuidado y salud corporales. Valorar críticamente los hábitos sociales relacionados con la salud, el consumo, el cuidado de los seres vivos y el medio ambiente, contribuyendo a su conservación y mejora.

Los contenidos que vamos a trabajar son:

c.1) Primeros auxilios

En algunos casos, las personas que causan un accidente o simplemente son testigos de él huyen y no prestan el debido auxilio a las víctimas. Este delito u omisión de socorro es uno de los más antisociales y una de las conductas más graves en el tráfico. ¿Qué debemos hacer si con el autobús escolar sufrimos un accidente? Tras sufrir el accidente alguien puede haber quedado gravemente herido y podría salvar su vida si recibiera la ayuda adecuada, por ello huir en estas situaciones es ciertamente una forma de homicidio y en consecuencia este delito está castigado por la ley con pena de cárcel. Ante una situación tan dramática como es un accidente, es difícil mantener la serenidad y las ideas claras para saber cómo actuar.

c.2) Consumo de alcohol y drogas

El alcohol constituye un factor considerable de alto riesgo (Atkin, Neuendorf & McDermott, 1983) como causa de accidentes de tráfico, tanto en los conductores de automóviles, motocicletas o bicicletas, como en los peatones. En el carné por puntos: se perderán 6 puntos por conducir con una tasa de alcohol superior a 0,5 mg/l en aire espirado (profesionales y noveles más de 0,15 hasta 0,30); se perderán 4 puntos si la tasa es superior a 0,25 hasta 0,50, para profesionales y noveles entre 0,15 y 0,30. El alcohol está sancionado porque está implicado aproximadamente en la mitad de los accidentes de tráfico con resultado de muerte, y en la tercera parte de los accidentes con heridos. El 10% se elimina por la orina y el 90% se metaboliza en el hígado; una vez ingerido, la absorción del alcohol en el estómago y en el intestino es bastante rápida, y una vez ha pasado a la sangre impregna poco a poco todo el organismo, sobre todo el sistema nervioso.

La desaparición es lenta, casi el 10% se eliminará por el aire espirado o por la orina, pero el 90% restante se metabolizará fundamentalmente en el hígado. Por añadidura, ciertos individuos mezclan el consumo de alcohol con diversos fármacos y otras sustancias químicas con efectos psicotrópicos, como sedantes, hipnóticos, antidepresivos, antipsicóticos, ansiolíticos, antihistamínicos, estimulantes, etc., lo que puede comportar un incremento significativo del riesgo de sufrir un accidente de tráfico, puesto que los efectos que cada uno de ellos provoca por separado pueden entonces variar en intensidad y cualidad sensiblemente, y además pueden surgir nuevas reacciones adversas como producto de la interacción.

El consumo de alcohol influye de manera muy negativa en la conducción de vehículos: dificultad para circular en línea recta, realización de adelantamientos peligrosos, conducción a velocidad excesiva, o injustificadamente reducida y trazado errático de curvas. El alcohol produce alteraciones psicomotoras como: alucinaciones y paranoia en casos extremos, cuando se combina con drogas, modificaciones en el sentido del equilibrio, disminución de la agudeza visual, reduciéndose al mismo tiempo el campo visual y el contraste de colores, aumento del tiempo de reacción, valoración errónea de la distancia, dificultad de coordinación y trastornos de atención. El alcohol también produce alteraciones en las funciones cognitivas como: infravaloración de las alteraciones que causa en nuestro organismo, alteración en la memoria a corto plazo y cambios en la capacidad de juicio; e influye negativamente en las funciones emocionales como: alteración del control emocional, trastorno de la

personalidad, desinhibición, alteración de la autoestima y aumento de la agresividad y violencia.

Una de las peores consecuencias del alcohol es el accidente de tráfico (Beck & Lockhart, 1992; Chassin, Barrera & Bech et al., 1992). Otra consecuencia asociada es el homicidio involuntario (Argeriou, McCarty, Blacker, 1985).

La tasa de consumo de alcohol es muy estudiada en el tramo de edad de los adolescentes (Wodarski & Bordnick, 1994 y sexo masculino (Edwards, Thurman & Beauvais, 1995). Las campañas publicitarias (Atkin, Neuendorf & McDermott, 1983; DeJong & Atkin, 1995), son una de las formas televisivas más utilizadas para concienciar del alto riesgo que supone conducir con tasas altas de alcohol.

En cuanto a las drogas siempre influyen en el conductor, aun en pequeñísimas cantidades. Las drogas aumentan la posibilidad de accidente: se tarda mucho más en reaccionar y altera la percepción de riesgo.

La sanción por la conducción bajo los efectos de drogas de abuso constituye una infracción administrativa muy grave, que puede acarrear una suspensión del permiso de conducción de hasta 3 meses. El capítulo V del nuevo Reglamento General de Circulación, aprobado por el Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE nº 306, de 23 de diciembre), recoge las normas sobre estupefacientes, psicotrópicos, estimulantes u otras sustancias análogas. La legislación española prohíbe conducir un vehículo o bicicleta cuando se han ingerido drogas o estupefacientes; o bajo el efecto de medicamento o cualquier otra sustancia que altere el estado físico o mental apropiado para conducir sin peligro. Las infracciones a esta norma tienen la consideración de muy grave. La negativa a someterse a las pruebas para la detección de sustancias estupefacientes y similares está calificada como delito de desobediencia grave y como infracción muy grave. La sanción por la conducción bajo los efectos de drogas de abuso constituye una infracción administrativa grave que, además de la multa correspondiente (de 300 a 600 euros), puede acarrear una suspensión del permiso o licencia de conducción de hasta tres meses.

Independientemente, la autoridad judicial puede considerar el hecho constitutivo de falta o delito, conforme al Código Penal. Éste contempla el delito de conducción bajo influencia de alcohol o drogas en su artículo 379, con penas, que además de la multa o el arresto domiciliario correspondiente, pueden conllevar la retirada del permiso de conducción desde 1 a 4 años. Tanto la normativa española (Real decreto 772/1997 y el Real Decreto 2272/1985) como la normativa europea (CD 91/439/ EEC) indican que a aquellas personas que posean problemas

relacionados con el consumo de drogas (abuso, dependencia, trastorno inducido – demencia, delirium y trastornos psicóticos) no se les puede otorgar o prorrogar su permiso de conducción, ya que no poseen unas aptitudes adecuadas para conducir con seguridad.

En el consumo de drogas podemos hablar de dos grupos de riesgo, población de uso: aquel grupo de personas que, a pesar de consumir drogas, todavía no detectan consecuencias inmediatas en su comportamiento; y población de dependientes: aquella población que ha pasado por las etapas anteriores y para la cual el consumo de sustancias psicoactivas predomina totalmente por encima de cualquier otro tipo de actividad, laboral, social o familiar. Según el Instituto Nacional de Toxicología, el 58,4% de los accidentes mortales de circulación se debieron a conductores que habían tomado alcohol, estupefacientes o medicamentos.

Aunque sus efectos van a depender de diversas características individuales del conductor, tales como su edad y estado psicofísico en general; en este apartado trataremos la forma en que la autoadministración de las drogas perturban o disminuyen las facultades psicofísicas del conductor, modificando sus funciones cognitivas y distintas áreas de su motivación y personalidad, y el peligro que ello conlleva para la seguridad vial. No hay que olvidar el síndrome de abstinencia, variable según el tipo de sustancia y las características personales del conductor, generalmente se caracteriza por provocar irritabilidad, ansiedad, malestar, escalofríos, calambres y temblores, pánico, sudor, náuseas, vómitos, que dificultan gravemente e impiden en muchos casos, desarrollar las tareas complejas exigidas por la conducción (Elliot, 1987).

c.3) Uso del casco:

Una de las principales razones de la alta lesividad de los accidentes de vehículos de dos ruedas es la imposibilidad de evitar el mecanismo más importante de lesión grave y fallecimiento en caso de accidente: la eyección del ocupante (Fife, Davis, Tate & Wells et al., 1983). Evitar la eyección, reduce la mortalidad a casi la mitad en el caso de vehículos de cuatro ruedas, en gran medida debido a la menor probabilidad de sufrir lesiones cráneo-encefálicas graves y mortales.

Dependiendo de los estudios, la utilización del casco supone una reducción de la probabilidad de fallecer por el accidente de entre un 30 y un 40%. Asimismo, en caso de accidente, tal como se muestra en la tabla siguiente, la estancia hospitalaria (en unidades de cuidados intensivos) se reduce a la mitad y los costos sanitarios derivados son dos terceras partes menores.

c.4) Exceso de velocidad

Está presente en el 30% de los accidentes en carretera y en el 14% de los urbanos. El exceso de velocidad agrava considerablemente el tipo de lesión así por ejemplo un impacto a una velocidad de 100km/h es igual a una caída libre de un 12º piso. La velocidad agrava todo tipo de accidentes, cualquiera sea la vía donde se

produzca. Algunas cuestiones sobre la velocidad desde el punto de vista de la Psicología y la Seguridad Vial las encontramos en Barjonet (1991).

c.5) Las distracciones

Son responsables del 20 al 28% de los accidentes de tráfico. Acciones como: encender un cigarrillo, sacar una bebida de un bolso o una mochila, hablar con el acompañante del asiento delantero o trasero, ojear un mapa, buscar una canción, sintonizar una cadena de radio, marcar un teléfono, sacar las gafas de la guantera. Todos son factores de riesgo porque en esos instantes no vemos la carretera y se reduce el tiempo de reacción.

c.6) El uso del cinturón de seguridad

El Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación, en el artículo 117 queda redactado que “se utilizarán cinturones de seguridad u otros sistemas de retención homologados correctamente tanto en vías urbanas como interurbanas”, tanto para vehículos particulares, taxis y los autobuses de nueva matriculación.

En cuanto a los autobuses escolares, los asientos enfrentados a pasillo sólo podrán ser ocupados por menores de 16 años cuando dichos asientos lleven instalados cinturones de seguridad (disposición adicional cuarta). En cuanto a los autobuses dentro del plazo previsto en la Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de abril de 2003, sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas.

El presente real decreto culmina este proceso de transposición implementando medidas encaminadas a reforzar la protección de determinados usuarios que en caso de verse implicados en un accidente de circulación, resultan vulnerables por razón de su edad y su talla corporal, introduciendo un mayor rigor en la utilización de los dispositivos de seguridad que tan eficazmente contribuyen a reducir la gravedad de las lesiones. Desde 1992 es obligatorio llevar el cinturón en las plazas traseras en España; sin embargo todavía muchos pasajeros siguen sin hacerlo. Varios estudios indican que en caso de accidentes, las personas que viajan detrás sin cinturón se convierten en auténticos proyectiles, conociéndose como los pasajeros bala dentro del automóvil.

En una frenada el vehículo se detiene, pero los ocupantes también se desplazan, por ejemplo un choque a 50km/h es como caer desde un segundo piso; y en casco urbano, la posibilidad de resultar herido grave o muerto es 5 veces menor si se lleva puesto el cinturón. Los cinturones ayudan a decelerar, evitando una detención agresiva y brusca; que la cabeza y la cara no golpeen con el volante, parabrisas o salpicadero; que el conductor pueda mantener el control del vehículo y así evitar una colisión posterior y los ocupantes salgan despedidos fuera del coche. No es aconsejable que las bandas del cinturón estén ni retorcidas ni demasiado

holgadas; no utilizar nunca pinzas ni rellenos artificiales a modo de almohadilla y no prescindir del cinturón aunque el vehículo disponga de airbag.

c.7) La bicicleta

El tipo de bicicleta que tengamos determina en buena medida el uso específico que vayamos a darle y, por lo tanto, la seguridad puede sufrir variaciones. Otro factor determinante es el terreno donde conduzcamos: las normas de seguridad en una ciudad serán diferentes a las que existen en un descenso a través de una montaña.

Hay que distinguir y separar los siguientes aspectos en cuanto a la seguridad: mecánica, equipo de protección y conducción (Cinque, 1989). Para el uso de una bicicleta, el casco es un elemento de seguridad recomendable y en determinados casos obligatorio. Sobre el tipo de lesión se han realizado muchos estudios (Taylor & Nolan, 1995); son comunes las lesiones faciales como consecuencia de los posibles efectos del mal uso del casco (Delank, Meldau & Stoll, 1995). Frecuentemente también se utilizan gafas de seguridad y guantes.

En referencia a las investigaciones, algunos estudios han correlacionado el tipo de lesiones con factores de personalidad (Bagley, 1992); otros han establecido modelos predictivos del accidente para ciclistas y peatones (Brüde & Larsson, 1993); y también se han realizado estudios sobre los efectos de las campañas de seguridad (Dannenberg, Gielen & Beilenson et als., 1993); sobre todo para la promoción del uso del casco (Stevenson & Lennie, 1992). Para un uso seguro de una bicicleta, ésta debe estar en buen estado. El punto más importante a considerar es el sistema de frenos, ya que sin éste puede ocurrir fácilmente un accidente.

La obligación del uso de casco de protección para ciclistas varía de unos países a otros. La primera ley que obligaba el uso de casco al circular en bicicleta fue aprobada en 1990, tras 10 años de promoción del uso del casco, en el estado de Victoria (Australia). Algunos países en los que se obliga al uso del casco en diversas circunstancias son Australia, Canadá, Chile, Estados Unidos, Nueva Zelanda, España, Finlandia, Islandia y la República Checa. En algunos casos estas obligaciones están dirigidas exclusivamente a los menores a una determinada edad o a la circulación en vías exteriores al casco urbano.

En el caso de España, la legislación obliga a utilizar casco homologado o certificado al circular con una bicicleta en vías interurbanas, ya sea como conductor o como acompañante.

c.8.1. LA EDUCACIÓN VIAL EN EL CURRÍCULO DE LA EDUCACIÓN SECUNDARIA

A continuación exponemos los contenidos para educación secundaria:

1) Ciencias Sociales, Geografía e Historia

1. a) Objetivos

- Identificar y analizar a diferentes escalas, las interacciones que las distintas sociedades establecen con su medio en la ocupación del espacio y el aprovechamiento de los recursos naturales.
- Identificar las principales causas de accidentalidad sobre todo las referidas al grupo de riesgo de 12 a 16 años.

1.a.1.) Contenidos: Conceptos

- El crecimiento del tráfico rodado en ciudades y carreteras.
- El conocimiento de las normas, reglas y señales de tráfico.
- La prevención de accidentes de tráfico de los alumnos y alumnas en su condición de peatones, pasajeros o conductores especialmente de ciclomotores.
- Normas fundamentales en la conducción de bicicletas y ciclomotores en ciudad y en carretera.

1.a.2) Procedimientos

- Interpretación de croquis, mapas y planos.
- Lectura e interpretación de gráficos de distinto tipo y elaboración de éstos a partir de tablas y cuadros estadísticos.

1.a.3.) Actitudes

- Valorar el hecho urbano como realidad básica de nuestro mundo, en relación con el desarrollo de una perspectiva ambiental en educación, y de manera específica con actitudes de tolerancia.
- Responsabilidad y prudencia en el uso de las vías urbanas como peatones, viajeros o conductores de bicicletas y ciclomotores.

2) El Aprovechamiento de los Recursos Naturales

2. a) Objetivos

- Identificar y analizar a diferentes escalas las interacciones que las distintas sociedades establecen con su medio en la ocupación del espacio y el aprovechamiento de los recursos materiales.

2.a.1.) Contenidos: Conceptos

- Medios de transporte y actividad económica.
- Medios de transporte y turismo.
- Actividades productivas del sector terciario, comercio, transporte y comunicaciones.
- El comercio en el mundo en relación con los sistemas de transporte y el desarrollo de las comunicaciones.

2.a.2) Procedimientos

- Planificación de itinerarios de viajes simulados y reales utilizando diversos medios de transporte y situándolos en un mapa.
- Lectura e interpretación de gráficos y diagramas de distintos tipos y elaboración de éstos a partir de tablas y cuadros estadísticos.

2.a.3.) Actitudes

- Valorar la relación de las comunicaciones humanas con el medio en orden a la obtención de recursos para su subsistencia y desarrollo y analizar las interacciones entre los factores que entran en juego en las actividades de producción, uso e intercambio de recursos.
- Valoración del impacto del desarrollo tecnológico sobre la evolución de los medios de comunicación y transporte.
- Valoración de los medios de transporte colectivos o particulares, respetando las normas establecidas para su uso.

3) Las Manifestaciones Científicas y Técnicas

3. a) Objetivos

- Obtener, procesar y transmitir de manera autónoma y crítica las informaciones verbales, icónicas y estadísticas a partir de distintas fuentes.
- Analizar críticamente los medios de comunicación y publicidad relacionados con vehículos, estableciendo las diferencias entre hechos y opiniones.

3.a.1.) Contenidos: Conceptos

- Vehículos y publicidad. Su incidencia en el comportamiento vial.
- Campañas institucionales en relación a la mejora de la seguridad en el tráfico.

3.a.2) Procedimientos

- Contextualización de fenómenos determinados en una época o cultura.

3.a.3.) Actitudes

- Valorar las campañas institucionales en relación a la mejora de la seguridad del tráfico.

4) Área de Ciencias de la Naturaleza: Movimiento

4. a) Objetivos

- Identificar objetos y recursos tecnológicos que inciden en los medios de transporte.
- Analizar e identificar causas de accidentalidad, grupos de alto riesgo y características de los vehículos implicados.
- Elaborar criterios sobre cuestiones científicas y tecnológicas básicas.
- Adecuar la velocidad en la conducción de bicicletas y ciclomotores ante circunstancias tales como giros, cruces, frenados, pasos de peatones etc.
- Aceleración negativa. El espacio recorrido por un objeto móvil antes de detenerse. Tiempos de reacción, frenada y detención.

4.a.1.) Contenidos: Conceptos

- Movimiento. Necesidad de referencia. Estudio cualitativo de cualquier movimiento. Tratamiento cualitativo del movimiento rectilíneo uniforme. Cálculo de la aceleración.

4.a.2) Procedimientos

- Análisis y descripción de las variaciones de las fuerzas producidas por las máquinas.

- Observación y análisis de movimientos que se producen en la vida cotidiana. Relaciones existentes entre fuerzas y movimientos.

4.a.3.) Actitudes

- Responsabilidad y prudencia en la conducción de bicicletas y ciclomotores.
- Observación y análisis de movimientos.

5) Área de Ciencias de la Naturaleza: Energía y Calor

5. a) *Objetivos*

- Conocer y explicar las nociones mecánicas y motrices del ciclomotor.

5.a.1.) *Contenidos: Conceptos*

- Procesos de transferencia de energía de unos sistemas a otros: trabajo y calor. Potencia y rendimiento.

- El motor de explosión de dos tiempos. Física del ciclomotor y su mantenimiento.

5.a.2) *Procedimientos*

- Análisis de algunos aparatos de uso cotidiano, comparando su consumo y rendimiento. 5.a.3.) Actitudes

- Valoración de la importancia de la energía en las actividades cotidianas, y de su repercusión sobre la calidad de vida y el desarrollo económico.

6) Área de Tecnología. Análisis de Objetos y Sistemas Técnicos: Exploración y Comunicación de Ideas

6. a) *Objetivos*

- Identificar objetos y recursos tecnológicos que inciden en los medios de transporte.

6.a.1.) *Contenidos: Conceptos*

- La bicicleta: nociones mecánicas y motrices. Elementos de la bicicleta. Mantenimiento de la bicicleta. Normas fundamentales en la conducción de bicicletas y ciclomotores.

- Estudio de los conceptos relacionados con la transmisión y transformación del movimiento, y el modo de combinarlos.

- Características y funciones de operadores elementales, como la palanca, la rueda, el tornillo, los ejes, la biela, la manivela etc.

- Tipos de transformación del movimiento circular-circular, circular-rectilíneo, y rectilíneo-circular.

6.a.2) *Procedimientos*

- Planificación y realización de experiencias sencillas para analizar la transformación y transmisión del movimiento y de las fuerzas que llevan a cabo algunas máquinas y aparatos sencillos del entorno habitual.

- Observación y manipulación de aparatos y máquinas sencillas del entorno habitual.

6.a.3.) Actitudes

- Valorar críticamente las relaciones entre sistema técnico y necesidades humanas y el interés por conocer los principios científicos que subyacen en el funcionamiento de los operadores y sistemas en su conjunto.

- Reconocimiento y valoración crítica de las aportaciones, riesgos y costes sociales de la innovación tecnológica en los ámbitos del bienestar, la calidad de vida y el equilibrio ecológico.

7) Área de Tecnología. Análisis de Objetos y Sistemas Técnicos: Relaciones entre Tecnología, Sociedad y Medio Ambiente

7. a) Objetivos

- Desarrollar el sentido de la responsabilidad en relación al uso y conducción de bicicletas y ciclomotores.

7.a.1.) Contenidos: Conceptos

- Desarrollo tecnológico, formas y calidad de vida.
- Evolución de los objetos y procesos técnicos. Evolución de las disponibilidades de energía. Grandes mitos de la historia de la ciencia y tecnología. Ventajas, riesgos, costes económicos y sociales del desarrollo tecnológico.

7.a.2) Procedimientos

- Análisis de soluciones técnicas procedentes de sociedades y momentos históricos distintos para establecer relaciones entre los materiales empleados, las fuentes de energía y recursos técnicos disponibles.
- Estudio de la evolución y análisis de los motores, desde la máquina de vapor a los motores de explosión.
- Descripción de las innovaciones tecnológicas aplicadas en la automoción, seguridad activa y pasiva de los vehículos.
- Evaluación de las aportaciones, riesgos y costes sociales medioambientales del desarrollo tecnológico a partir de la recopilación y el análisis de información pertinentes.

7.a.3.) Actitudes

- Sensibilidad y respeto por las diversas formas de conocimiento y actividad manual e interés por la conservación del patrimonio cultural técnico.
- Reconocimiento y valoración crítica de las aportaciones, riesgos, y costes sociales de la innovación tecnológica en los ámbitos del bienestar, la calidad de vida y el equilibrio ecológico.

8) Área de Educación Física: La Actividad Física en el Medio Natural

8. a) Objetivos

- Participar en actividades físicas y deportivas estableciendo relaciones constructivas y equilibradas con los demás.
- Conocer y practicar las primeras medidas de seguridad que se deben tomar en caso de accidente, socorrismo y primeros auxilios.

8.a.1.) Contenidos: Conceptos

- La organización de actividades en el medio natural: normas, medidas, reglamentos para la realización de actividades. Estudio y valoración de necesidades. Normas básicas de precaución, protección y seguridad.

8.a.2) Procedimientos

- Prácticas de normas elementales de socorrismo y primeros auxilios.
- Medidas de seguridad que se deben tomar en caso de accidente.

8.a.3.) Actitudes

- Autonomía para desenvolverse en medios que no son los habituales con confianza y adoptando las medidas de seguridad y protección necesarias.
- Responsabilidad en la organización y realización de actividades.

D) EDUCACIÓN PARA ADULTOS

a) Nivel alfabetización

Uno de los objetivos básicos de la educación de las persona adultas es permitir el acceso a los nuevos aprendizajes que le faciliten la integración en el medio social cultural y laboral. El acercamiento de los contenidos educativos y las vivencias de su realidad, tiene una gran importancia para el aprendizaje adulto.

El tráfico es una realidad que impregna la vida de la sociedad actual, por lo tanto puede ser un buen vehículo conductor hacia los contenidos de otras áreas, además de servirle para ganar en seguridad. Por todo lo dicho anteriormente, en este nivel se pretende hacer llegar la Educación Vial a todas las personas adultas que por las circunstancias de sus vidas no llevaron un proceso educativo normalizado y ahora, cuando son adultos, quieren aprender a leer o a mejorar su nivel lector, asistiendo a cursos de alfabetización a centros de educación de personas adultas. Se propone desarrollar contenidos de Educación Vial usando para ellos materiales que, adaptados a este nivel, apoyen los procesos de alfabetización.

c) Nivel neolectores

Una vez los alumnos conocen la técnica de lectura, necesitan perfeccionar su nivel lector. Lo que pretende este programa es apoyar su perfeccionamiento de la lectura facilitándoles textos con contenidos de Educación Vial adaptados a su nivel lector. Un principio metodológico fundamental en la educación de personas adultas es el de la globalización y tomando un eje conductor como elemento sobre el que construir el aprendizaje significativo.

d) Nivel educación básica: adultos

La Educación Vial desarrolla contenidos que están presentes en la vida cotidiana de los adultos y forman parte de su bagaje cultural y personal y puede convertirse en un centro de interés que permita al alumno, partiendo de unos conocimientos previos, modificar sus esquemas de conocimiento, comparando lo que sabe con las informaciones nuevas que se le presentan. Por consiguiente, el programa propone para este nivel, utilizando la globalización como aspecto básico de la metodología, desarrollar los contenidos de Educación Vial con eje generador, globalizador con los contenidos de las demás áreas o ámbitos del currículum de educación de adultos para este nivel.

e) Aprendizaje en español

El fenómeno de la inmigración esta alcanzando en nuestro país en los últimos tiempos dimensiones muy considerables pasando, en pocos años, de ser un país de emigrantes a un país receptor de ciudadanos de otros países. Las sociedades libres y democráticas, como la nuestra, tiene la obligación de ser generosas, abiertas, receptivas y tolerantes con las personas que, por diversas causas, llegan a ellas y facilitar su integración. La Dirección General de Tráfico, que tiene entre sus objetivos la Educación Vial de todos los ciudadanos, viene desarrollando un programa que, junto con los objetivos propios de Educación Vial, pretende colaborar con la integración de los inmigrantes en la circulación. El programa propone desarrollar contenidos como apoyo a los procesos de aprendizaje del idioma español para extranjeros en general y en especial a los niveles socioculturales más bajos.

1.1.4. EDUCACIÓN PARA PERSONAS CON NEE (NECESIDADES EDUCATIVAS ESPECIALES)

Los accidentes produce a veces secuelas irreversibles (Bull, 1985). Fomentar la Autonomía Vial de las personas con discapacidad, facilitar su Integración a través de los diferentes programas que se puedan diseñar y sobre todo, favorecer su Seguridad Vial, son los objetivos fundamentales que caracterizan la Educación Vial en su relación con las personas con algún tipo de discapacidad (Bagley, 1992a). Son frecuentes los programas para evitar barreras arquitectónicas tanto en discapacidad motora como visual (Arsnow, 1985) y los programas de aprendizaje de normas y señales (Test & Heward, 1983).

La Educación Vial en el ámbito educativo, se trabajará como un eje transversal dentro de las áreas que conforman el currículo escolar de los centros ordinarios o en los centros de educación especial en los Programas de Habilidades Sociales o en los ámbitos de: Autonomía personal en la vida diaria (Bienestar y Cuidado de uno mismo, autonomía en el hogar), Integración Social y Comunitaria (Ocio y Tiempo Libre, Desplazamientos, Transporte y Comunicaciones, Utilización de los equipamientos). En versión CD- la DGT tiene el “Programa de Educación Vial para alumnos con necesidades educativas especiales” y se puede visionar un DVD adaptado “Las señales tus amigas, las normas tus amigas, las fuerzas de la naturaleza tus amigas y los agentes tus amigos” donde a través de la animación se aprenden normas y valores viales.

1.2. LA SEGURIDAD Y EDUCACIÓN VIAL EN LAS INSTITUCIONES PÚBLICAS: PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

- El Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial redacta cada año el Plan Nacional de Seguridad Vial en el que se recogen los objetivos a cumplir en el siguiente año. El correspondiente Plan Nacional es editado por la Dirección General de Tráfico para su difusión y conocimiento. En su apéndice I, se recoge la programación de las Comunidades Autónomas, redactadas por las correspondientes Comisiones de Tráfico de cada comunidad. La Comisión de Tráfico de la Comunidad Valenciana ya lleva participando más de 18 años consecutivos. Estos planes pueden ser considerados como Planes Integrales de Seguridad Vial, por plantear actuaciones en las diversas facetas en materia de seguridad y educación vial. El I Plan Global de la Comunidad Valenciana contempló la obligación de que en los correspondientes programas bianuales que se elaboren por la Dirección General de Obras Públicas de la Consellería y Transporte se incluya una referencia al Plan Anual de Comunidad Valenciana vigente en el momento de su redacción. A continuación vamos a detallar las líneas sobre Educación Vial que se encuentran en el actual Plan Anual de Seguridad Vial de la Comunidad Valenciana.

Los objetivos que definen la línea de actuación sobre Educación Vial contempla un objetivo general y varios específicos. El objetivo general hace referencia a la promoción de la Educación Vial en centros docentes de niveles no universitarios de la Comunidad Valenciana, sin olvidar otros colectivos a los que se debe dedicar campañas de concienciación y formación, desarrollando asimismo actividades educativas tendentes a relacionar los accidentes con las causas que los producen.

- *Los objetivos específicos hacen referencia a:*
- Fomentar la formación del Profesorado, con especial atención, a la modalidad de formación en centros y potenciar la inserción de la Educación Vial en el currículo a través de las “Programaciones Didácticas”.
- Incentivar la inserción de la Educación Vial como un proyecto global de la comunidad educativa, en el “Proyecto Educativo de Centro”.
- Fomentar la colaboración del alumnado en la Educación Vial, en el ámbito de los centros docentes de Educación Secundaria.
- Realizar actividades educativas orientadas a la prevención de accidentes de tráfico y Educación Vial en los centros docentes.
- Concienciar a la población de la necesidad de ejercer ciertos comportamientos que reflejen el respeto a las normas en pro de una mayor Seguridad Vial, realizando asimismo actividades informativas orientadas a la prevención de accidentes de tráfico en la población general mediante actuaciones concretas en grupos específicos de población.
- Concienciar a los mayores de la necesidad de adoptar medidas acordes a las deficiencias que van sufriendo a nivel físico y psíquico y que pueden condicionar negativamente su participación en el tráfico como usuarios de las vías.
- Fomentar la formación en Educación Vial del Policía Local, en áreas a su intervención como colaborador en Centros escolares.

- Atención a la Educación Vial de la población reclusa.

Los programas formativos especiales tienen como objetivo general, mejorar la formación de los diferentes profesionales en sus respectivas áreas de actividad.

Los objetivos específicos tienen como objetivos:

- Realizar cursos de formación en materia de prevención de accidentes de tráfico.
- Mejorar la formación de los profesionales implicados en la atención de urgencias vitales, así como socorristas.

1.3. LA EDUCACIÓN VIAL Y LA EDUCACIÓN PARA LA SALUD: IMPLICACIONES E INTERRELACIONES

La Organización Mundial de la Salud para todo el año 2000 destaca la importancia de la prevención de accidentes como resultado de las cifras de accidentalidad, en materia de circulación la meta en Europa para el año 2000, es reducir la tasa de mortalidad por accidente de tráfico por lo menos en un 25% (World Health Organization, 1984; Lindqvist, 1991). La Educación para la Salud es un instrumento básico y fundamental de intervención para conseguir una vida más saludable que implica rediseñar el ambiente, modificar hábitos y estilos de vida. La OMS la definió en 1983 como “conjunto de actividades de información y educación encaminados a que la persona desee estar sana, sepa conseguir la salud, haga lo necesario por conseguirla y busque ayuda cuando lo necesite”. Desde los años 80 en el ámbito de la salud se pretende promocionar en la salud infantil la prevención de lesiones como hemos observado en las investigaciones de Butler & Kimberly (1987).

Investigaciones más recientes como la de Kibler, Joshi & Hughes (2010), los cuales estudian el efecto de conductas no saludables como el estrés en la conducta de conducción en conductores habituales. La Educación de la Salud, se presenta como una opción integradora que intenta hallar soluciones comprensivas al problema de la lesión por accidentes de tráfico. Investigaciones multidisciplinares que incluyen a médicos, ingenieros del tráfico, psicólogos, sociólogos, y maestros desarrollan programas y estrategias que intentan mejorar la promoción y efectividad de la Educación de la Salud. Los accidentes de tráfico constituyen la causa principal de las discapacidades y minusvalías físicas, situándose entre el 60 y el 80% el porcentaje de parapléjicos y tetrapléjicos.

La Seguridad Vial comienza a aparecer hoy día como una meta a conseguir, acercándose cada vez más a las Ciencias de la salud, por la implicación que éstas tienen, tanto a nivel primario como secundario en la prevención de los accidentes de circulación (Coupey, 1984). Desde esta perspectiva se pretende establecer una intervención multinivel, en la que se distinguen las siguientes fases (*):

- 1. Investigación sobre las actitudes, conocimiento y conducta de niños y adolescentes.
 - Estudio del accidente.
 - 2. Selección de las metas de Salud: En base a la evaluación de lesiones
 - 3. Planificación de la intervención.
 - 4. Intervención:
 - 4.1. Prevención primaria:
 - 4.2. Prevención secundaria y terciaria:
 - 4.2.1. Traslado del accidentado al hospital
 - Criterios alertas para priorizar el traslado del accidentado a hospital
 - Heridas penetrantes en tronco o cuello
 - Lesiones de cabeza a de nivel de la consciencia
 - Alteraciones en los signos vitales
 - Mecanismos serios de lesión
 - Señales vitales inestables
 - 4.2.2. Rehabilitación completa de la víctima del accidente.
 - 4.3. Evaluación.
- + Traducción y adaptación de Blanquer et al. 1993

Se constata que el tráfico ocasiona el 50% de las muertes ocurridas por accidente y sus consecuencias no mortales son las más graves de entre todas las acaecidas en todos los accidentes. Ello pone de manifiesto la necesidad y la urgencia de la implementación de programas de prevención que se deberían iniciar en edades muy tempranas en centros de salud (Basch, 1987; Blanquer et al., 1993). En las escuelas, la Educación Vial y la Educación para la Salud son áreas transversales que se encuentran presentes en todas las etapas educativas, al igual que la Educación Moral y Cívica, la Educación para la paz, la Educación Sexual y la Educación Ambiental entre otras.

La Educación Vial es un componente sustantivo para la Educación para la Salud, ya que ésta se encuentra en el listado de problemas de salud más frecuente. Dentro del área de la Educación Vial también se considera la Educación para la Salud como un contenido a desarrollar en su programa. Ambas se relacionan directamente ya que tienen en común la prevención de accidentes y la modificación de actitudes, conductas y en definitiva estilos de vida. Es necesario en algunos casos la práctica hospitalaria cuando se presenta el trastorno por estrés postraumático (Berle, Haver & Karterud, 1994).

De hecho si la Educación para la Salud persigue crear personalidades sanas, un individuo que haya asimilado esta filosofía, se comportará saludablemente con seguridad en su vida diaria en la cual la práctica vial es un acto cotidiano.

Actualmente en los municipios de la Comunidad Valenciana son conscientes de los datos procedentes de la Organización Mundial de la Salud, relativos a las principales funciones de la salud pública respecto de las lesiones por accidente de tráfico y entre algunas de sus funciones destacan: conocer las causas responsables de los accidentes de tráfico, el fomento de la educación vial y la promoción del enfoque multisectorial.

Las Direcciones de Salud pública de los Departamentos de Salud de Xátiva y la Ribera, conscientes de esto, llevan varios años aplicando el Programa de Prevención de Accidentes de Tráfico (PRELAT) en los centros docentes de Educación Infantil, Primaria y Secundaria ; además de colaborar con los ayuntamientos, a través de la Policía Local y otras instituciones en la realización de actividades, seminarios y jornadas encaminadas al abordaje de estos problemas con una visión multidisciplinar y enfoque multisectorial. Algunas de las líneas de investigación que se trataron en la Jornada de Seguretat Vial: Mobilitat Segura, Sana i Sostenible (11 de abril de 2011) fueron: Estratègies de seguretat vial; Camins escolars segurs. Bus a peu; Programa de prevenció lesions per trànsit; Educació vial: Experiència de la policia local.

1.4. PLAN MUNDIAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020

La Asamblea General de las Naciones Unidas en su resolución 64/255, de marzo de 2010, proclamó como el período 2011-2020, el “decenio de acción para la seguridad vial”, con el objetivo general de ofrecer un marco temporal para tomar medidas destinadas al compromiso político y la asignación de recursos tanto a nivel mundial, nacional y local, para adoptar programas de seguridad vial eficaces.

Las materias que se están abordando actualmente son gestión en seguridad vial, infraestructuras, seguridad en los vehículos, el comportamiento de los usuarios, la educación para la seguridad vial, y la atención después del accidente.

Las actividades tienen cinco pilares: gestión de la seguridad vial, vías de tráfico y movilidad más segura, vehículos más seguros y respuestas tras los accidentes. Los datos de referencia se obtendrán mediante encuesta, durante el proceso de evaluación se calcularán los indicadores tanto de resultado como de proceso. En 2012 se publicará el primer informe sobre la situación mundial de la seguridad vial.

CAPÍTULO 2

OBJETIVOS, HIPÓTESIS, METODOLOGÍA Y FUENTES

2.1. INTRODUCCIÓN

2.2. DESARROLLO DE LA BIBLIOMETRÍA

2.3. LAS BASES DE DATOS Y EL ANÁLISIS BIBLIOMÉTRICO

2.4. HIPÓTESIS DE TRABAJO

2.4.1. Definición del tema de búsqueda: Tipo de estudio

2.4.2. ¿Cómo preparar la estrategia de búsqueda?

2.4.3. Fuentes de información sobre artículos publicados en revistas

2.4.4. Recolección y procesamiento de datos

2.4.5. Hipótesis de trabajo para la obtención de la base de datos
Educativa

2.5. FUENTES Y MÉTODO

2.5.1. Bases de datos utilizadas

A) PsycInfo

B) Medline

c) Eric

2.6. SELECCIÓN DE LA INFORMACIÓN

2.1. INTRODUCCIÓN

La bibliometría tiene por objeto el tratamiento y estudio de datos cuantitativos procedentes de las publicaciones científicas. Los primeros estudios bibliométricos se remontan a principios de este siglo, y consistían en recuentos manuales de publicaciones científicas. A partir de los años sesenta, aparece la denominada “Ciencia de la Ciencia”, que nace en la confluencia de la documentación científica, la sociología de la ciencia y la historia social de la ciencia, con el objeto de estudiar la actividad científica como fenómeno social y mediante indicadores y modelos matemáticos. Esta área dará origen a los que hoy día se conoce como “estudios sociales de la ciencia”, campo de carácter interdisciplinario, que se nutre de los recursos técnicos y conceptuales de distintas disciplinas, entre las cuales se encuentra la bibliometría (Bordons & Zulueta, 1999). La bibliometría comprende la:

- Aplicación de análisis estadístico para estudiar las características del uso y creación de los documentos.
- Estudio cuantitativo de la producción de documentos como se refleja en las bibliografías.

Una forma común, aunque no la única, de valorar el producto de la investigación se basa en el análisis de las publicaciones que origina. La publicación es el producto final de la actividad científica, y para valorar la calidad de lo que se publica se aplican los indicadores bibliométricos. Con los indicadores bibliométricos se podrán determinar entre otros, los siguientes aspectos (Sancho, 1990):

- El crecimiento de cualquier campo de la ciencia, según la variación cronológica del número de trabajos publicados en él.
- El envejecimiento de los campos científicos, según la vida media de las referencias de sus publicaciones.
- La evolución cronológica de la producción científica, según el año de publicación de los documentos.
- La productividad de los autores o instituciones, medida por el número de sus trabajos.
- La colaboración entre los científicos e instituciones, medida por el número de sus trabajos.
- El impacto o visibilidad de las publicaciones dentro de la comunidad científica internacional, medido por el número de citas que reciben éstas por parte de trabajos posteriores.
- El análisis y evolución de las fuentes difusoras de los trabajos, por medio de indicadores de impacto de las fuentes.
- La dispersión de las publicaciones científicas entre las diversas fuentes.

La utilidad de tales indicadores es proporcionar información acerca de grandes volúmenes de publicaciones científicas. El objetivo de estos indicadores es proporcionar datos cuantitativos sobre el estado de la ciencia. Una característica a tener en cuenta de los indicadores es que éstos deben ser objetivos y tienen que reflejar fielmente la idiosincrasia de la comunidad científica que pretende analizar la calidad científica de los sujetos sometido a evaluación.

2.2. DESARROLLO DE LA BIBLIOMETRÍA

Según Spinak la bibliometría es la aplicación de las matemáticas y los métodos estadísticos para analizar el curso de comunicación escrita y el curso de una disciplina. La bibliometría nos permite medir ciertos aspectos de la actividad científica. Aplica métodos matemáticos-estadísticos con el objetivo de llegar a estimar las características y comportamiento de la ciencia, y observar el efecto de las publicaciones sobre el entorno. Las escalas e indicadores que se establecen en los estudios bibliométricos permiten establecer patrones de calidad de lo publicado, cuantificar y valorar la repercusión y visibilidad de la investigación. Nos muestran quién, cómo, dónde y qué se publica y cada vez son más utilizados para identificar grupos o áreas emergentes, redes de colaboración y colegios invisibles.

En 1969 Alan Pritchard fue el primero que definió el término Bibliometría como la aplicación de los métodos estadísticos y matemáticos dispuestos para definir los procesos de la comunicación escrita y el desarrollo de las disciplinas científicas mediante técnicas de recuento y análisis de dicha comunicación.

El núcleo de la obra de Price es la aplicación de los recursos de la ciencia a su propio análisis. El punto de partida de la llamada Ciencia de la Ciencia se considera que fue la obra del británico Bernal *The Social Function of Science*, publicada en 1939. A partir de la obra de Price se desarrolla un campo nuevo, el análisis estadístico y sociométrico de la literatura científica. A este campo se le denomina Cienciometría.

El tratamiento y manejo de la literatura científica por medios cuantitativos de recuento y análisis sirve no solo para analizar el volumen de publicaciones, la productividad de los autores, revistas o materias, sino también en un sentido amplio el conocimiento de los procesos y naturaleza de la Ciencia, para el que a partir de 1960 comienza a acuñarse el término Ciencia de la Ciencia. A través de la Bibliometría es posible ver la actividad, estructura y evolución de una ciencia, cuantificar sus resultados y aplicarlos en campos como la Biblioteconomía, sociología de las ciencias o la política científica. La bibliometría puede dividirse en dos áreas: descriptiva, que trata de aspectos puramente cuantitativos, como distribución geográfica, documental, temática y su productividad y evaluativa. La segunda implica técnicas estadísticas y programas informáticos de mayor complejidad, sobre todo en Ciencias Sociales. En estos momentos se produjo un auge en los estudios bibliométricos por la conjunción de dos fenómenos importantes: la informatización de las bases de datos y una demanda mayor por parte de las autoridades responsables de la planificación científica para evaluar la eficacia de sus políticas.

Fue a partir de los trabajos de Lotka, Bradford, Zipf, Brookes, Kendall, Simon, Bookstein, entre otros, cuando se demostró que la literatura científica tiene la propiedad de mostrar un comportamiento estadístico regular. Un paso importante hacia la institucionalización de la cienciometría fue la fundación en 1978 de la revista *Scientometrics*. En la década de los 70 López Piñero y Terrada introdujeron en España los estudios bibliométricos, y han desarrollado una continua labor de estudio y difusión de los indicadores bibliométricos en la actividad científica (López Piñero & Terrada, 1992b). Los primeros artículos de revista con enfoque bibliométrico aparecen en 1972-1973, en 1977 ya se registran trabajos bibliométricos

en Psicología. De los tres grupos principales en investigación bibliométrica que se han configurado en España uno de ellos es el de Psicología; encabezado por Helio Carpintero desde la década de los setenta, este grupo ha trabajado sobre todo en el ámbito de Historia de la Psicología. De hecho gran parte de los trabajos han sido presentados, y posteriormente publicados, en el marco de los simposios que anualmente celebra la Sociedad Española de Historia de la Psicología (Lascuran; López López & González Uceda, 1997).

2.3. LAS BASES DE DATOS Y EL ANÁLISIS BIBLIOMÉTRICO

Una base de datos es un conjunto de información almacenada en un ordenador, que puede facilitar la referencia de un documento, proporcionar un dato concreto o un texto que con la ayuda de un programa informático hace fácil la operación de búsqueda y localización de la información. La información que contienen las más de 6.300 bases de datos existentes puede satisfacer cualquier necesidad de información. En la actualidad cualquier persona con un equipo informático adecuado puede acceder desde su domicilio de una forma rápida y eficaz.

Las bases de datos bibliográficas son la principal fuente de información que se utiliza en los estudios bibliométricos. Las ventajas que aportan dichas bases de datos para la elaboración de estudios bibliométricos son las siguientes:

- Su gran capacidad de almacenamiento lo que permite actuar sobre grandes unidades de datos en cantidad suficiente para una evaluación correcta.
- La estructura y organización de los datos en campos normalizados posibilita la presentación homogénea de las referencias bibliográficas. El gran número de campos posibles: autores, título, editorial, nombre de revista, año de publicación, lugar de trabajo del autor, clasificación, descriptores o resumen, permite una gran variedad de elementos de recuperación e índices sobre los que aplicar los parámetros o indicadores con suficientes garantías de fiabilidad.

Uno de los aspectos más interesantes en los análisis bibliométricos es el estudio de los temas y materias más o menos estudiadas en las distintas disciplinas. Ello permite descubrir la evolución de las corrientes investigadoras, y los aspectos de cada Ciencia que más o menos interesan a los especialistas. En nuestro estudio hemos analizado la disciplina a partir de los descriptores. Las Bases de Datos permiten realizar recuentos de palabras, eliminando los términos vacíos de contenido y analizar su frecuencia de aparición en títulos y en los resúmenes.

2.4. HIPÓTESIS DE TRABAJO

2.4.1. Definición del tema de búsqueda: Tipo de estudio

Este trabajo es un estudio bibliométrico cuantitativo y cualitativo; descriptivo y retrospectivo para el cual se revisaron los trabajos publicados en las tres bases de

datos: PsycInfo, Medline y Eric; durante el período temporal 1960-2008. Una vez recogidos los datos se recopilaron en una base de datos llamada Educavial.

Primero, una vez que se decidió el tema sobre el cual se deseaba obtener información fue muy importante delimitarlo, en nuestro caso el campo de estudio será la “Educación Vial”, para toda la población, en el que no se excluye ningún ciclo educativo, se aceptan todos los idiomas y zona geográfica. Una vez definido el tema de búsqueda pasaremos a la preparación de la estrategia.

2.4.2. ¿Cómo preparar la estrategia de búsqueda?

Para preparar la estrategia de búsqueda, se tienen que realizar las combinaciones correctas. Para ello hay que seleccionar cuidadosamente los términos que representan los conceptos que se desean encontrar. Lo primero que realizamos es consultar en el tesoro la palabra clave Educación Vial y vimos que existía en los tesauros de las tres bases de datos analizadas. El término fue introducido en el idioma en el que se encuentran las tres bases de datos, en nuestro caso fueron las bases de datos PsycInfo, Medline y Eric, y la palabra clave utilizada fue introducida en inglés, “traffic education”, creimos conveniente utilizar el operador booleano “or” para sumarse en la búsqueda algún término que expresa el mismo concepto relacionados con educación, como aprendizaje y decidimos agrupar un término al concepto principal a través del operador booleano “and”. Así el término de búsqueda que utilizamos en las tres bases de datos fue: “(traffic and education) or (driver and education)”. Con esta búsqueda encontramos todos los artículos en los que aparecía este término en el título o en el resumen. Para ampliar la búsqueda se añadieron los artículos que aparecieron en términos controlados, buscando los descriptores recogidos en los tesauros relacionados con el tema: traffic and (safety education).

Para acotar los términos relacionados con la categoría de usuario de la vía pública y los procesos de aprendizaje utilizamos los siguientes descriptores:

- 1) pedestrian and (education or learning)
- 2) (pedestrian education) and (educational program planning or parent training or videotape instruction or teaching methods or school based intervention)
- 3) driver and (education or learning)
- 4) (driver education) and (educational program planning or parent training or videotape instruction or teaching methods or school based intervention)
- 5) bus driver training
- 6) bicycling education
- 7) driv* simulator and education (* para acotar driver y driving)
- 8) traffic education and health
- 9) motor vehicles and education
- 10) highway safety and education
- 11) highway safety and learning
- 12) motor vehicle and formation

2.4.3. Fuentes de información sobre artículos publicados en revistas

Los artículos de revista son el tipo de documento más utilizado para difundir los nuevos conocimientos científicos. Nuestro estudio quiere aunar la información relativa a Educación Vial, para ello utilizaremos tres bases de datos: PsycInfo (especializada en Psicología), Medline (base de datos especializada en Medicina) y Eric (base de datos especializada en Educación) con el objeto de crear una base de datos llamada Educavial.

2.4.4. Recolección y procesamiento de datos

Para la consignación y control de datos se empleó el programa Excel de Microsoft Office 2007 en el cual se preparó una tabla de doble entrada. En esta tabla se registró: base de datos, autor, institución, revista, libro, año publicación revista, año publicación libro, descriptores, idioma, metodología, población, identificadores, pruebas y medidas y código de clasificación.

Los datos se analizaron a través del programa Access de Microsoft Office 2007 y las gráficas fueron realizados con el programa Excel. Se utilizaron indicadores unidimensionales que hacen referencia a la producción científica total y la distribución de la misma por áreas geográficas y áreas temáticas de investigación; así como a la producción científica de los diferentes sectores institucionales, identificando las instituciones de los tipos documentales más utilizados en la producción total y la distribución porcentual de los idiomas utilizados para publicar.

2.4.5 Hipótesis de trabajo

La hipótesis del trabajo de esta tesis doctoral es la siguiente:

“El número de firmantes aumenta de forma proporcional al número de trabajos publicados”

A continuación exponemos la justificación teórica de la hipótesis de trabajo:

Afirmamos que la disciplina de Educación Vial es un área multidisciplinar y colaborativa. A través del análisis de los firmantes y los colegios invisibles, examinaremos esta disciplina tan necesaria en nuestra lucha por la seguridad vial. El indicador de la colaboración entre autores nos aportará datos importantes para el conocimiento de la estructura dinámica y las funciones de la comunidad científica en un momento dado (Merton, 1977) y ha servirá para establecer de modo empírico un incremento del nivel de colaboración en la ciencia a lo largo de este siglo.

Los objetivos específicos de esta investigación son:

- Trazar la línea de evolución de la producción científica en educación vial.
- Estructurar toda la información relativa a la disciplina de educación vial.
- Determinar las revistas científicas empleadas como canal de comunicación.

- Mostrar de forma gráfica el indicador bibliométrico de colaboración a través de los colegios invisibles.
- Determinar la preferencia de las temáticas en las que investigan los científicos, destacando las de mayor frecuencia.
- Identificar las instituciones y países más productivos durante el período estudiado.
- Poner de manifiesto las características específicas de la producción científica en cuanto a los idiomas y descriptores utilizados.

2.5. FUENTES Y MÉTODO

Una búsqueda a través del ordenador es la interacción diálogo entre el sujeto que hace la búsqueda y el sistema de recuperación en el cual se expresa una pregunta a través de un conjunto de conceptos o términos y la relación entre ellos. El lenguaje de interrogación permite seleccionar una base de datos y buscar un término. A continuación explicamos las características de las bases de datos utilizadas: PsycInfo, Medline y Eric.

2.5.1. BASES DE DATOS UTILIZADAS

Las tres bases utilizadas fueron PsycInfo, Medline y Eric. Se han escogido estas bases de datos porque recogen mayoritariamente trabajos centrados en el factor humano (responsable del 90% de los accidentes) y centran sus estudios en los procesos formativos viales utilizados en diferentes contextos educativos, sociales y sanitarios.

A) PsycInfo: La base de datos PsycInfo es sin lugar a dudas la base de datos más importante para el área de Psicología. Es una base de datos referencial creada por PsycInfo (Psychological Abstracts Information Services) de la “American Psychological Association”, Washington, DC, EEUU. Los servicios que ofrece es una información de acceso a la literatura mundial en Psicología y Ciencias afines en diferentes formas, una de ellas es el repertorio impreso “Psychological Abstracts” (PA) que comenzó a publicarse en 1927 y que en 1967 dio lugar a esta base de datos automatizada. La base de datos PsycInfo recoge información desde 1967 y abarca más de 1.500 revistas de 41 países diferentes.

Tiene un volumen de más de 1.000.000 registros con un crecimiento anual aproximado de 42.000 registros de los cuales aproximadamente el 54% son procedentes de EEUU, un 8% de Reino Unido, un 2% de Francia y un 21% del resto de Europa. Respecto a artículos en idioma español recoge artículos publicados en 20 títulos de revistas españolas y 27 títulos de revistas de países latinoamericanos que en 1990 sumaban 6.400 registros, los cuales representaban un porcentaje poco representativos de las publicaciones procedentes de estos países. hipótesis, tipo de población, metodología utilizada, resultados y conclusiones. Para los descriptores utiliza el vocabulario del Thesaurus of Psychological Index Terms.

Los documentos de la base de datos PsycInfo presentan las referencias bibliográficas completas que incluyen autores, lugar de trabajo, título original y su traducción en inglés cuando está en otro idioma, fuente, descriptores, código de clasificación y un resumen informativo el cual refleja el objetivo del trabajo.

Además de artículos de revista recoge las tesis doctorales en Psicología contenidas en la base de datos Dissertation Abstracts Internacional y desde 1990 libros y capítulos de libros. Su cobertura es diferente al repertorio impreso "Psychological Abstracts" ya que en éste último no aparecen las tesis doctorales desde 1980 y a partir de 1989 tampoco aparecen los artículos que no están en inglés. La versión PsycLit, tampoco es exactamente igual a PsycInfo, pues su cobertura temporal es desde 1974, tiene un volumen de 47.000 registros, no recoge las tesis doctorales, pero sí los libros y capítulos de libros (PsycBooks) desde 1987 que suponen más de 45.000 registros. ClinPsyc es una base de datos que cubre parte de PsycLit, y cubre la Psicología Clínica desde 1980 y tiene un volumen de 298.000 registros.

Esta base de datos utiliza una clasificación de la disciplina en 15 categorías:

1. Psicología general: historia.
2. Psicometría: Metodología y estadística.
3. Psicología experimental humana: percepción, procesos cognitivos, motivación atención.
4. Psicología animal experimental y comparada: aprendizaje y conducta animal.
5. Psicología fisiológica: neurología, electrofisiología y psicofisiología.
6. Intervención fisiológica: estimulación eléctrica, lesiones y psicofarmacología.
7. Sistemas de comunicación: lenguaje, literatura y arte.
8. Psicología evolutiva: desarrollo cognitivo y de la personalidad, gerontología.
9. Procesos y temas sociales: estructura social, cultura, familia, procesos legales y políticos, conducta psicosexual, uso de drogas.
10. Psicología social: procesos grupales y percepción social.
11. Personalidad, trastornos físicos y psicológicos: trastornos mentales, trastornos de la conducta, retraso mental, trastornos del lenguaje y trastornos físicos y psicosomáticos.
12. Prevención y tratamiento: psicoterapia, terapia de conducta, farmacoterapia, servicios de salud, prevención y rehabilitación.
13. Psicología de la educación: administración de la educación, programas educativos, dinámica de la clase, educación especial, orientación vocacional y medida.
14. Psicología aplicada: intereses profesionales, selección y evaluación de personal. Dirección, organización y satisfacción del trabajo, psicología ambiental, psicología militar, marketing y publicidad.
15. Psicología del deporte y ocio: cada categoría tiene un código que permite limitar una búsqueda a un área concreta.

B) Medline

Es una base de datos referencia especializada en Medicina y por tanto de especial interés para el ámbito de Psicopatología, Psicoterapia, Psicolanálisis y Salud Mental. Medline es una de las mayores fuentes para obtener bibliografía biomédica creada por la US National Library of Medicine. Medline se corresponde con tres repertorios impresos: Index Medicus, Index to Dental Literatura e International Nursing Index. Recoge información desde 1966 procedente de más de 3.700 títulos de revistas de todo el mundo publicadas en más de 70 países diferentes. Aproximadamente el 70% de los registros están acompañados de resumen de autor, tomado directamente de las revistas.

Contiene más de 6.000.000 de referencias bibliográficas y su crecimiento anual es aproximadamente de 360.000 registros de los cuales el 70% está en inglés. Su vocabulario es controlados según el Medical Subject Headings (Mesh) que se publica anualmente. Se puede consultar en línea a través de múltiples distribuidores. Medline es la base de datos más difundida y utilizada en España, no solo en las Facultades de Medicina sino también en la mayoría de los hospitales.

C) ERIC

Es una base de datos referencial creada por el Educational Resources Information Center, EEUU desde 1966. Está dividida en dos ficheros, uno recoge proyectos de información y otros tipos de documentos y el otro recoge la bibliografía procedente de artículos de más de 700 títulos de revista. Se describe Eric como una biblioteca digital para la información y la investigación educativa, patrocinada por el Instituto de Ciencias de la Educación (Institute of Education Sciences, IES) del Departamento de Educación de Estados Unidos.

Actualmente su colección supera 1,3 millones de registros e indexa de forma integral un gran número de publicaciones en serie sobre educación (Feist, 1997), seleccionadas por expertos bajo criterios estrictos de calidad. En ocasiones, si la revista no está especializada en educación, se registran únicamente los artículos, que por su temática, pueden tener interés para la colección de ERIC. El acceso a los documentos viene dado por un enlace directo a la revista, bien porque la base de datos dispone de los mismos en formato PDF. Complementa la colección el conjunto “non-jurnal source list” en el que se incluyen libros, además de la denominada literatura gris (Halvorson, 1998).

Las fuentes de las cuales se extraen estos documentos son diversas y están incluidas organizaciones académicas y políticas, centros de investigación, editoriales universitarias, agencias del Departamento de Educación de Estados Unidos u otras agencias federales, estatales y locales. En este bloque también tienen cabida las contribuciones individuales en forma de ponencias a congresos, tesis u otros documentos de investigación. A pesar de no existir una definición formal y académica para la evaluación de la calidad de una base de datos, existe cierto consenso que tiene su origen en la escala de clasificación del Southern California Online Users Group (SCOUG) de 1990, cuya validez se mantiene en la actualidad.

Dicha escala está compuesta por los siguientes parámetros: cobertura, exactitud, rendimiento, asistencia y formación al usuario, accesibilidad, actualidad, integración, documentación, coste y formato. Puesto que para valorar la calidad de una base de datos el factor más importante es el contenido, Jacsó (1997) considera que dicho factor está contemplado de alguna manera en el alcance y cobertura, la actualidad, la exactitud, la consistencia y la integridad.

Los criterios generales para el análisis de bases de datos en línea ha sido aplicado a Eric. Eric tiene el “Document Reproduction Service”, el cual suministra microfichas de los documentos originales recogidas en la base. Eric contiene más de 700.000 referencias bibliográficas y se puede considerar como la base de datos más importante en el área de Educación y es equivalente a PsycInfo en Psicología, pero tiene el inconveniente de que casi el 99% de los documentos recogidos en la base proceden de EEUU, Canadá o Reino Unido, lo que supone una limitación para los estudios donde la localización geográfica sea importante.

Las referencias bibliográficas llevan un amplio resumen informativo y tiene su correspondiente versión impresa dividida en dos partes: Resources in Education (RIE) y Current Index to Journals in Education (CIJE). Es accesible en línea a través de los principales distribuidores y utiliza el “Thesaurus of Eric Descriptors”. En relación con el nivel de uso de la base de datos, se registran por parte de su comunidad de usuarios más de nueve millones de búsquedas al mes. De esta manera, el repositorio presta servicio a un gran número de profesionales del sector: investigadores, profesores de todos los niveles de enseñanza, bibliotecarios y agentes encargados de las políticas educativas.

Otro punto importante a destacar de Eric es el de accesibilidad, Eric permite hacer exploraciones con los ítems que a continuación se detallan, por un lado la búsqueda básica recoge los criterios Keywords (all fields), Title, Author y Descriptor (from thesaurus); por el otro, la opción de búsqueda avanzada añade los limitadores Source, Identifier, ISBN, ISSN, Institution y Sponsory Agency y posibilita además la combinación de los citados parámetros mediante operadores booleanos (and, or y not). Asimismo el sistema de búsqueda permite limitar el año, el formato, y el nivel educativo de las publicaciones recogidas en la base de datos.

Si se efectúa el registro como usuario de Eric es posible salvar las búsquedas y poder acceder a las mismas en cualquier otro momento. Por último resulta muy útil depurar una búsqueda ya guardada mediante la opción Search Within Results. Es de destacar el Tesoro de Eric por cuanto supone un registro ordenado de la bibliografía mediante descriptores. Es una herramienta muy provechosa que restringe la búsqueda a los documentos clasificados a priori, y además, es otra de las señas de identidad de esta base de datos, puesto que las otras consideradas antes no disponen de esta posibilidad.

2.6. Selección de la Información

La selección es un proceso de toma de decisiones, en el cual hemos desestimado los artículos repetidos en dos bases de datos.

En la primera criba se encontraron 5.158 artículos, de PsycInfo 2005 artículos, en Medline 1.651 artículos y en Eric 1.502 artículos; después de efectuar una segunda revisión atendiendo a los criterios de repetición y ruido se eliminaron 881 artículos.

En total hemos obtenido 4.295 trabajos en 48 años de estudio.

PSYCINFO	MEDLINE	ERIC
1.823	1.269	1.203

CAPÍTULO 3

BIBLIOMETRÍA Y PSICOLOGÍA: NOCIONES CONCEPTUALES

3.1. LA BIBLIOMETRÍA

- 3.1.1. Relaciones de la bibliometría con otras ciencias afines
 - 3.1.1.a. Bibliometría, informetría y cienciometría
 - 3.1.1.b. Cronología del desarrollo de las métricas
- 3.1.2. LEYES BIBLIOMÉTRICAS
 - 3.1.2. a) El crecimiento exponencial de la ley científica
 - 3.1.2. b) Ley del envejecimiento u obsolescencia de la literatura científica
 - 3.1.2. c) Ley de la dispersión de la literatura científica
 - 3.1.2. d) Ley cuadrática inversa de la productividad
- 3.1.3. INDICADORES BIBLIOMÉTRICOS
 - 3.1.3.1. Tipos de indicadores bibliométricos
 - 3.1.3.1.a. Indicadores de la calidad científica
 - 3.1.3.1.b. Indicadores de la importancia científica
 - 3.1.3.1. b.1. Número y distribución de publicaciones
 - 3.1.3.1.b.2. Productividad de los autores
 - 3.1.3.1.b.3. Colaboración en las publicaciones: índice firmas / trabajo
 - 3.1.3.1.b.4. Indicadores de Circulación y Dispersión
 - 3.1.3.1.b.5. Indicadores de Consumo: Número y distribución de las referencias de las publicaciones científicas
 - 3.1.3.1. c. Indicadores de impacto científico
 - 3.1.3.1.c.1. Indicador del impacto de los trabajos: número de citas recibidas
 - 3.1.3.1.c.2. Indicadores de impacto de las fuentes: factor de impacto de las revistas
 - 3.1.3.1.c.3. Índice de inmediatez o instantaneidad
 - 3.1.3.1.c.4. Vida media
 - 3.1.3.1.c.5. Asociaciones temáticas
 - 3.1.3.1.c.6. Análisis de citas comunes
 - 3.1.3.1.c.7. Análisis de referencias comunes
 - 3.1.3.2.d. Limitaciones de los indicadores bibliométricos
 - 3.1.3.2.d.1. Limitaciones de los indicadores de actividad científica
 - 3.1.3.2.d.2. Limitaciones de las citas
 - 3.1.3.2.d.3. Limitaciones del factor de impacto

3.1. LA BIBLIOMETRÍA

Denominamos bibliometría a la ciencia que estudia la naturaleza y curso de una disciplina por medio del cómputo y análisis de las varias facetas de la comunicación escrita. El análisis bibliométrico es un método documental que ha alcanzado un importante desarrollo durante las tres últimas décadas. Sus objetivos fundamentales son, por una parte, el estudio del tamaño, crecimiento y distribución de los documentos científicos, y por otra, la indagación de la estructura y la dinámica de los grupos que producen, y consumen dichos documentos y la información que contienen (López Piñero & Terrada, 1992a).

La bibliometría, definida como la obtención, tratamiento y manejo de datos cuantitativos procedentes de la bibliografía científica ha experimentado un enorme auge en los últimos años. A ello han contribuido los avances técnicos, que facilitan la realización de los estudios. Se ha demostrado que los indicadores bibliométricos constituyen un instrumento útil para el análisis de la actividad científica y tecnológica de los países.

3.1.1. RELACIONES DE LA BIBLIOMETRÍA CON OTRAS CIENCIAS AFINES

El proceso de matematización de la ciencia y la formación de las diferentes tendencias o disciplinas métricas, es un fenómeno que obedece a un proceso natural del propio desarrollo de la ciencia. A partir de los años 40 empiezan a surgir discrepancias en cuanto a las precisión de estas tres disciplinas instrumentales: Bibliometría, Informetría y Cienciometría. A continuación en el punto siguiente trataremos de explicar las diferencias entre estas tres disciplinas.

3.1.1.a.) Bibliometría, informetría y cienciometría

La bibliometría estudia los aspectos cuantitativos de la producción, diseminación y uso de la información registrada, a cuyo efecto desarrolla modelos y medidas matemáticas que, a su vez, sirven para hacer pronósticos y tomar decisiones en torno a dichos procesos. Aplica métodos y modelos matemáticos al objeto del estudio de la bibliotecología, es decir, se ocupa del análisis de las regularidades que ofrece el documento⁸. Se plantea que los primeros esbozos se plantearon en el estudio realizado por Cole y Eales en 1917, donde se realizó un análisis estadístico de las publicaciones sobre anatomía comparada entre los años 1.550 y 1860, donde analizaron la distribución por países y divisiones del reino animal. En 1923 Hulme realizó un análisis estadístico de la historia de la ciencia, en su libro “Statistical Bibliography in relation to the growth of modern civilization”, predijo una nueva línea de investigación para el estudio de los procesos de información.

(8)El empleo de los indicadores bibliométricos para estudiar la actividad investigadora supone asumir que la bibliografía científica refleja la actividad de la ciencia. En este sentido, hoy se admite que la transmisión de los resultados de la investigación a través de las publicaciones científicas es una fase esencial del proceso investigador (Bordons & Gómez, 1997).

Fue este autor el primero en emplear el término “Bibliografía Estadística” aplicado al estudio de los progresos estadísticos y tecnológicos dentro de la comunicación científica.

En 1927 Gross y Gross analizaron las referencias hechas en artículos de revistas sobre Química, indizadas por el The Journal of American Chemistry Society en 1926.

Bradford en 1934 realizó un trabajo sobre la distribución de artículos en revistas sobre Geofísica Aplicada.

El mismo año, en 1934 Otlet en su Tratado de la Documentación, insiste en diferenciar la bibliometría de la bibliografía estadística. En su tratado de documentación establece una serie de nociones que son bases incipientes de la bibliometría y define la bibliometría como “la parte definida de la bibliografía que se ocupa de la medida o cantidad aplicada a los libros”.

En 1948 , Ranganathan empleó el término Librametry, en una conferencia de ASLIB, aunque lamentablemente este término no fue bien acogido, según plantea Gorbea-Portal (1994). No obstante hay que destacar que Ranganathan fue el primero que detectó la necesidad de que existiera una disciplina que en su conjunto midiera las magnitudes de las actividades bibliotecarias, o sea que permitiera realizar la estadística de las bibliotecas.

El término bibliometría fue definido por primera vez en 1969 por Alan Pritchard en su trabajo “Statistical Bibliography or Bibliometrics?”, quien sugirió que el término Bibliometría debía reemplazar al término “bibliografía estadística”, como se la conocía con anterioridad, debido a que aquel podía confundirse fácilmente. Pritchard la define como “*la aplicación de los métodos matemáticos y estadísticos a los libros y otros medios de comunicación*” así como el tratamiento de las propiedades y comportamiento de la información registrada ; esto es la bibliometría cuantifica los procesos de comunicación escrita (Pritchard, 1969). Aunque Paul Otlet fue quien lo mencionó varias décadas atrás en su obra *Traité de documentation*, editada en 1934.

Durante los 60 se produjo un gran auge en los estudios bibliométricos para medir los resultados de las investigaciones, lo que tuvo lugar por conjunción de dos fenómenos importantes: la informatización de las bases de datos, lo que facilitó enormemente la búsqueda de la información y una demanda de mayor parte de las autoridades responsables de la planificación científica para evaluar la eficacia de sus políticas. Pueden citarse en primer lugar el llamado Manual de Frascati, donde se trató el tema de la normalización de los indicadores sobre investigación y desarrollo. El Manual de Frascati, cuyo nombre oficial es Propuesta de Norma Práctica para encuestas de Investigación y Desarrollo Experimental, es una propuesta de la OCDE,

que en junio de 1963 reunió a un grupo de expertos nacionales en estadísticas de investigación y desarrollo (NESTI) para redactarla en la Villa Falconeri en Frascatu, Italia. Este manual contiene las definiciones básicas y categorías de las actividades de Investigación y Desarrollo, y ha sido aceptado por científicos de todo el mundo. Por esta razón, en la actualidad se reconoce como una referencia para determinar que actividades son consideradas de investigación y desarrollo.

El empleo de los métodos bibliométricos para la valoración de la ciencia suponen asumir algunas premisas básicas que enumeramos a continuación, según Sancho (1990):

- Los resultados de la mayoría de las investigaciones llevadas a cabo por los científicos y técnicos se transmiten a través de un proceso de comunicación escrita, en forma de publicaciones científicas y técnicas (artículos de revista, actas de congresos etc.) que constituyen las fuentes primarias. Por tanto, los trabajos publicados componen uno de los productos finales de toda actividad científica y representan un indicador del volumen de investigación producido.
- Los trabajos publicados en las fuentes primarias son recopilados en forma abreviada en las bases de datos. La consulta a las bases de datos apropiada es el método adecuado para obtener información sobre las publicaciones de cualquier campo científico.
- El número de citas que recibe un trabajo por parte del resto de la comunicación científica, se caracteriza por cuantificar el impacto logrado por dicho trabajo.
- El prestigio de las fuentes bibliográficas donde se publican los resultados de las investigaciones representa una medida de la influencia que pueden ejercer los trabajos publicados en ellas.

A menudo los estudios bibliométricos se clasifican, según las fuentes de datos, como son los basados:

- en bibliografías, servicios de indización y resúmenes;
- en las referencias o citas, llamado también análisis de citas y
- en los directorios o catálogos colectivos de títulos de revistas.

Sus campos de aplicación más frecuentes son:

- Selección de libros y publicaciones periódicas.
- Identificación de las características temáticas de la literatura.
- Evaluación de bibliografías y de colecciones.
- Historia de la ciencia.
- Estudio de la sociología de la ciencia.
- Determinación en las revistas del estudio de determinadas temáticas.
- Identificación de los países, instituciones y autores más productivos en un período determinado.
- Distribución según idiomas de las fuentes en una temática específica.

Para López López (1996) la bibliometría *“es simplemente una herramienta metodológica que parte de la necesidad de cuantificar ciertos aspectos de la Ciencia”*.

Para López-Piñero (1972) el análisis estadístico y sociométrico de la literatura científica proviene de dos fuentes: la primera es la llamada Ciencia de la Ciencia y tiene un carácter fundamentalmente teórico. Desde el punto de vista conceptual semántico según Pritchard (1969) y Carpintero & Tortosa (1990) la bibliometría se refiere a *“estudios cuantitativos de diversos aspectos de la literatura científico-técnica”*.

La bibliometría como disciplina instrumental de la bibliotecología, consiste en *“la aplicación de las matemáticas y los métodos estadísticos para analizar el curso de una determinada disciplina científica, así como a su comportamiento”* (Spinak, 1998). La bibliometría porta información cuantitativa para el análisis integral en el campo de la bibliotecología, la aplicación de métodos matemáticos al análisis del uso de los libros y otros deportes, dentro y entre los sistemas de bibliotecas; así como el estudio cuantitativo de las unidades físicas publicadas y de las unidades bibliográficas. Ofrece además elementos cuantitativos para la organización y dirección de las bibliotecas, así como para el estudio de su efecto en la sociedad. Perfecciona la toma de decisiones y analiza las fuentes documentales, es por ello que constituye una herramienta indispensable para la gestión bibliotecaria.

Los métodos matemáticos se han aplicado al estudio de la literatura científica desde principios de siglo, ellos se han convertido en una parte importante de la llamada bibliometría. La aplicación de indicadores bibliométricos han contribuido al desarrollo de tres disciplinas básicas en el campo de la ciencia: la bibliometría, la informetría y la ciencimetría. El sufijo “metría” (del griego metron), que se añade a estas raíces significa, tanto “medir” como “métrica”.

El origen de los estudios métricos está marcado por la aparición de la Ciencia de la Documentación, cuyo propósito esencial, fue en su momento – finales del siglo XIX el control de la gran cantidad de documentos existentes en las diferentes áreas del saber. Por tanto surgen y se desarrollan bajo determinadas circunstancias. Históricamente se han observado como disciplinas métricas, la bibliometría, informetría y ciencimetría y más recientemente la webmetría y patentometría, como simples aplicaciones matemáticas a diferentes elementos de la ciencia.

Los métodos bibliométricos y cienciométricos son muy similares, a veces perfectamente idénticos. Se basan en el uso de modelos estadísticos. De una parte, analizan el tamaño, crecimiento y distribución de la bibliografía científica con el objetivo de mejorar las actividades de información, documentación y comunicación científica. De otra parte, analizan los aspectos de generación y programación de la literatura científica para llegar al mejor entendimiento de los mecanismos de la investigación científica, considerada como una actividad social, así como la estructura y dinámica social de los que producen y utilizan esta literatura.

La introducción de la Informetría se le atribuye al alemán Otto Nacke quien lo utilizó por primera vez en 1979.

En 1987, se celebró en Bélgica la Conferencia Internacional sobre Bibliometría y Aspectos Teóricos sobre Recuperación de Información; en esta conferencia se sugirió la inclusión de este vocablo para la siguiente conferencia, que se celebró en Londres en 1989, que se llamaría Conferencia Internacional sobre Bibliometría, Cienciometría e Informetría. El nombre del tercer encuentro, que tuvo lugar en 1991, en Bangalore, India, refleja para algunos la aceptación definitiva del término: Conferencia Internacional de Informetría.

En 1989 Brookes, plantea el término informetría como el más apropiado para los nuevos desafíos tecnológicos que debe enfrentar en nuestros tiempos como por ejemplo el surgimiento de las revistas electrónicas.

Según Spinack (1996) la informetría comprende desde el desarrollo de modelos teóricos como las medidas de información y se utiliza para designar en su acepción el uso de indicadores en el campo de la información. Abarca la medición de aspectos de la información, el almacenamiento y su recuperación, por lo que incluye la teoría matemática y la modulación.

La informetría estudia los aspectos cuantitativos y cualitativos de la información, no sólo la compilada en registros bibliográficos, sino que abarca todos los aspectos de la comunicación formal o informal; el análisis de los fenómenos y procesos relacionados con la información. El valor de un modelo informétrico radica en su capacidad de resumir en unos pocos parámetros, las características de distintos grupos de datos, así como en la posibilidad que brinda para establecer pronósticos sobre tendencias de las variables. La informetría es una disciplina fundamental de las ciencias de la información, su objeto de estudio son los datos (información), que se obtienen y su procesamiento (Morales & Morales, 1997). Entre sus aplicaciones más importantes en el presente están: analizar y medir el nivel de informatización de la sociedad. Comprende asuntos como el desarrollo de modelos teóricos y medidas de información para determinar las regularidades en los datos asociados con la producción y el uso de la información registrada; abarca la medición de aspectos de la información, el almacenamiento y su recuperación, incluye la teoría matemática y la modelación. La informetría se aplica a áreas bien definidas entre las que se pueden señalar:

- Los aspectos estadísticos del lenguaje y la frecuencia del uso de las palabras y las frases.
- Las características de la productividad de los autores, medida por la cantidad de documentos publicados en un tiempo determinado o por su grado de colaboración.
- Las características de las fuentes donde se publican los documentos, incluida su distribución por disciplinas.
- Los análisis de citas, según distribución por autores, tipo de documento, instituciones o países.

- El uso de la información registrada a partir de su demanda y circulación.
- La obsolescencia de la literatura mediante la medición de su uso y de la frecuencia con que se cita.
- La distribución idiomática según la disciplina o el área estudiada.

La Cienciometría se ocupa de la aplicación de métodos cuantitativos para la investigación sobre el desarrollo de la ciencia considerada como proceso informativo (Sancho, 1990). Tiene sus antecedentes en 1963 cuando Price escribió el documento “Calculus in Science”, en este texto se analiza la ciencia desde el punto de vista de los indicadores cuantitativos y su objeto de estudio fue el análisis cuantitativo de los vínculos científicos, el crecimiento de la información y la orientación de los flujos informativos y de su estructura.

También destacamos los trabajos de Nalimov y Mulcsenko quienes señalan que el estudio de la ciencia se ha posible al aplicar métodos cuantitativos de investigación y definieron por primera vez en 1969 a la cienciometria, como “*la aplicación de métodos cuantitativos a la investigación sobre el desarrollo de la ciencia como un proceso informativo*” en su obra “*Naokometrija, Izucente rezvitja naukikak informacionogo processa*” (Sancho, 1988; Gorbea-Portal, 1994).

Perelló en 1986 define entre los aspectos básicos de la cienciometría el análisis cuantitativo de los vínculos científicos, el crecimiento de la información científica y la orientación de los flujos informativos y de su estructura. La cienciometría va más allá de las técnicas bibliométricas pues también examina el desarrollo y las políticas científicas. Los análisis cuantitativos de la cienciometría consideran a la ciencia como una disciplina o actividad económica, por esta razón la cienciometría puede establecer comparaciones entre las políticas de investigación entre los países, analizando sus aspectos económicos y sociales. La cienciometría usa técnicas matemáticas y el análisis estadístico para investigar las características de la investigación científica. Puede considerarse como un instrumento de la sociología de la ciencia, dado que utiliza métodos matemáticos para el estudio de la ciencia y la actividad científica en general, además de medir el nivel de desarrollo y el aporte de la ciencia a las diferentes esferas de la sociedad. La Cienciometría mide el nivel de desarrollo y aporte de la ciencia, y esta no debe reducirse a los aspectos informacionales, puesto que no mide las regularidades de la información social ni las de los procesos de comunicación social; sino aquellas regularidades cuantitativas objetivas del nivel alcanzado y de su papel en la sociedad, como por ejemplo: número de convenidos con firmas extranjeras sobre compras de licencias, gastos en trabajos de investigación y desarrollo en el sector público o privado en relación con el presupuesto nacional bruto, índice del nivel tecnológico etc. Los temas de estudio de la cienciometría incluyen entre otros, según Morales (1995):

- La relación entre ciencia y tecnología.
- El crecimiento cuantitativo de la ciencia.
- El desarrollo de las disciplinas y subdisciplinas.
- La obsolescencia de los paradigmas científicos.
- La estructura de comunicación entre científicos.
- Las relaciones entre el desarrollo científico y el crecimiento económico.

Las actividades de investigación científica y tecnológica necesitan ser evaluadas. Estas evaluaciones juegan un rol significativo para: medir la eficacia de la investigaciones para cumplir sus objetivos sociales y económicos y desarrollar infraestructuras. La actividad científica debe ser vista e interpretada dentro del contexto social en la que esté enmarcada. Por lo que las evaluaciones del desempeño científico deben ser sensibles al contexto conceptual, social, económico e histórico de la sociedad donde se actúa. La metodología de evaluación entraña dos problemas: los criterios de medición y la relación entre indicadores científicos y de evaluación.

A pesar de la existencia de nuevas disciplinas instrumentales, surgidas con el propio desarrollo científico – tecnológico, de los últimos años como la webmetría y la pantetometría, con un sinnúmero de indicadores, la mayoría de estudios toman como punto de referencia, la bibliometría, la cienciometría y la informetría como disciplinas instrumentales de la bibliotecología, la cienciaología y la ciencia de la información.

La Bibliotecología estudia los objetivos, principios y contenidos y uso social de los libros, aunque se ocupa además de la colección, almacenamiento y distribución de los registros impresos que forman parte de las bibliotecas, así como de investigar las leyes del desarrollo bibliotecario. Su objetivo de estudio está marcado por la circulación bibliográfica y su utilización, mientras que su tema de estudio analiza las regularidades del comportamiento y desarrollo de su objeto, es decir, la circulación y el uso de las fuentes preentes en la biblioteca.

La Cienciaología existe como ciencia desde la década del 60 del pasado siglo y se encuentra muy ligada al desarrollo de la ciencia de la información. Se encarga de investigar el funcionamiento de los sistemas científicos para crear métodos que fortalezcan el potencial de la ciencia y el desarrollo científico. Como objeto de estudio analiza las características y regularidades de la actividad científica.

La ciencia de la información estudia la estructura de la información, la interacción de la ciencia de la información-sociedad, así como las propiedades de las fuentes y las regularidades de los procesos de su transmisión y procesamiento. Su objeto de estudio comprende los datos, el lugar de las fuentes de información (documentales y no documentales) en la sociedad, la informatización de las instituciones, así como el procesamiento, organización, conservación, búsqueda y diseminación de la información (Chaviano, 2004).

El surgimiento de la Cibermetría se produce a partir de los estudios sobre la naturaleza y las propiedades de Internet en general y de las web en particular. A partir de los métodos informétricos para analizar sus contenidos o su estructura de enlaces, no se hacen patentes hasta la segunda mitad de la década de los 90. A partir, de esa fecha, se observa un crecimiento progresivo de los trabajos relacionados con la aplicación de las técnicas de medida a Internet; un aumento proporcional al crecimiento de los recursos de información disponibles en la red, y por consiguiente, a la necesidad de poder cuantificarlos, organizarlos e interpretarlos.

Cronin (2001), afirma que los modelos y métodos utilizados en los estudios bibliociencia-informétricos pueden aplicarse al entorno electrónico de Internet. Se destacan las investigaciones de:

- Arnzen (1966) sobre las que denominó “cibercitas”.
- Clausen (1996) que dedicó su estudio a cuantificar los hábitos de los usuarios de Internet y sus actitudes hacia la red como recurso de información en Dinamarca.
- McMurdo (1996) que realizó un estudio cuantitativo orientado a los medios en Internet. Hizo un conteo de los hosts en Internet y sus dominios, la distribución de los hosts por dominios, el crecimiento del web y las relaciones de transformación de las sedes web se encuentran también entre los parámetros principales de su estudio. En este utiliza algunas fuentes de información estadística y demográfica sobre Internet.
- Almind e Ingwersen (1997) que realizaron una de las investigaciones principales sobre la métrica del ciberespacio, a partir de la aplicación de métodos informétricos al www, y que denominaron Webmetría. El estudio exploró por primera vez, el número medio de hiperenlaces por página y la densidad de enlaces para los diferentes tipos de dominio.
- Abraham (1997) empleó el término Webmetría y planteó la necesidad de aplicar técnicas de redes neuronales para lograr un mejor conocimiento del entorno web, y representar las conexiones de los nodos mediante número reales, que indicarán la fuerza de la conexión.
- Ingwersen (1998) realizó una investigación en la que se informa sobre la viabilidad y fiabilidad en el cálculo del factor de impacto de las sedes web. El estudio demuestra que el Factor de Impacto Web es calculable y fiable.
- Dahal (1999) que aplicó las leyes bibliométricas al análisis del desarrollo de los sistemas de información en ciencia y tecnología en Nepal, donde finalmente emplea el término Cibermetría para explicar las técnicas empleadas.

Parece evidente que la aplicación de la métrica y de las medidas cuantitativas a la información electrónica se está convirtiendo en un área significativa para la investigación. Internet como enorme autopista de la información, ha proporcionado argumentos para el estudio:

- El número, el alcance y los temas de las redes de información.
- Distribución de las redes por países.
- Volumen y tipología de las colecciones de información disponibles, según tamaño y tipo.
- Distribución de los diversos tipos de redes.
- Evaluación de las redes, según su tiempo de respuesta y acceso.

Desde un punto de vista exclusivamente webmétrico, Dhyani, Keong & Bhowmick (2002) consideran que las técnicas de medición pueden aplicarse fundamentalmente a las siguientes categorías del World Wide Web:

- El número de sede web y de páginas de inicio en el mundo y también su distribución por países.
- Clasificación de las páginas web por tipos de documento.
- Número de páginas web por dominios.

- Clasificación de páginas web por el idioma de los documentos y por los modos de representación de la información.
- Estadísticas de uso y usuarios de las páginas web en un período de tiempo determinado.
- El número de citas recibidas por cada página web.
- Ordenar los web más citados y páginas personales según el tipo de documento.
- Los tipos de colecciones electrónicas disponibles en cada sede web.
- Factor de impacto del web y productividad de los autores.
- Análisis del contenido de las páginas web.
- Identificar la variedad de publicaciones electrónicas por el tipo, el idioma y la distribución geográfica.

3.1.1.b.) Cronología del desarrollo de las metrías

Analicemos su comportamiento por años:

1885

-Alphonse de Condolle utiliza por primera vez una metodología bibliométrica en su obra *Histoire des sciences et des sçavantas depuis deux siècles*.

1917

-Cole y Eales realizaron un análisis estadístico de las publicaciones sobre anatomía comparada (publicaciones aparecidas entre 1543 y 1860).

1923

- E. Hulme realizó un análisis estadístico de la historia de la ciencia.
- Se acuñó el término bibliografía estadística.

1926

-Se publicó la Ley de Lotka, que describe una relación cuantitativa entre los autores y los artículos producidos en un campo durante un período de tiempo. Dicha ley revela la existencia de una distribución desigual, en tanto que la producción de la mayoría de los artículos se concentra en un número pequeño de autores de gran productividad.

1927

- Gross y Gross realizan por primera vez un análisis de citas al contabilizar las referencias aparecidas en el *Journal of American Chemical Society*.

1929

-El soviético Rainoff estudia el desarrollo de la física a partir del análisis estadístico de su bibliografía y sus descubrimientos.

1931

- Se celebra en Londres el II Congreso Internacional de Historia de la Ciencia, donde John D. Bernal quedará impresionado por la aportación de los autores soviéticos.

1933

- Zipf, formuló una nueva ley relacionada con la frecuencia con que se emplea una palabra dentro de un texto.

1936

-Cason y Lubotky publican un trabajo sobre la influencia y dependencia entre las diferentes revistas de Psicología.

1939

- John D. Bernal publica su famoso trabajo, *The Social Function of Science*.

1948

- Se publicó la Ley de Bradford, que plantea si un número determinado de publicaciones periódicas se ordenan de forma decreciente según su productividad de artículos y se dividen en tres zonas de análisis, cada una con la misma cantidad de contribuciones, entonces existirá una zona núcleo con un reducido número de fuentes donde se concentrará la mayor cantidad de artículos y dos zonas restantes con una mayor dispersión.

- Ranganathan acuñó el término Librametry, que puede entenderse como bibliotecometría.

1953

- Daniel y Louttit efectúan el primer análisis de citas en Psicología para conocer la estructura de su literatura.

1954

-Eugene Garfield propuso la creación de los índices de citas. Ellos permiten evaluar el desempeño de la investigación individual, institucional y por zonas geográficas.

1960

- Burton y Kepler establecen un criterio preciso para medir el envejecimiento de la literatura científica. Introducen así el concepto de vida media o semiperíodo.

1963

-J. S. Price publicó “Little Science, Big Science” donde introdujo el estudio de los aspectos cuantitativos de la actividad científica.

1964

- Homenaje a Bernal con la publicación de *The Science of Science*.

1966

- Dobrov publica una obra y nace así la denominación de Naukovodemia.

1968

- Thomas S. Khun edita no sólo un clásico de filosofía de la ciencia, sino también una obra que se erigirá en baluarte de las posiciones externalistas en el estudio de la ciencia: “La estructura de las revoluciones científicas”.

1969

-Alan Pritchard, empleó por primera vez, el término bibliometría.

1972

- López Piñero traduce el clásico de Price “Little Science, Big Science”. M^a Luz Terrada publica otro trabajo pionero: La literatura médica española contemporánea. Estudio estadístico y sociométrico. En torno a estos autores aparecen los primeros dos grupos de investigación bibliométrica española. En la década de los 70 van apareciendo nuevos grupos de investigación, el primero en torno al CINDOC (entonces llamado ICYT e ISOC). El segundo grupo aparece en la Facultad de Psicología de la Universidad de Valencia, alrededor de la figura de Helio Carpintero. Desde este último grupo se impulsó la creación de la revista de Historia de la Psicología y la SEHP.

1978

-Se fundó la revista *Scientometrics*, una publicación insigne en el campo de los estudios métricos, que trata los aspectos cuantitativos de la ciencia de la ciencia, la comunicación y las políticas científicas a escala internacional.

1983-1986

- Aparece el Plan IDOC planteando la necesidad de estudios bibliométricos a fin de realizar un Plan Nacional de Información y Documentación Científica.

1979

-Otto Nacke propuso, por primera vez, el término *Informetría*.

1987

- Se generaliza el término y se realiza la primera Conferencia Internacional sobre Bibliometría y Aspectos Teóricos de la Recuperación de la Información, como se le denominó en aquel momento, se le conoce actualmente como Conferencia Internacional de la Sociedad Internacional de Informetría y Cienciometría.

1995

- La bibliometría se convierte en uno de los principales criterios para evaluar la actividad científica por resolución del 26 de octubre (BOE nº 274, de 16 de noviembre de 1995).

1996

- El Consejo de Universidades publica su Guía de Evaluación, en la que se hace referencia a la importancia de los indicadores bibliométricos en la evaluación del profesorado.

1997a

- La bibliometría española adquiere un impacto en Internet con la creación de la revista *Cybermetrics*, dedicada a la Cibermetría o estudio cuantitativo de la información en la red.

1997b

-Se creó el Centro de Estudios Informétricos de Dinamarca.

1998

- Se fundó el Laboratorio de Estudios Métricos de la Información (LEMI) de la Universidad Carlos III de Madrid, que busca participar de forma activa en la difusión y desarrollo de los campos relacionados con los estudios cuantitativos de la información.

3.1.2. LEYES BIBLIOMÉTRICAS

El concepto de Ley es aquel que se define como identificación de una relación causal, constante y objetiva en la naturaleza, la sociedad o el pensamiento. Este término suele utilizarse también para designar cualquier hipótesis general que se refiera medianamente a una ley o para designar reglas por medio de las cuales puede regularse el curso de una acción o para designar cualquier principio general sobre la forma o la amplitud, o ambas, de los enunciados legales pertenecientes a una parte determinada de la ciencia. Su definición filosófica señala que *“una ley científica no se limita a describir lo que ocurre dados ciertos factos, sino que formula lo que ocurriría siempre que se dieran ciertos factores”* (Ferrater Mora, 1979). Es por ello, que las Leyes Científicas expresan elementos y relaciones internas, necesarias, esenciales, interativas y estables que condicionan el desarrollo regular de los fenómenos de la realidad.

3.1.2. a) El crecimiento exponencial de la ley científica

La ley de Price o del crecimiento exponencial, nos explica que el número de publicaciones científicas que hay en el mundo, crecen de forma exponencial. Derek J. de Solla Price constató que el crecimiento de la información científica se produce a un ritmo muy superior de otros fenómenos sociales, pero muy similar a otros fenómenos observables en contextos naturales como los procesos biológicos. El ritmo de crecimiento de la información científica es tal que cada 10-15 años se duplica la información existente con un crecimiento exponencial, aunque esto depende en gran medida del área de conocimiento de la que se trate. También el número de investigadores crece de forma exponencial, es decir, que mantiene un crecimiento entre el 6 y el 7% anual. En 1965, Price relacionó el crecimiento científico con el aumento de los documentos generados y formuló la ley del crecimiento exponencial de la ciencia y propuso varias etapas: una fase de crecimiento exponencial propiamente dicha, en la que la tasa de crecimiento es proporcional al tamaño de la muestra y una fase de crecimiento lineal, en la que la tasa de crecimiento es constante o independiente del tamaño del sistema. Las etapas son las siguientes. Fase 1: precursores, fase 2: crecimiento exponencial; fase 3: crecimiento lineal, fase 4: colapso del campo científico. Sin embargo como hemos citado anteriormente no solo la literatura crece de forma exponencial, sino también el número de investigadores, por lo que la primera conclusión que obtuvo Price del crecimiento exponencial fue la contemporaneidad de la ciencia, expresión que refleja el fenómeno que consiste ñeque el número de científicos en la actualidad constituyen casi el total de todos los que han existido en el pasado más los actuales, siendo el número de científicos del pasado una proporción casi irrelevante frente a este número actual. No obstante, un crecimiento exponencial no puede mantenerse hasta el

infinito, es decir, ha de existir un límite llamado techo o límite de saturación; admitido este límite, Price postuló que el crecimiento de la ciencia tiene forma de curva logístico.

3.1.2. b) Ley del envejecimiento u obsolescencia de la literatura científica

Price constató que la literatura científica pierde actualidad cada vez más rápidamente, mientras que el número de publicaciones se multiplica por dos cada 10-15 años, el número de citas que reciben tales publicaciones se divide en dos cada trece años aproximadamente. Para medir este envejecimiento Burton y Kebler (1960), idearon el concepto de semiperíodo, tiempo en que ha sido publicada la mitad de la literatura referenciada dentro de una disciplina científica. La obsolescencia puede ocurrir por alguna de las siguientes causas: la información es válida pero ha sido reemplazada por otra más moderna; la información es válida pero en un campo científico de interés decreciente; la información ya no se considera válida.

La vida media de la literatura científica es el tiempo durante el cual se publica la mitad de la literatura activa circulante de una rama (Burton y Kebler, 1960), su representación matemática sería.

$$y = i - (a/e^x = b/e^{2x})$$

3.1.2. c) Ley de la dispersión de la literatura científica

Esta ley se ocupa del estudio de la dispersión de la literatura científica. Bradford realizó numerosos estudios estadísticos y obtuvo la conclusión de que existe un número de trabajos científicos sobre un tema determinado concentrado en un reducido número de revistas, las cuales a su vez, pueden distribuirse en varias zonas concéntricas de productividad decreciente. En 1934, siendo director de la Biblioteca del Museo de Ciencias de Londres, actualmente Science Division de la British Libray, Braddford publicó por primera vez el enunciado el de lo que conocemos hoy "Ley de Bradford", incorporando esta ley en su libro *Documentation*, que es a la fecha el antecedente más citado. Su trabajo como pionero en el análisis de la dispersión de los artículos en las publicaciones periódicas, es de la literatura electrotecnia, geofísica aplicada y lubricantes. Llamó su atención el hecho de que cerca del 50 por ciento de los artículos de interés aparecieron en unos cuantos títulos consagrados a esta materia; así como que el 50 por ciento restante se diseminara en un gran número de publicaciones que resultaban los títulos periféricos al tema. En la publicación que se hizo de sus observaciones, se refirió al análisis de una muestra de literatura en geofísica aplicada, del período 1928-31. Esta constaba de 326 títulos y 1.332 artículos y otra muestra de literatura sobre lubricación del trienio 1931-33 que estaba formada por 395 artículos publicados en 164 títulos.

La ley de Bradford es un modelo descritos por Samuel C. Bradford en el año 1934 para estimar la disminución exponencial de rendimiento. La ley de Bradford es simplemente la descripción de una relación cuantitativa sobre las revistas y los artículos científicos contenidos en una bibliografía sobre un tema determinado, esta

ley trata de demostrar que en la producción de artículos en las revistas existe una distribución altamente desigual donde la mayoría de los artículos están concentrados en una pequeña población de revistas, mientras que una pequeña proporción de artículos se dispersa sobre una alta cantidad de artículos (Bradford, 1948). Es decir, si consultamos literatura especializada sobre un tema determinado, este tema, sea cual sea, será publicado en gran parte por un pequeño número de revistas-núcleo-. A partir de esta zona nuclear de revistas si queremos recuperar el mismo número de artículos, hará falta un número muy superior de revistas, y así sucesivamente. La representación gráfica formulada es: $1: n: n^2$. Es decir, si las revistas científicas se disponen en orden decreciente de "productividad" de artículos sobre un tema determinado, puede distinguirse un núcleo de revistas más especializadas, consagradas al tema y varios grupos o zonas subsiguientes. La ley de Bradford se conoce también como la ley de dispersión de la literatura científica de Bradford y distribución de Bradford. Esta ley de distribución en bibliometría se puede aplicar a la red World Wide Web. El Journal Citation Report del Science Citation Index, por ejemplo, en 1981 reportó el procesamiento de 583.261 artículos, de los cuales el 10% (53.286) lo aportaron 10 revistas, el 0,32% del total de las 3.068 procesadas; 100 revistas aportaron más del 25% de los artículos indizados.

Muchos trabajos se han realizado a fin de ajustar su formulación matemática y de conseguirle aplicaciones prácticas, de su aplicabilidad Brooks (1969) dijo *"la ley de Bradford, actualmente parece ofrecer el único medio viable para reducir el actual desorden cuantitativo de la documentación científica de los sistemas de información y de los servicios bibliotecarios a un estado más ordenado capaz de ser planeado y organizado"*.

Goffman y Morris (1970) aplicaron la ley para establecer en una biblioteca científica, un núcleo mínimo de revistas dedicadas a un asunto dado de máximo interés para los usuarios, mediante la observación de la frecuencia de uso de las revistas y la distribución de artículos sobre el asunto dado de máximo interés para los usuarios, mediante la observación de la frecuencia de uso de las revistas y la distribución de artículos sobre el asunto en revistas indizadas por fuentes secundarias especializadas.

3.1.2. d) Ley cuadrática inversa de la productividad

La ley de Lotka o de la productividad de los autores (1926), afirma que en una determinada especialidad unos pocos autores publican un gran número de artículos, mientras que el gran número de autores restantes publica muy poco. Lotka comprobó que la relación trabajos / autor sigue un comportamiento constante bajo determinadas circunstancias. Establece que partiendo del número de autores con un solo trabajo en un tema determinado, es posible predecir el número de autores con n trabajos con la siguiente fórmula:

$$A(n) = k/n^2$$

Donde A(n): número de autores con n firmas

k: número de autores con una firma

n^2 : número de firmas al cuadrado

A medida que aumente el número de trabajos, el número de autores disminuirá; por ejemplo, en una población de 100 autores que firman una sola vez a $1=100$, el número de autores con 2 firmas será $A^2=100/2$ al cuadrado= 25 autores. Sin embargo, no sólo se trata de analizar el número de autores de un período determinado, sino de localizar a los autores más productivos.

3.1.3. INDICADORES BIBLIOMÉTRICOS

Desde principios de siglo, para medir la actividad científica se vienen empleando indicadores bibliométricos, basados en el análisis estadístico de los datos cuantitativos proporcionados por la literatura científica y técnica. Se emplean, de una parte, para medir la actividad científica se vienen empleando indicadores bibliométricos, basados en el análisis estadístico de los datos cuantitativos proporcionados por la literatura científica y técnica. Se emplean, de una parte, para analizar el tamaño, crecimiento y distribución de la bibliografía científica a fin de mejorar las actividades de información, documentación y comunicación científica, y por otra parte, para analizar los procesos de generación, propagación y uso de la literatura científica y llegar a conocer los mecanismos de la investigación científica considerarlo como actividad social, así como de la estructura y dinámica de los colectivos de investigadores que producen y utilizan dicha literatura. Se pueden definir como “indicadores” los parámetros que se utilizan en el proceso evaluativo de cualquier actividad. Normalmente se emplea un conjunto de ellos, cada uno de los cuales pone de relieve una faceta del objeto de la evaluación. Esto se hace evidente en el caso de la ciencia, que al ser multidimensional, no podrá valorarse como un indicador simple, a continuación expondremos la relación entre la bibliometría⁹ y los indicadores bibliométricos. Un indicador es un parámetro que se utiliza para evaluar cualquier actividad. Las posibilidades de aplicación de los indicadores bibliométricos están en relación directa con la informatización de los documentos y las ventajas ofrecidas por las Bases de Datos.

Los indicadores bibliométricos permiten evaluar, determinar y proporcionar información sobre los resultados del crecimiento en el proceso investigativo en cualquier campo de la ciencia como el volumen, evolución, visibilidad y estructura. De esta manera se valora la calidad de la actividad científica y el impacto tanto del trabajo como de las fuentes. De acuerdo con ello, se pueden clasificar en dos grandes grupos: a) los indicadores cuantitativos de la actividad científica, donde incluye la cantidad de publicaciones y permite visualizar el estado real de la ciencia, y b) los indicadores del impacto que se basan en la cantidad de citas que se obtienen de los trabajos, y caracterizan la importancia del documento de acuerdo con el reconocimiento otorgado por otros investigadores (Camps, 2008).

(9)La bibliometría permite el análisis cuantitativo de la producción científica a través de la literatura, estudiando la naturaleza y el curso de una disciplina científica (Camps, 2007). Las leyes bibliométricas son variantes algebraicas o expresiones distintas de un mismo fenómeno desde diferentes puntos de vista (Escorcía, 2009).

Con los indicadores bibliométricos se podrán determinar entre otros, los siguientes aspectos:

- El crecimiento de cualquier campo del saber.
- El envejecimiento de los campos científicos.
- La evolución cronológica de la producción científica.
- La productividad de los autores o instituciones.
- El impacto o visibilidad de las publicaciones en la comunidad científica.
- La dispersión de las publicaciones científicas entre las diversas fuentes.

En nuestro caso, los indicadores bibliométricos nos sirven para medir los avatares de la literatura científica (Araújo & Arencibia, 2002). Estos parámetros son la medida indirecta de la comunidad científica, su estructura y sus resultados (Okubo, 1997). Las posibilidades de aplicación de los indicadores científicos están en relación directa con las ventajas ofrecidas por las bases de datos y la digitalización de los documentos científicos. Gracias a los indicadores bibliométricos obtenemos desde el análisis de la productividad, medida a través del número de publicaciones en las bases de datos, los grupos de investigación, las instituciones implicadas en los estudios, las revistas y los años productivos, y además vamos observando el crecimiento de la ciencia (Smith, Locke, Boisse & Gallagher et al., 1998).

3.1.3.1. TIPOS DE INDICADORES BIBLIOMÉTRICOS

Vamos a analizar el tópico Educación Vial a través de tres indicadores bibliométricos: calidad, importancia e impacto científico, que abordan dos grandes grupos: indicadores cuantitativos (producción, colaboración, circulación y dispersión) e indicadores de impacto (visibilidad), según la clasificación de López Piñero y Terrada (1992c) y González de Dios y Motas (1997).

3.1.3.1.A. INDICADORES DE LA CALIDAD CIENTÍFICA

Es un indicador de tipo subjetivo emitido por los expertos que juzgan las publicaciones por su contenido científico. Los miembros del Comité Editorial de una revista generalmente, recurren a la figura del experto, conocido como revisor o evaluador (Pulido, 1984). El experto debe tener en cuenta varios aspectos en la evaluación de un artículo: rapidez y puntualidad, actitud positiva e imparcialidad, rigor y proceder sistemático. Tan esencial resulta su ayuda que en la actualidad la revisión por expertos se considera el eje fundamental de la publicación científica válida, y constituye un índice de la calidad de una revista científica (Lock, 1992). Existen varios sistemas de evaluación de un artículo según Hargens (1990), entre ellos destaca el de las listas de comprobación o “chek lists”, en las cuales el experto contesta a una serie de preguntas previamente estandarizadas, otra opción, es la evaluación sistemática de cada una de las partes del artículo.

3.1.3.1.B INDICADORES DE LA IMPORTANCIA CIENTÍFICA

3.1.3.1. b.1. Número y distribución de publicaciones

Es el indicador bibliométrico básico y el más sencillo. Indicador que se calcula al contabilizar el número de artículos incluidos en una publicación durante un año determinado. Su mayor virtud es permitir que el lector conozca el volumen de publicaciones emitidas durante un período. El canal de comunicación de los resultados científicos más utilizado es la revista. Un fenómeno básico de la producción de las publicaciones es su crecimiento exponencial. En ocasiones los trabajos se encuentran concentrados en un número muy reducido de revistas, mientras que en otras se dispersan en una cifra muy elevada. La Ley de Bradford intenta conseguir un ajuste matemático respecto a la forma en que se distribuyen las revistas, según su ley las revistas se distribuyen en zonas concéntricas de productividad decreciente en relación con una determinada materia científica.

El número de publicaciones de un centro, área o país es un indicador útil para cuantificar la actividad científica de dichas unidades. Su mayor utilidad se obtiene al efectuar comparaciones con la actividad de otros centros, áreas o países, pues se hace necesario tener un marco de referencia en el que poder ubicar nuestro objeto de estudio. También es interesante realizar seguimientos de la producción científica a lo largo del tiempo. A partir del número de publicaciones se pueden construir otros indicadores, por ejemplo el índice de actividad (IA) que permite comparar el grado de especialización de un centro o una región en un determinado tema.

3.1.3.1. b.2. Productividad de los autores

Los indicadores de producción analizan la cantidad de publicaciones científicas producidas por un autor, un grupo de autores, país o institución durante un período de tiempo determinado. Calculado como el logaritmo en base 10 del número de artículos publicados por un determinado autor en un período de tiempo (generalmente un año). En la literatura bibliométrica una de las medidas de carácter científico, es el número de trabajos publicados por cada autor en revistas científicas conocidas (Adair & Vohra, 2003), siguiendo esta línea de investigación resultará de gran interés conocer y profundizar sobre la distribución de trabajos de acuerdo con el tamaño de su producción escrita. En este sentido es importante la ley de Lotka (1926), tal y como ya ha sido nombrada anteriormente, respecto a la productividad sesgada de los autores. Sobre la base del índice de Lotka se acostumbra a distribuir los autores de un conjunto de publicaciones en tres niveles de productividad: pequeños productores (con un solo trabajo o índice de productividad igual a 0), medianos productores (entre 2 y 9 trabajos e índice de productividad mayor que 0 y menor que 1) y grandes productores (10 o más trabajos e índice de productividad igual o mayor que 1).

3.1.3.1. b.3. Colaboración en las publicaciones: índice firmas / trabajo

Este índice es utilizado para determinar la actividad y cooperación científica habida entre instituciones o grupos de científicos, ya que el número de artículos

producidos por dichos colectivos es proporcional a su actividad investigadora. Además la frecuencia relativa del número de trabajos escritos en colaboración entre grupos es proporcional al grado de cooperación científica del grupo, y proporciona un índice de dicho grado de cooperación. Desde una perspectiva histórica y sociológica, la participación de varios autores en la elaboración de un trabajo es consecuencia de la profesionalización de la comunidad científica. Un indicador de la contribución de los colaboradores es el número de coautores que firman un trabajo. Este número varía mucho en la práctica, dependiendo de la institución en que se lleva a cabo la investigación. En algunos casos se incluyen como autores a los ayudantes de laboratorio, o estadísticos, matemáticos o informáticos que han ayudado técnicamente. En otros trabajos basados en ensayos extensos de laboratorio o trabajos de campo pueden aparecer 10 o más autores. A veces sólo se nombran como coautores al investigador principal y a aquellos que proporcionan una colaboración sustancial.

A través de la coautoría de las publicaciones es posible también analizar el grado de colaboración de los autores (Carpintero & Peiró, 1983; Alcaín & Gálvez, 1998). La ciencia actual se caracteriza por una tendencia a la autoría múltiple (Melin, 2000). En La Big Science o ciencia actual un 20% de artículos son firmados por un único autor y un 80% son firmados por dos o más autores. La ciencia actual es el resultado del trabajo conjunto de los miembros de los equipos de investigación en determinadas áreas de conocimiento. Así una de las principales aplicaciones de la bibliometría es el análisis de colaboración, con el objetivo de detectar los grupos de autores que colaboran entre sí en un período temporal o en un área científica específica (Licea de Arenas & Santillán-Rivero, 2002).

Según Peiró (1980), los indicadores más importantes de la colaboración son los contactos directos, las colaboraciones publicadas en artículos firmados juntos, las relaciones maestro-discípulo y la influencia reconocida a través de trabajos publicados por medio de citas bibliográficas. Uno de los indicadores más utilizados para esta realidad social es el análisis de los colegios invisibles (Klaic, 1999). Desde 1961 se ha utilizado este indicador, fue Price quien sugirió que los colegios invisibles estaban caracterizados por relaciones formales entre científicos. En 1966 Price y Beaver conciben el colegio invisible como el estudio de la autoría conjunta a través de la firma realizadas en las publicaciones científicas y en 1972 encontramos la propuesta de Crane sobre el análisis de colaboración a través del punto de vista sociométrico. A principios de siglo el 80% de los trabajos científicos tenían una sola firma, mientras que en la actualidad aproximadamente el 80% tienen varias firmas. La cuestión del orden de firma de los autores es también compleja. Mientras que lo más usual es que firme en primer lugar el investigador principal, el orden de los siguientes no refleja necesariamente el grado de colaboración. Los indicadores de colaboración miden la frecuencia e intensidad con la que los autores publican de manera conjunta (coautorías o redes).

El índice de transitoriedad, mide la cantidad de autores responsables de un solo trabajo. Actualmente se concibe que la red de relaciones sociales establece grupo coherentes de trabajo con intereses y objetivos bien definidos, tanto teórica como

metodológicamente (Carpintero & Peiró, 1981). Este análisis de redes, según Vivas y Urquijo (1999) se adapta de forma muy eficaz al estudio de las publicaciones.

3.1.3.1. b.4. Indicadores de Circulación y Dispersión

Los indicadores de circulación miden la presencia de documentos en las bibliotecas y bases de datos bibliográficas. El índice de productividad circulante se obtiene a partir del logaritmo del número de trabajos circulantes. El índice de circulación se obtiene calculando el cociente del número de trabajos circulantes y la totalidad de los trabajos publicados por una revista en un período. El índice de difusión internacional se obtiene calculando la cantidad de trabajos indizados en las bases de datos y los indicadores de dispersión identifican el núcleo de publicaciones donde se concentra la producción más importante de un tema.

3.1.3.1. b.1. 5. Indicadores de Consumo: Número y distribución de las referencias de las publicaciones científicas

Los indicadores de uso de la literatura científica definen la dinámica de consumo de información y el análisis de referencias¹⁰. El semiperíodo de referencias es el tiempo en que la utilidad de una bibliografía se reduce al 50%. El índice de Price es el porcentaje de referencias con una antigüedad menor a 5 años. El índice de aislamiento es el porcentaje de referencias que corresponden al mismo país que la publicación citadora. La distribución de referencias mide la influencia de los autores en una revista.

Los parámetros básicos que se pueden estudiar usando este tipo de indicador son: número de referencias por artículo, años de publicación de los trabajos referenciados, distribución de las referencias según revistas o áreas científicas. A partir del célebre estudio de Price titulado “Networks of Scientific Papers” (Price, 1965), la incidencia de referencias bibliográficas en las revistas científicas ha motivado numerosas controversias que han comprobado la vigencia de un patrón que se sitúa en torno a 15 la media de referencias por trabajo. Son importantes los indicadores correspondientes a la obsolescencia (semiperíodo o “half-life”) y al aislamiento (insularity). El análisis de los años de publicación de los trabajos referenciados permitirá averiguar la obsolescencia o caída en desuso de las publicaciones, cuyo indicador principal es el semiperíodo (“half-life”) de Burton y Kléber (1960). El índice de aislamiento (“insularity”) se refiere al número de referencias del propio país respecto al total de referencias.

(10) Actualmente, debido al empleo masivo del análisis de citas como indicador científico, ha cobrado enorme importancia el figurar como primer autor, ya que dicho repertorio sólo tiene en cuenta al primer firmante de trabajo (Gervas, Pérez & García, 1990).

3.1.3.1.C. INDICADORES DE IMPACTO CIENTÍFICO

Desde el trabajo de Krauze y Hillinger (1971) en los estudios bibliométricos se distingue entre “citas” que una publicación recibe de otras posteriores y “referencias” que una publicación hace de otras anteriores. El análisis de citas y referencias es uno de los análisis más desarrollados en bibliometría, que se utiliza, entre otros objetivos para estudiar el consumo de información científica en un país o por parte de un autor, institución o revistas. Estos indicadores se apoyan en el supuesto de que los trabajos importantes son usualmente citados, mientras que los irrelevantes se ignoran (González de Dios & Mateos, 1997).

3.1.3.1.C.1. Indicador del impacto de los trabajos: número de citas recibidas

Los indicadores de visibilidad o impacto se basan en los recuentos del número de citaciones que reciben los documentos durante un período determinado de tiempo a partir de su publicación. El número de citas que recibe un documento es un indicador de la influencia o impacto que produce su contenido sobre la comunidad científica del área. Los avances importantes que abren nuevas líneas de investigación, ya sean teóricos o técnicos, despiertan un gran interés entre los científicos y aparecen con frecuencia referenciados en los trabajos posteriores.

Los análisis de citas suelen realizarse para medir la repercusión o impacto de una revista o de un autor. También ha sido utilizado para estudiar el grado de obsolescencia o envejecimiento de la literatura científica, o a través de las redes de citas para conocer los llamados “colegios invisibles”, grupos de profesionales o especialistas que se citan entre sí.

El índice de visibilidad se calcula obteniendo el logaritmo decimal de las citas recibidas. El índice de influencia es el cociente entre el número de citas recibidas y las referencias emitidas. La vida media de las citas es la mediana de la distribución de las citas por año de emisión. El índice de impacto es el cociente entre el número de citas recibidas y el número de trabajos publicados.

El número de citas recibidas, es un indicador que se ha convertido en la parte esencial de la evaluación de las actividades científicas. El número de citas que recibe un trabajo no es una medida de su calidad científica, sino que más bien indica su visibilidad, uso, difusión o impacto.

En los inicios Cole sugirió que el número de citas recibidas por un trabajo implicaba la “calidad” del documento. Esto está hoy en entredicho desde el punto de vista de la sociología de la Ciencia, pues aunque la cita puede representar un reconocimiento al valor profesional existen una serie de condicionantes sociales, políticos y económicos que subjetivizan dichos índices.

El análisis de citas conlleva el recuento del número de citas que reciben los documentos durante un determinado período de tiempo después de su publicación. Este tipo de estudios nace paralelamente con el SCI, creado en 1963. Todavía en la actualidad, los recuentos de citas se realizan sobre dicha base de datos, que es la

única que recoge la bibliografía de los documentos, y que por tanto, permite estudios de citas. La práctica del análisis de citas recibió un estímulo considerable con la aparición en 1963 de la publicación anual del Science Citation Index (SCI), del Institute for Scientific Information de Filadelfia (ISI), que recoge la totalidad de las referencias publicados en una 3200 revistas científicas. El SCI es la fuente de la mayor parte de los indicadores científicos que han sido desarrollados con la aparición subsiguiente de la base de datos CHI (Computer Horizons Inc.), creada a partir de las cintas del SCI, por la empresa Cherry Hill, de New Jersey; normalmente analiza el estado de la ciencia en EEUU a petición de la National Science Foundation.

Se demuestra que la distribución citas / autor sigue la Ley de Lotka, pero no existe correlación entre los autores más productivos y más citados. Aunque pueda no haber una correspondencia exacta entre el número de citas de un artículo publicado en una revista y su relevancia, utilidad o disponibilidad, se puede asumir que las referencias a artículos, y por tanto a revistas reflejan estas características, de forma que cuanto mayor es el número de citas mayor será el interés de la revista y por añadidura de los artículos en ellas publicados. Cabe destacar el hecho de que los artículos poco o nada citados¹¹ pueden no tener utilidad formal en la producción del conocimiento científico, pero pueden ser importantes en cuanto a su utilidad social (González de Dios & Mateos, 1997).

Crane (1969) realizó un interesante trabajo analizando los diferentes tipos de relaciones entre los especialistas de un tema concreto: la sociología rural. Llegó a un modelo de “colegio invisible” que suponía una estrecha relación entre los científicos de la red y su productividad encabezando los autores de más alta producción y visibilidad, que actúan de receptores y difusores de la información. Las relaciones establecidas entre los componentes de un “colegio” implican además de una misma línea de investigación, relaciones jerárquicas maestro-discípulo (dirección de tesis o proyectos). Los defensores del análisis de co-citas mantienen que estos “clusters” representarían la infraestructura intelectual y social de la ciencia, ofreciendo información sobre un campo o especialidad científica y el estado de la cuestión y del desarrollo actual e histórico de las Ciencias, con más eficacia que las fronteras disciplinares tradicionales.

El análisis de citas nos permite obtener la visibilidad de un autor o trabajo dentro de un panorama científico determinado. Este análisis proviene de la información aportada por el análisis de las citas a posteriori que recibe del resto de la literatura científica impresa. Las referencias ofrecen una información sobre quienes han sido relevantes y en qué ámbitos, en términos de reconocimiento social manifiesto por parte de los integrantes de la comunidad científica de referencia (Carpintero, Tortosa & Sancho, 1997). El estudio de las referencias posibilita la identificación de las fuentes de información y permite determinar los autores, obra y revistas de mayor impacto en una determinada área (Negro & González, 1996).

(11) Cabe destacar el hecho de que los artículos poco o nada citados pueden no tener utilidad formal en la producción del conocimiento científico, pero pueden ser importantes en cuanto a su utilidad social (González de Dios & Mateos, 1997).

Dos factores inciden de forma muy importante en los estudios de citas, el primero es la vida media de las publicaciones según las disciplinas y el segundo es la tipología documental citada. En cuanto a lo primero conviene resaltar la peculiaridad de que los trabajos históricos con un gran número de referencias muy antiguas, aquellas que se refieren a las propias fuentes primarias de investigación, lo cual se acentúa en Historia Moderna y Contemporánea, y otro bloque que representa las citas a especialistas, cuya obsolescencia es por supuesto menor y similar al resto de las Ciencias Sociales. Aunque no hay duda de que cualquier trabajo con citas se revaloriza, y que una publicación muy citada implica un impacto, hay factores y variables, aparte las diferencias disciplinares reseñadas, que pueden ser entre otros:

- La mayoría de los trabajos no suelen ser citados nunca o casi nunca.
- Existe un fenómeno de “rebote” que hace que un trabajo citado, lo sea cada vez con mayor frecuencia y un autor puede ser citado de “segunda mano”.
- Existen errores técnicos en el análisis de citas derivados de la base de datos, como la confusión de nombres de autores o formas diversas de presentación de un mismo autor.
- El fenómeno de la auto-cita aceptada como práctica habitual, no afecta según Garfield (1979) en gran medida a los resultados.

Podemos realizar el análisis de citas comunes y el análisis de autocitas: el análisis de citas comunes: Consiste en el cómputo y análisis de los artículos que son citados simultáneamente por otro trabajo, y de la relación que existe entre ellos. La frecuencia de cocitación mide el grado de asociación entre dos documentos y permite la identificación de especialidades científicas. Los documentos asociados por cocitación se agrupan en racimos o “clusters”, de forma que permite crear mapas acerca de la estructura jerárquica de campos científicos (Small & Greenlee, 1985).

El análisis de cocitas se puede usar también para averiguar la estructura de los campos de investigación o especialidades, así como los autores que trabajan en esos temas, la comunicación entre ellos, y la identificación de los frentes de investigación activos o el desarrollo histórico de un área de particular conocimiento. Muy importante es la determinación de los autores que trabajan en la misma especialidad y que forman los llamados “colegios invisibles” (Crane, 1969). El análisis de autocitas: Permite calcular el tanto por ciento de autocitas (número de referencias de la revista en estudio/número total de artículos).

3.1.3.1.C.2. Indicadores de impacto de las fuentes: factor de impacto de las revistas

Indicador que se aplica a las revistas, y permite evaluar y comparar la importancia de la misma frente a otras de su mismo campo. El factor de impacto es la frecuencia con la que el artículo medio de una revista ha sido citado en un período, se calcula como el cociente entre las citas recibidas en un año por los artículos publicados por una revista los dos años anteriores, dividido por el total de artículos publicados por dicha revista en los dos años previos. Los análisis de impacto de revistas se miden hoy mediante el cociente de citas que recibe una publicación y las referencias que emite en un período de tiempo. La longitud del período de tiempo varía según las

disciplinas, siendo más valorable en general un impacto a largo plazo que significa más que una moda o la apertura de una línea de investigación, un reconocimiento permanente de la sociedad científica. La obtención del indicador de impacto a través de las revistas llevó a Garfield a crear en 1972 el Science Citation Abstracts, repertorio que se viene utilizando internacionalmente como baremo de la repercusión y difusión de la literatura científica. A cada revista se adjudicó un FI, que se calcula dividiendo el número total de referencias bibliográficas de dicha revista incluidas en el SCI correspondientes a los dos años anteriores al cálculo por el número total de artículos publicados en dicha revista en el mismo período de tiempo. El SCI base de datos multidisciplinar de ciencia y tecnología es producida por el Institute for Scientific Information (ISI) de Filadelfia. El SCI presenta una serie de ventajas que lo hacen especialmente adecuado para su utilización en los estudios bibliométricos (Bordons & Zulueta, 1999):

- Es multidisciplinar: Cubre cerca de 3.500 revistas de ciencia y tecnología, la mitad de las cuales tienen interés biomédico. La selección de revistas se hace atendiendo a criterios de calidad científica, calidad formal y reconocimiento por parte de la comunidad científica (citas recibidas).
- Realiza un “vaciado total” de las revistas seleccionadas, que se recogen en su totalidad.
- Incluye a todos los autores de los documentos.
- Para todos los autores recoge el lugar de trabajo, incluyendo el nombre del centro, la ciudad y el país, lo que permite realizar estudios de colaboración.
- Contiene referencias bibliográficas que aparecen en los documentos, dato que no aparece en ninguna otra base de datos y que permite realizar búsqueda de citas.

El SCI es la fuente de la mayor parte de los indicadores científicos que han sido desarrollados con la aparición subsiguiente de la base de datos CHI -Computer Horizons Inc- (Gervas, Pérez & García, 1990). El Journal Citation Reports (JCR) publicado igualmente por el ISI, proporciona anualmente las listas de revistas ordenadas por su correspondiente FI, número de citas recibidas, índice de inmediatez, etc., en función de las citas que han recibido estas publicaciones procedentes de las revistas fuentes del SCI (González de Dios & Mateos, 1997). El Institute for Scientific Information de Filadelfia calcula anualmente el factor de impacto de todas las revistas incluidas en el Science Citation Index, el Social Science Citation Index y el Arts & Humanities Citation Index, dato que se publica en el Journal Citation Index. El JCR, Journal Citation Reports (JCR) comprende más de 8.400 revistas científicas de 60 países de todo el mundo, por cada revistas proporciona los siguientes indicadores: factor impacto, citas totales en el año, índice de inmediatez, artículos en el año, vida media citada.

El factor de impacto de una revista en un año es el cociente entre el número de citas que han recibido en ese año los documentos publicados en los dos años anteriores y el número de documentos publicados por la revista en esos dos años. El hecho de publicar en revistas de alto factor de impacto se considera en muchos contextos un criterio de calidad del mismo. Dentro de cada disciplina, las revistas de

más alto factor de impacto reúnen los mayores criterios de calidad, prestigio y difusión internacional. Dichas revistas suelen contar con un riguroso sistema de selección de originales, por lo que el solo hecho de que un artículo sea seleccionado para su publicación apoya la calidad del mismo.

3.1.3.1.C.3. Índice de inmediatez o instantaneidad

Indicador que mide cuán rápidamente un artículo promedio de una publicación es citado o con qué frecuencia los artículos de una publicación son citados en un mismo año. Es una medida de la prontitud con la que son citados “como media” los artículos de una determinada revista; es decir representa la medida de la rapidez con que se citan los artículos de una revista determinada. Se refiere a la frecuencia con la que los artículos publicados por una revista son citados en el mismo año de su publicación. Se obtiene dividiendo dicho número de citas por el número de artículos publicados en el año. Es un indicador de la velocidad con que se utiliza la literatura científica publicada en una revista porque refleja el tiempo transcurrido entre la publicación de los artículos en una revista y la publicación de los artículos que los citan. Este índice es útil para comparar publicaciones que se especializan en investigación de vanguardia y se calcula dividiendo las citas hechas a artículos publicados en una revista en un año entre el número total de artículos publicados ese año en esa misma revista. Este índice determina la rapidez con la que se citan los trabajos de una determinada publicación. Es otro indicador de citas específico para cada revista, publicado regularmente por JCR. De menor importancia que el FI, representa la medida de la “rapidez” con que se citan los artículos de una revista determinada. El índice de inmediatez de la revista considera citas hecho durante el año en el cual fueron publicados los artículos. Cuanto menor sea este índice, mayor será el valor de una revista, ya que sus publicaciones han sido rápidamente utilizadas por otros investigadores para transformarlas en nuevo conocimiento. Este indicador es cuestionado, dado que no todas las revistas tienen un mecanismo o un período igual de publicación y difusión entre la comunidad científica.

3.1.3.1.C.4. Vida media

Permite conocer el grado de envejecimiento u obsolescencia de una determinada publicación. Se define como el número de años retrospectivamente requeridos para alcanzar un 50% de citación de los artículos de esa publicación. Se calcula estableciendo el porcentaje de artículo citados en un año publicados en años anteriores. Esta información es útil en la toma de decisiones de administración de colecciones bibliotecas y archivos, porque muestra la edad de la mayoría de los artículos citados incluidos en una publicación científica. Se calcula de forma semejante al índice de Burton y Kebler, hallando la mediana de la distribución en porcentaje acumulado, de más reciente a más antiguo, de las referencias de los artículos citados. Sólo se calcula la vida media citada para las revistas con > 100 citas recibidas. La vida media citada indica una forma de comportamiento de las citas respecto de la revista, pero no implica un juicio de calidad. La vida media citada, debe ser distinguida de la “vida media citante (citing half-life) de una revista o vida media de las referencias citadas en una revista, que se refiere a la vida media de las

referencias correspondientes a los artículos citados en los que han sido publicados en una revista determinado año.

3.1.3.1.C.5. Asociaciones temáticas

Uno de los aspectos más interesantes y al mismo tiempo de mayor dificultad en los análisis bibliométricos es el estudio de los temas y materias más o menos estudiadas en las distintas disciplinas. Ello permite descubrir la evolución de las corrientes investigadoras, y los aspectos de cada Ciencia que más o menos interesan a los especialistas.

Las bases de datos permiten realizar recuentos de palabras, eliminando los términos vacíos de contenido y analizar su frecuencia de aparición en títulos o incluso en los resúmenes.

Una de las mayores pretensiones en todo campo científico es el de aumentar su tamaño (Price, 1973) y por lo tanto tratar de especializarse en materias. Con el análisis de materias podemos identificar los intereses teóricos que han predominado en una comunidad científica en un período determinado (Civera & Tortosa, 2002) y se pueden detectar los posibles cambios en ciertas disciplinas (Tortosa, 1980).

Tipos de asociaciones temáticas:

- Análisis de referencias comunes: Si dos publicaciones poseen una o más referencias comunes se puede decir que están bibliográficamente relacionados, y por tanto pertenecen al mismo campo de conocimiento. Cuantas más referencias comunes aparecen en los trabajos, más cercana será la temática de los mismos.

- Análisis de palabras comunes: Realizado en nuestro estudio, está basado en el análisis de concurrencia de las palabras clave usadas en la indización de documentos (Courtial, 89). Este indicador tiene la ventaja, frente a otros indicadores, de que no se limita a los artículos de la revista, sino que se puede aplicar a cualquier forma de literatura escrita.

Los aspectos temáticos más estudiados desde la bibliometría y que se han reflejado en nuestro estudio son:

- Evolución cronológica de una disciplina
- Número de trabajos publicados sobre un tema
- Temáticas predominantes de una materia
- Tendencias y modas historiográficas de la materia y sus submaterias detectables a partir de aparición de determinados términos
- Interrelaciones de unas disciplinas con otras a través del uso de conceptos comunes y “clusters”

3.1.3.1.C.6. Análisis de citas comunes

Consiste en el cómputo y análisis de los artículos que son citados simultáneamente por otro trabajo, y de la relación que existe entre ellos. La frecuencia de cocitación mide el grado de asociación entre dos documentos y permite la identificación de especialidades científicas por medio de la determinación de grupos de artículos que

son cocitados frecuentemente en publicaciones subsiguientes. Los documentos asociados por cocitación se agrupan normalmente en racimos o clusters. Éstos representan las especialidades o campos, mientras que sus uniones revelan relaciones interdisciplinarias. La estructura y dinámica de estos colectivos fue estudiada por Crane (1969,1972). Este indicador se basa en dos principios: a) cuando dos artículos se citan juntos por un tercero, existe una relación entre ellos; b) la fuerza de esta relación es proporcional a la frecuencia de cocitación. Para su cálculo se examinan los trabajos publicados en un año, para encontrar parejas de trabajos publicados en años anteriores, que aparecen en la misma lista de referencia (Sullivan, White & Barboni, 1977).

3.1.3.1.C.7. Análisis de referencias comunes

Si dos publicaciones poseen una o más referencias comunes, se puede decir que están bibliográficamente relacionadas (bibliographic coupling) y por tanto, pertenecen al mismo campo de conocimiento. Cuantas más referencias aparecen en los trabajos, más cercana será la temática de los mismos. Con este procedimiento Kessler (1963) consiguió seleccionar grupos de artículos de temática coherente con una eficacia superior a la obtenida con las indicaciones por materias de los repertorios bibliográficos tradicionales.

3.1.3.2.D. LIMITACIONES DE LOS INDICADORES BIBLIOMÉTRICOS

Los indicadores bibliométricos constituyen una valiosa herramienta para el estudio de la actividad científica, siempre y cuando se utilicen de forma adecuada, para lo cual es necesario conocer sus limitaciones. Algunas de ellas se exponen a continuación según (Bordons & Zulueta, 1999):

3.1.3.2.D.1. Limitaciones de los indicadores de actividad científica

Las limitaciones de la revisión por expertos son, por una parte, la parcialidad de los científicos que realizan las estimaciones, y por otra, la subjetividad hacia algunas de las temáticas. Algunas de las posibles mejoras son el derecho a réplica de los investigadores revisados; apoyo de expertos de otros países, guías claras para todos los expertos sobre el criterio empleado en la evaluación.

a) Carácter cuantitativo

Sólo aportan información sobre la cantidad de publicaciones, pero no sobre su calidad, por lo que se tiene mucho interés combinar este indicador con indicadores de impacto y /o juicio de expertos. Algunas de las deficiencias que encontramos son: el cómputo de las publicaciones; no proporciona idea sobre la calidad de éstas; ignora otros métodos no formales de comunicación en ciencia que no dan lugar a publicaciones; no tiene en cuenta que las prácticas de publicación varían con el tiempo; existen presiones sociales y políticas que obligan a publicar para ganar currículum. El cómputo de las publicaciones: no proporciona idea acerca de la calidad de éstas, ignora otros métodos no formales de comunicación en ciencia que no dan lugar a publicaciones; no tiene en cuenta que las prácticas de publicación

varían con el tiempo; existen presiones sociales y políticas que obligan a publicar para ganar currículum, lo que beneficia la fragmentación de datos para publicar varios trabajos en lugar de uno, y la publicación de un mismo trabajo, con ligeras variaciones, en revistas distintas.

b) Diferencias entre áreas

No pueden efectuarse comparaciones entre áreas temáticas, porque los hábitos de publicación la productividad de los autores difieren según las áreas. Estas diferencias son especialmente importantes entre las distintas áreas científicas (ciencias sociales, ingeniería y tecnología, ciencias naturales y experimentales), pero también existen diferencias en los hábitos de publicación entre las distintas disciplinas que componen un área. Son inadecuadas las comparaciones entre áreas basadas en el número de citas o en el factor de impacto. La razón es que existen importantes diferencias en el número de citas que pueden recibir los trabajos según las áreas científicas a causa de las diferencias en el tamaño de las comunidades científicas, los hábitos de citación y el ritmo de envejecimiento de la bibliografía. La frecuencia media de citación en una materia del número medio de referencias por artículo en dicha materia, valor determinado en parte por el tamaño del área y sus hábitos de citación. Por otro lado, la probabilidad de que los trabajos sean citados es mayor en áreas grandes y generales, por ejemplo bioquímica, que en áreas pequeñas o minoritarias, como micología, que difícilmente alcanzarán altas tasas de citación por el menor número de posibles científicos interesados. El ritmo de envejecimiento de la bibliografía en las distintas áreas varía en función de la velocidad con que progresa la investigación en cada área y es un elemento determinante de la rapidez con que son citados los trabajos. En las áreas de rápido crecimiento los investigadores tienden a citar trabajos recientes, mientras que en áreas de lento crecimiento se citan trabajos mucho más antiguos. El ritmo de envejecimiento de los documentos de una revista o de un área puede estudiarse a través de la vida media de las citas que recibe dicha revista o área. El recuento del número de citas que recibe los documentos a los dos años de su publicación resultará especialmente favorable para las áreas de rápido crecimiento, en las que se citan documentos muy recientes, y desfavorable para las áreas de lento crecimiento y larga vida media.

3.1.3.2.D. 2. Limitaciones de las citas

En relación con el análisis de citas, aunque para la mayoría de los autores no tienen duda de su utilidad como un indicador bibliométrico, su aplicación práctica no está libre de deficiencias. Mientras que el impacto de un trabajo demuestra su eficacia, y quizá su valor, la falta de impacto no indica necesariamente la inutilidad del mismo, sobre todo porque para ser citado necesita como condición indispensable que esté “disponible” y “visible”, es decir, que hay sido difundido suficientemente. El uso de las citas en la evaluación de la actividad científica ha sido objeto de amplia polémica (MacRoberts & Mac Roberts, B.; 1996).

a) Problemas conceptuales

El principal obstáculo del uso de las citas es la ausencia de un modelo aceptado que explique el proceso de citación. Los autores citan aquellos trabajos que han influido en su investigación, pero algunos estudios revelan que no se citan todas las influencias y que sin embargo se incluyen trabajos que no se han utilizado realmente en la investigación. Según Cozzens (1989) en el proceso de citación intervienen varios elementos: un sistema recompensador por el que se agradece la aportación hecha por el autor citado; un sistema retórico; un sistema de comunicación, por el que se tienden a utilizar revistas de alto prestigio y visibilidad que apoyan la credibilidad del trabajo propio.

b) Problemas técnicos

El uso de las citas que generalmente limitado a la base de datos SCI, única que contiene la bibliografía de los documentos. Algunos problemas observados en el uso de esta base de datos incluyen: errores tipográficos en los nombres de los autores o en las referencias bibliográficas, existencia de homónimos o presencia de autores que firman con distintos nombres a lo largo del tiempo. Por otro lado, hay que señalar que la búsqueda de citas en el SCI sólo es posible a través del primer autor de un documento.

c) Diferencias entre tipos documentales

El tipo de documento puede influir sobre el número de citas que reciben las publicaciones. Se han descrito altas tasas de citación para los documentos metodológicos, que introducen técnicas o métodos que se referencian luego en cada uso. Asimismo, las revisiones y por extensión las revistas especializadas en revisiones obtienen tasas de citación más altas que los otros tipos documentales, debido a que manejan una amplia bibliografía y su consulta es especialmente útil para los científicos.

3.1.3.2.d.3. Limitaciones del factor de impacto

Mientras que el impacto de un trabajo demuestra su eficacia y quizá su valor, la falta de impacto no indica necesariamente la inutilidad del mismo, sobre todo porque para ser citado necesariamente la inutilidad del mismo, sobre todo porque para ser citado necesita como condición indispensable que este “disponible” y “visible”, es decir, que haya sido difundido suficientemente. Las limitaciones expuestas para el análisis de citas son también válidas para el uso del factor de impacto, ya que este indicador se calcula en función de las citas que reciben las revistas. Al igual que ocurre con las citas, el factor de impacto de las revistas también muestra valores muy distintos según las áreas. Por esta razón este indicador no se puede usar para comparar científicos de diferentes áreas. El análisis de las diferencias en factor de impacto según las áreas pone de manifiesto algunos hechos ya comentados con relación a las citas y que se recogen a continuación:

1. Las áreas más clínicas presentan los factores de impacto más bajos, mientras que los factores de impacto más elevados corresponden a áreas más básicas.

2. El tamaño pequeño del área, reflejado en el número de revistas que la componen, suele asociarse a bajos factores de impacto, mientras que las áreas más grandes presentan valores más elevados.
3. Las áreas con un rápido envejecimiento de la bibliografía presentan altos valores de factor de impacto. Esto es así debido a que se calcula el factor de impacto en función de las citas recibidas durante los dos años siguientes a la publicación de los documentos (impacto a corto plazo). Para las revistas de lento crecimiento sería más adecuado utilizar una citación más amplia de impacto a medio plazo, de 4 a 6 años.
4. Distribución asimétrica de las citas: la estimación del impacto de un documento en función del factor de impacto de la revista de publicación es más adecuada para el análisis de un conjunto amplio de documentos, y lo es menos al descender a pequeñas unidades de producción de un autor en el que se deben contabilizar las citas recibidas por él mismo. La razón es que la distribución de citas entre artículos de una revista es muy asimétrica, de forma que un pequeño núcleo de artículos concentra gran cantidad de citas y otros artículos nunca son citados.

CAPÍTULO 4º:

ANÁLISIS BIBLIOMÉTRICO DE LA BÚSQUEDA DOCUMENTAL

4.1. PRODUCTIVIDAD

- 4.1.1. Producción por años
- 4.1.2. Productividad de autores
- 4.1.3. Relación de revistas en relación a las bases de datos
- 4.1.4. Productividad de libros
- 4.1.5. Productividad institucional y geográfica
- 4.1.6. Idioma de la productividad
- 4.1.7. Población estudiada
- 4.1.8. Datos de la base de datos PsyInfo
 - 4.1.8.a. Metodología
 - 4.1.8.b. Grupos de edad de la población
 - 4.1.8.c. Pruebas y medidas
 - 4.1.8.d. Tipo de categorías utilizadas en la muestra

4.1. PRODUCTIVIDAD-----

La productividad según Carpintero y Piñero (1979) es el número de trabajos realizados, firmados y publicados por un autor, grupo de autores, instituciones, revistas o sociedades de una determinada unidad de tiempo. La cuantificación de esta productividad permite: a) describir y estratificar los autores según el volumen de sus aportaciones y el nivel de reconocimiento de sus trabajos por parte de otros investigadores; b) la valoración de las instituciones en función de su índice de productividad; c) el conocimiento del liderazgo científico de algunos autores y su influencia intelectual. La productividad se ha reconocido y relacionado con diferentes factores como por ejemplo la evidencia de los grupos editoriales (Carpintero, Gotor & Miralles, 1983) o las motivaciones del investigador, influido en muchos casos por las presiones institucionales por publicar (Carpintero & Peiró, 1981).

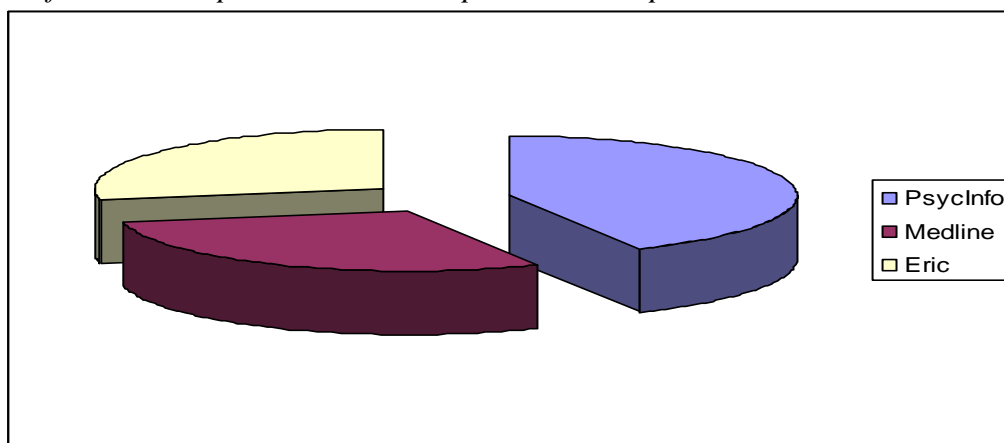
En la primera criba se encontraron 5.158 artículos, de PsycInfo 2.005 artículos, en Medline 1.651 artículos y en Eric 1.502 artículos; después de efectuar una segunda revisión atendiendo a los criterios de repetición y ruido se eliminaron 881 artículos.

En total hemos obtenido 4.295 trabajos en 48 años de estudio.

PSYCINFO	MEDLINE	ERIC
1.823	1.269	1.203

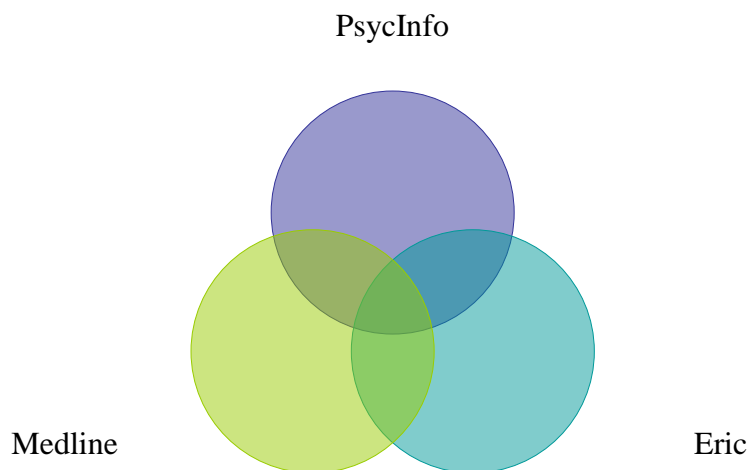
En la gráfica 4.1.1. observamos que la base de datos PsycInfo representa un 42,47% del total, la base de datos Medline, cuenta con un 29,54% del total y la base de datos Eric, es un 28% del total.

Gráfica 4.1.1. Representación de la productividad por bases de datos



De la selección de artículos repetidos encontramos autores que publican el mismo trabajos en dos bases de datos. Hemos eliminado el trabajo repetido y en la tabla educavial hemos citado la procedencia del trabajo, indicando las dos bases de datos.

A continuación exponemos los autores que publican el mismo trabajo en dos bases de datos, en total 99 trabajos. Observamos una frecuencia del binomio PsycInfo-Medline de 86 trabajos, y una frecuencia de 11 trabajos en PsycInfo- Eric y 2 trabajos en las tres bases de datos PsycInfo, Medline y Eric.



BASE DE DATOS	AUTOR
PSYCINFO-MEDLINE	Tabachnick, Barbara G. Fidell, Linda S.
PSYCINFO-MEDLINE-ERIC	Mayhew, Daniel R.
PSYCINFO-MEDLINE	McCartt, Anne T. ; Ribner, Stephen A.; Pack, Allan I.; Hammer, Mark C.
PSYCINFO-MEDLINE	Dickerson, Anne E.; Molnar, Lisa J. ; Eby, David W.; Adler, Geri ; Bédard, Michel ; Berg-Weger, Marla ; Classen, Sherrilene; Foley, Daniel (7); Horowitz, Amy (8); Kerschner, Helen (9); Page, Oliver (10); Silverstein, Nina M. (10); Staplin, Loren; Trujillo, Leonard (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Fischer, Benedikt (1); Rodopoulos, Jenny (1); Rehm, Jürgen (1); Ivsins, Andrew (2)
PSYCINFO-MEDLINE	Simons-Morton, Bruce G. (1); Winston, Flaura Koplin (2)
PSYCINFO-MEDLINE	Alegría, Margarita (1); Vera, Mildred (1); Shrouf, Patrick (2); Canino, Glorisa (3); Lai, Shenghan (4); Albizu, Carmen (1); Marin, Heriberto (1); Peña, Marisol (1); Rusch, Dana (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Williams, Allan F. (1); Wells, JoAnn K. (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Peltzer, Karl (1); Renner, Walter (2)
PSYCINFO-MEDLINE	Ellis, David G. (1); Mayrose, James (1)

PSYCINFO-MEDLINE	Legree, Peter J. (1); Heffner, Tonia S. (1); Psocka, Joseph (1); Martin, Daniel E. (1); Medsker, Gina J. (2)
PSYCINFO-MEDLINE	Lin, Mei-Li (1); Fearn, Kevin T. (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Helwig, Charles C. (1); Jasiobedzka, Urszula
PSYCINFO-MEDLINE	Dobson, Annette (1); Brown, Wendy; Ball, Jean; Powers, Jennifer; McFadden, Michael
PSYCINFO-ERIC	Freund, Barbara (1); Colgrove, LeighAnna A. (1); Petrakos, Davithoula (1); McLeod, Rebecca (1)
PSYCINFO-MEDLINE-ERIC	Simons-Morton, Bruce G. (1); Hartos, Jessica L. (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Gregersen, Nils Petter (1); Brehmer, Berndt; Morén, Bertil
PSYCINFO-MEDLINE	Chipman, Mary L. (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Koppel, Sj Aanie (1); Charlton, Judith (1); Fildes, Brian (1); Fitzharris, Michael (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Kim, Karl (1); Brunner, I. Made (1); Yamashita, Eric (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Otto, Ulf (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Page, Terry J.; Iwata, Brian A.; Neef, Nancy A.
PSYCINFO-MEDLINE	Nichols, James L. (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Hemenway, David (1); Solnick, Sara J.
PSYCINFO-MEDLINE	Frank, Robert G. (1); Bouman, Dawn E.; Cain, Kathleen; Watts, Clark
PSYCINFO-MEDLINE	Delaunay, Christine (1); Balkau, Beverley; Papoz, Laure
PSYCINFO-MEDLINE	O'Toole, Brian I. (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Fockler, Sylvia K. (1); Cooper, Peter J.
PSYCINFO-MEDLINE	Liban, Carolyn B. (1); Vingilis, Evelyn R.; Blefgen, Holly
PSYCINFO-MEDLINE	Preusser, David F. (1); Tison, Julie (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Twisk, Divera A. M. (1); Stacey, Colin (2)
PSYCINFO-MEDLINE	Hedlund, James (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Williams, Allan F.
PSYCINFO-MEDLINE	Mayhew, Daniel R. (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Pease, Kenneth (1); Preston, Barbara

PSYCINFO-MEDLINE	Kua, Ailene (1); Korner-Bitensky, Nicol (2); Desrosiers, Johanne (3); Man-Son-Hing, Malcolm (4); Marshall, Shawn (4)
PSYCINFO-MEDLINE	Nambisan, Shashi S. (1); Vasudevan, Vinod (2)
PSYCINFO-MEDLINE	Lebbon, Angela R. (1); Austin, John (1); Van Houten, Ron (1); Malenfant, Louis E. (2)
PSYCINFO-MEDLINE	Lund, Adrian K. (1); Williams, Allan F.
PSYCINFO-MEDLINE	Brooks, Fiona (1); Scott, Peter (2)
PSYCINFO-MEDLINE	Roberts, Michael C. (1); Turner, Daniel S.
PSYCINFO-MEDLINE	Omokhodion, F. O. (1); Omokhodion, S. I. (2); Odusote, T. O. (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Asbridge, Mark (1); Smart, Reginald G. (2); Mann, Robert E. (3)
PSYCINFO-MEDLINE	Wells-Parker, Elisabeth (1); Dill, Patricia (1); Williams, Marsha (1); Stoduto, Gina (2)
PSYCINFO-MEDLINE	Zhao, Jinhui (1); Mann, Robert E. (1); Chipman, Mary (1); Adlaf, Edward (1); Stoduto, Gina (2); Smart, Reginald G. (2)
PSYCINFO-MEDLINE	Ware, J. Catesby (1); Risser, Mathew R. (1); Manser, Thomas (2); Karlson, Karl H., Jr. (3)
PSYCINFO-MEDLINE	Dandona, Rakhi (1); Kumar, G. Anil (1); Dandona, Lalit (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Romano, Eduardo O. (1); Tippetts, A. Scott (1); Voas, Robert B. (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Chen, Irene G. (1); Durbin, Dennis R. (1); Elliott, Michael R. (2); Senserrick, Teresa (1); Winston, Flaura K. (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Carver, Alison (1); Salmon, Jo (1); Campbell, Karen (1); Baur, Louise (2); Garnett, Sarah (2); Crawford, David (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Ragland, David R. (1); Satariano, William A. (2); MacLeod, Kara E. (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Hasselberg, Marie (1); Vaez, Marjan (1); Laflamme, Lucie (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Hasselberg, Marie (1); Laflamme, Lucie (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Baldi, Stéphane (1); Baer, Justin D. (1); Cook, Andrea L. (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Lam, Lawrence T. (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Nyberg, Anders (1); Gregersen, Nils Fetter (1); Nolén, Sixten (1); Engström, Inger (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Mann, William C. (1); McCarthy, Dennis P. (2); Wu, Samuel S. (3); Tomita, Machiko (4)
PSYCINFO-MEDLINE	Shope, Jean T. (1); Molnar, Lisa J. (1)
PSYCINFO-MEDLINE	McAnally, Helena M.; Kypri, Kypros (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Braver, Elisa R. (1)

PSYCINFO-MEDLINE	Shope, Jean T. (1); Raghunathan, Trivellore E. (2); Patil, Sujata M. (2)
PSYCINFO-MEDLINE	Waller, Patricia F. (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Wells-Parker, Elisabeth (1); Williams, Marsha (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Lucidi, Fabio; Devoto, Alessandra; Bertini, Mario; Braibanti, Paride; Violani, Cristiano
PSYCINFO-MEDLINE	McComas, Joan (1); MacKay, Morag (2); Pivik, Jayne (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Duperrex, Olivier (1); Bunn, Frances (2); Roberts, Ian (3)
PSYCINFO-MEDLINE	Hingson, Ralph W. (1); Heeren, Timothy (2); Zakocs, Ronda C. (1); Kopstein, Andrea (3); Wechsler, Henry (4)
PSYCINFO-MEDLINE	Schultheis, Maria T. (1); Matheis, Robert J. (1); Nead, Richard (2); DeLuca, John (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Zuin, D. (1); Ortiz, H. (1); Boromei, D. (1); Lopez, Oscar L. (2)
PSYCINFO-MEDLINE	Pinsky, Ilana (1); Labouvie, Erich; Pandina, Robert; Laranjeira, Ronaldo
PSYCINFO-MEDLINE	Al-Madani, Hashim (1)
PSYCINFO-MEDLINE	LaScala, Elizabeth A. (1); Gerber, Daniel; Gruenewald, Paul J.
PSYCINFO-MEDLINE	Sagberg, Fridulv (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Vasconcellos, Eduardo Alcântara (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Vernick, Jon S. (1); Li, Guohua; Ogaitis, Susanne; MacKenzie, Ellen J.; Baker, Susan P.; Gielen, Andrea C.
PSYCINFO-MEDLINE	Groeger, J. A. (1); Rothengatter, J. A.
PSYCINFO-MEDLINE	Murray, Åsa (1)
PSYCINFO-MEDLINE	Carr, David B. (1); LaBarge, Emily; Dunnigan, Keith; Storandt, Martha
PSYCINFO-MEDLINE	Collins, William E. (Ed) (1); Boone, James O. (Ed); VanDeventer, Allan D. (Ed)
PSYCINFO-MEDLINE	Voas, Robert B.
PSYCINFO-MEDLINE	Voas Robert B.; Kelley-Baker, Tara
PSYCINFO-MEDLINE	Voas, Robert B.; Johnson, Mark; Lange, James
PSYCINFO-MEDLINE	Simons Morton, Bruce G.; Simons Morton, Denise G.; McIntyre, Rose Marie et al.
PSYCINFO-MEDLINE	Simons Morton, Bruce G.; Cummings, Sharon Snider
PSYCINFO-MEDLINE	McKnight, A. James
PSYCINFO-ERIC	Stasiewicz, Paul R. (1); Nochajski, Thomas H. (1); Homish, D. Lynn (1)
PSYCINFO-ERIC	Ashman, Richard D. (1); Bishu, Ramaratnam R.; Foster, Betty G.; McCoy, Patrick T.
PSYCINFO-ERIC	Cross, R. T. (1); Pitkethly, A.

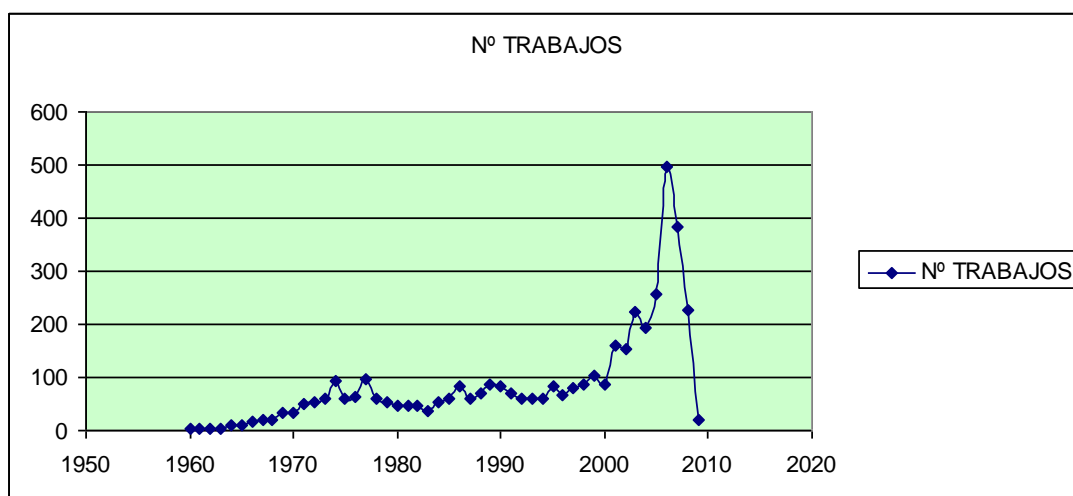
PSYCINFO-ERIC	Griffeth, Rodger W. (1); Rogers, Ronald W.
PSYCINFO-ERIC	Barry, Adam E. (1); Misra, Ranjita (1); Dennis, Maurice (2)
PSYCINFO-ERIC	Rohrer, Glenn E. (1); Elliott, Jack R.; Geer, Nancy L.
PSYCINFO-ERIC	Sauerburger, Dona
PSYCINFO-ERIC	Shope, Jean (1); Molnar, Lisa J. (1)
PSYCINFO-ERIC	Ferguson, Susan A. (1)
PSCYINFO-MEDLINE	Becker, Karen (1)
PscyINFO-MEDLINE	Blows, Stephanie (1); Ivers, Rebecca Q. (1); Connor, Jennie (2); Ameratunga, Shanthi (2); Norton, Robyn (1)
PscyINFO-MEDLINE	Hirsch, Pierro (1)
PSCYINFO-MEDLINE	Whitlock, G. (1); Norton, R. (2); Clark, T. (3); Pledger, M. (1); Jackson, R. (4); MacMahon, S. (2)

4.1.1. PRODUCCIÓN POR AÑOS-----

La cuantificación de las publicaciones es el elemento básico de la mayor parte de los estudios bibliométricos. En este apartado vamos a ofrecer la cuantificación del número de documentos publicados en la base de datos Educavial, que contiene la información procedente de las tres bases de datos: PsycInfo, Medline y Eric, sobre el tópico “Educación Vial”. El total por bases de datos es 4.295 trabajos. Encontramos en la base de datos Eric 15 trabajos sin especificar el año de publicación.

En la gráfica 4.1.1.a. Evolución de la productividad según los años, observamos una productividad creciente, desde los dos trabajos publicados en 1960 y 1961 (0,046% respectivamente) hasta 1977 con 98 trabajos (2,28%) y alcanzando máximos a partir de 1999 con 102 trabajos (2,37%), y de forma creciente desde 2001 con 159 trabajos (3,7%), 2003 con 223 trabajos (5,19%), 2005 con 256 trabajos (5,98%) y la máxima productividad del período estudiado la encontramos en 2006 con 499 trabajos (11,62%).

Gráfica 4.1.1.a. Evolución de la productividad según los años



En la tabla 4.1.1.b. Evolución de la productividad según los años, observamos la distribución por años de los diferentes tipos de publicaciones, analizaremos la distribución por años de los artículos, los trabajos anónimos y los libros publicados. En esta tabla observamos que del total de trabajos publicados 4.295 trabajos, en el período 2001 -2006 se publica el máximo de artículos publicados en revistas, donde en 2001 se publican 159 artículos (3,7%), en 2002 se publican 153 artículos (3,56%), en 2003 se publican 223 artículos (5,19 %), en 2004 se publican 193 artículos (4,49%) , en 2005 se publican 256 artículos (5,98%) y el año más productivo lo encontramos en 2006 donde se publican 499 artículos en revistas que representa el 11,62% del total.

En la tabla 4.1.1.c. Evolución de la productividad según los años y cálculo del IPG, hemos calculado el índice de productividad general de los artículos publicados, que se calcula obteniendo el logaritmo de la productividad y en las otras casillas observamos el índice de productividad de los trabajos anónimos y el índice de productividad de los libros publicados en la base de datos Educavial. El índice de productividad general máximo lo encontramos en 2006 con un 2,7 y en 2007 con un 2,58 y en 2008 con 2,35. El mayor índice de productividad de los trabajos anónimos lo encontramos en 1977 con 1,46 y 1974 con 1,43. Respecto a los libros, el mayor índice de productividad general lo encontramos en 2007 con 1,88 y conviene destacar 2005 con un índice de 1,61 y 2008 con un índice de 1,43.

En cuanto a la producción de trabajos anónimos los años, 399 trabajos, se registra una mayor frecuencia en el período 1969-1978, en 1969 observamos 10 trabajos anónimos en 1971 se registran 16 trabajos anónimos, en 1973 hay una frecuencia de 18 trabajos anónimos y en 1974 se registran 27 trabajos anónimos y en 1977 encontramos el año con mayor número de trabajos anónimos 66 trabajos sin especificar que representa el 2,28% del total.

En el último apartado tenemos la producción de libros y observamos que en los 49 años de estudio se publican 329 libros en las bases de datos analizados. El año

más productivo de artículos en revista también coincide con el año donde más libros se publican 2006, con 102 libros 31% del total. Los años más productivos los encontramos en 1987 con 8 libros publicados (2,43%), 1988 con 9 libros publicados (2,73%), 2002 con 11 libros publicados (3,34%), 2004 con 17 libros (5,17%) y 2005 con 41 libros (12,46) y 2007 con 76 libros publicados (23,1%).

Tabla 4.1.1.b. Evolución de la productividad según los años

AÑOS	Nº ARTÍCULOS	%	TRABAJOS ANÓNIMOS	%	LIBROS	%
1960	2	0,046	0	0	0	0
1961	2	0,046	1	0,28	0	0
1962	4	0,09	1	0,28	0	0
1963	3	0,07	1	0,28	0	0
1964	9	0,21	1	0,28	0	0
1965	9	0,21	0	0	0	0
1966	17	0,39	3	0,83	0	0
1967	21	0,49	4	1,11	0	0
1968	21	0,49	7	2,76	0	0
1969	35	0,81	10	2,76	0	0
1970	34	0,79	8	2,21	0	0
1971	50	1,16	16	4,42	1	0,3
1972	55	1,28	17	4,7	4	1,21
1973	60	1,4	18	4,97	0	0
1974	93	2,16	27	7,46	0	0
1975	59	1,37	23	6,35	0	0
1976	65	1,51	17	4,7	0	0
1977	98	2,28	66	8,01	0	0
1978	61	1,42	19	5,25	0	0
1979	55	1,28	12	3,31	0	0
1980	48	1,12	8	2,21	0	0
1981	47	1,09	4	1,11	0	0
1982	47	1,09	8	2,21	0	0
1983	36	0,84	3	0,83	0	0
1984	55	1,28	4	1,1	0	0
1985	61	1,42	9	2,49	0	0
1986	83	1,93	12	3,31	1	0,3
1987	61	1,42	7	2,76	8	2,43
1988	70	1,63	9	2,49	9	2,73
1989	87	2,02	15	4,14	1	0,3
1990	82	1,9	6	1,66	4	1,21
1991	71	1,65	4	1,11	4	1,21
1992	60	1,4	6	1,66	0	0
1993	61	1,42	4	1,11	1	0,3

1994	61	1,42	5	1,38	0	0
1995	83	1,93	10	2,76	1	0,3
1996	68	1,58	6	1,66	1	0,3
1997	80	1,86	1	0,28	2	0,61
1998	86	2	9	2,49	0	0
1999	102	2,37	6	1,66	4	1,21
2000	86	2	3	0,83	2	0,61
2001	159	3,7	1	0,28	4	1,21
2002	153	3,56	2	0,55	11	3,34
2003	223	5,19	1	0,28	8	2,43
2004	193	4,49	0	0	17	5,17
2005	257	5,98	3	0,83	41	12,46
2006	499	11,62	2	0,55	102	31
2007	382	8,89	0	0	76	23,1
2008	226	5,26	0	0	27	8,21
Sin indicar el año de publicación	15	0,35	0	0	0	0
TOTAL	4295	100	399	100	329	100

Tabla 4.1.1.c. Evolución de la productividad según los años y cálculo del IPG

AÑOS	Nº ARTÍCULOS	IPG (A)	TRABAJOS ANÓNIMOS	IPG(AN)	LIBROS	IPG(L)
1960	2	0,3	0	...	0	...
1961	2	0,3	1	0	0	...
1962	4	0,6	1	0	0	...
1963	3	0,48	1	0	0	...
1964	9	0,95	1	0	0	....
1965	9	0,95	0	....	0	....
1966	17	1,23	3	0,48	0	...
1967	21	1,32	4	0,6	0	....
1968	21	1,32	7	0,84	0	....
1969	35	1,54	10	1	0	....
1970	34	1,53	8	0,9	0	....
1971	50	1,7	16	1,2	1	0
1972	55	1,74	17	1,23	4	0,6
1973	60	1,78	18	1,25	0	....
1974	93	1,97	27	1,43	0	....
1975	59	1,78	23	1,36	0	....
1976	65	1,81	17	1,23	0	....
1977	98	1,99	66	1,82	0	....
1978	61	1,78	19	1,28	0	....
1979	55	1,74	12	1,08	0	....
1980	48	1,68	8	0,9	0	....
1981	47	1,67	4	0,6	0	....
1982	47	1,67	8	0,9	0	....
1983	36	1,55	3	0,48	0	....
1984	55	1,74	4	0,6	0	....

1985	61	1,78	9	0,95	0	....
1986	83	1,92	12	1,08	1	0
1987	61	1,78	7	0,84	8	0,9
1988	70	1,84	9	0,95	9	0,95
1989	87	1,94	15	1,18	1	0
1990	82	1,91	6	0,78	4	0,6
1991	71	1,85	4	0,6	4	0,6
1992	60	1,78	6	0,78	0	...
1993	61	1,78	4	0,6	1	0
1994	61	1,78	5	0,7	0	...
1995	83	1,92	10	1	1	0
1996	68	1,83	6	0,78	1	0
1997	80	1,9	1	0	2	0,3
1998	86	1,93	9	0,95	0	....
1999	102	2	6	0,78	4	0,6
2000	86	1,93	3	0,48	2	0,3
2001	159	2,2	1	0	4	0,6
2002	153	2,18	2	0,3	11	1,04
2003	223	2,35	1	0	8	0,9
2004	193	2,28	0	...	17	1,23
2005	257	2,4	3	0,48	41	1,61
2006	499	2,7	2	0,3	102	2
2007	382	2,58	0	....	76	1,88
2008	226	2,35	0	....	27	1,43
SIN INDICAR	15	1,18	0	...	0	....
TOTAL	4295		399		329	

En la tabla 4.1.1.c. Evolución de la productividad según los años y cálculo del IPG, hemos calculado el índice de productividad general de los artículos publicados, que se calcula obteniendo el logaritmo de la productividad y en las otras casillas observamos el índice de productividad de los trabajos anónimos y el índice de productividad de los libros publicados en la base de datos Educavial. El índice de productividad general máximo lo encontramos en 2006 con un 2,7 y en 2007 con un 2,58 y en 2008 con 2,35.

El mayor índice de productividad de los trabajos anónimos lo encontramos en 1977 con 1,81 y 1974 con 1,43. Respecto a los libros, el mayor índice de productividad general lo encontramos en 2007 con 1,88 y conviene destacar 2005 con un índice de 1,61 y 2008 con un índice de 1,43.

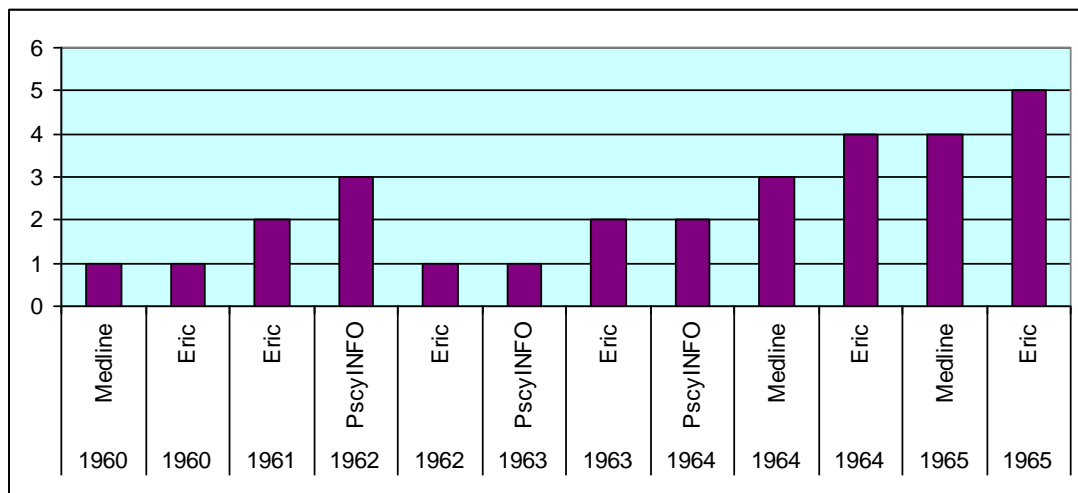
En las gráficas 4.1.1.d. Evolución de la productividad según las bases de datos, encontramos 15 trabajos en la base de datos Eric que no especifican el año de producción y no lo hemos incluido en nuestro estudio. Las bases de datos estudiadas son PsycInfo, Medline y Eric. Nos encontramos en el caso por ejemplo que cuando un autor publica el mismo artículo en dos bases de datos, encontramos PsycInfo-Medline, PsycInfo-Eric, y cuando publica el mismo artículo en tres bases de datos viene especificado por PsycInfo-Medline –Eric. En estas gráficas por quinquenios

observamos que la productividad va ascendiendo conforme vamos aumentando en años durante la década 60,70, 90, 90 alcanzando su zenit en 2006 con 384 publicaciones en la base de datos PsycInfo (8,94%). El período de máxima productividad comprende desde 2002 hasta 2006 en la base de datos PsycInfo, con una productividad en 2002 de 86 trabajos (2%), en 2003 de 113 trabajos (2,63%), en 2004 con 101 trabajos (2,35%) y 2006 con 384 publicaciones en la base de datos PsycInfo. El período temporal más productivo de la base de datos Medline se encuentra desde 2003-2008, en 2007 encontramos 83 trabajos, en 2008 se publican 81 trabajos y en 2003 se registran 80 trabajos. Con respecto a la base de datos Eric el período más productivo en 1974 y 1977, en 1977 se publican 74 trabajos (1,725) y en 1974 encontramos 70 trabajos (1,63%).

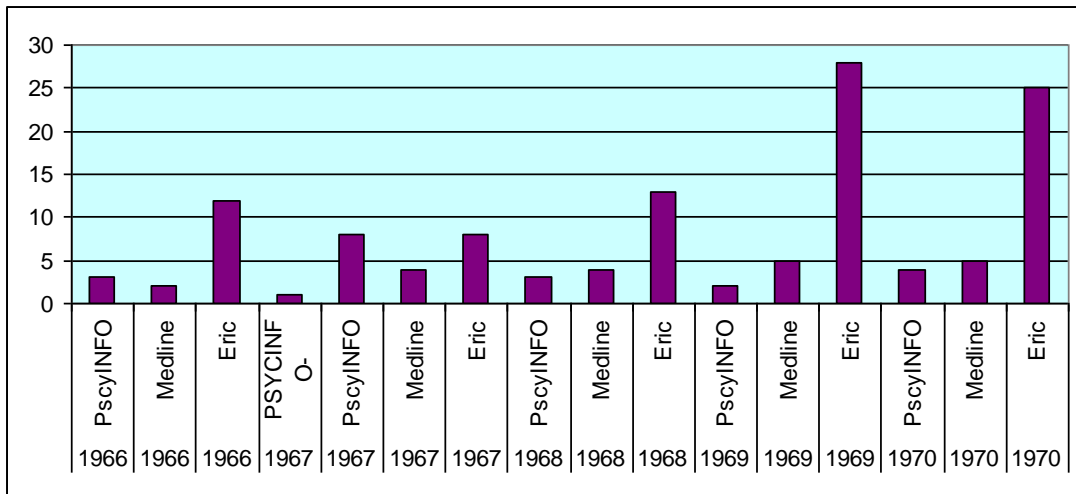
En cuanto a las bases de datos preferidas por los autores para publicar sus trabajos en dos bases de datos, encontramos trabajos en PsycInfo-Medline durante los siguientes años: 2008, 2007, 2006, 2003,2004, 2001, 2003, 2002, 2005, 1999, 1998,1994, 1990. En 2007 se publicaron 13 trabajos (0,3%) , en 2006 encontramos 12 trabajos (0,28%), en 2003 se registran 10 trabajos, en 2002 y 2005 se publican 8 trabajos (0,19%) respectivamente, en 2008 se publican 5 trabajos (0,12%), en 1009 y 2001 se publican 3 trabajos (0,07%) respectivamente. En 1976, 1990, 1991, 1994, 1996 se publican 2 trabajos (0,05%) en cada año citado.

Gráficas 4.1.d. Evolución de la productividad por quinquenios

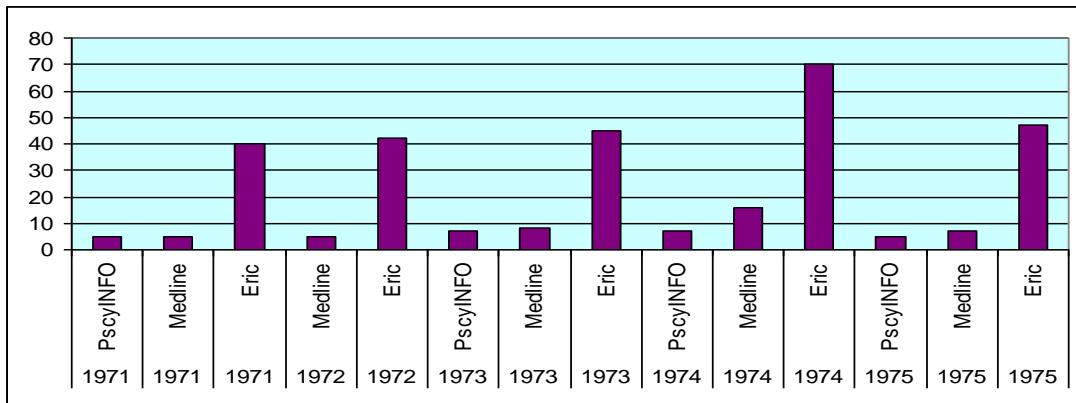
La máxima productividad desde 1960 hasta 1965, es en la base de datos Eric con 5 trabajos (0,12%) en 1965.



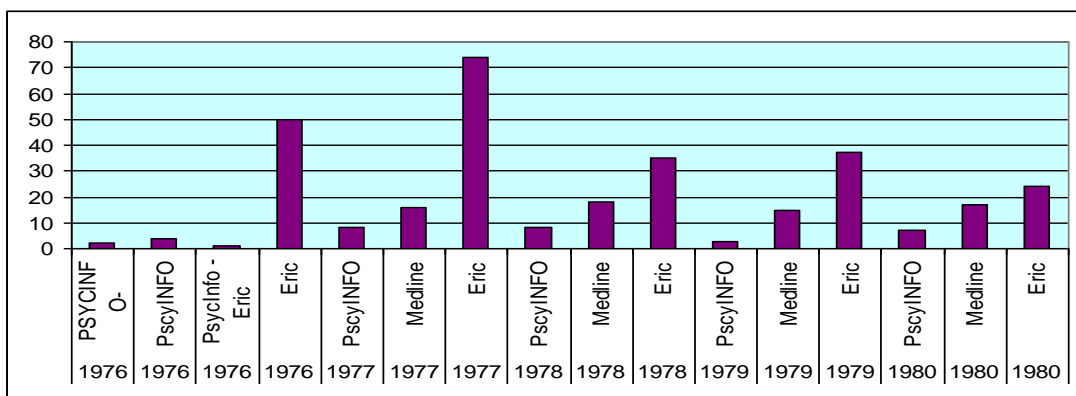
La mayor productividad desde 1966 hasta 1970 la encontramos en la base de datos Eric con 28 trabajos (0,65%) en el año 1969.



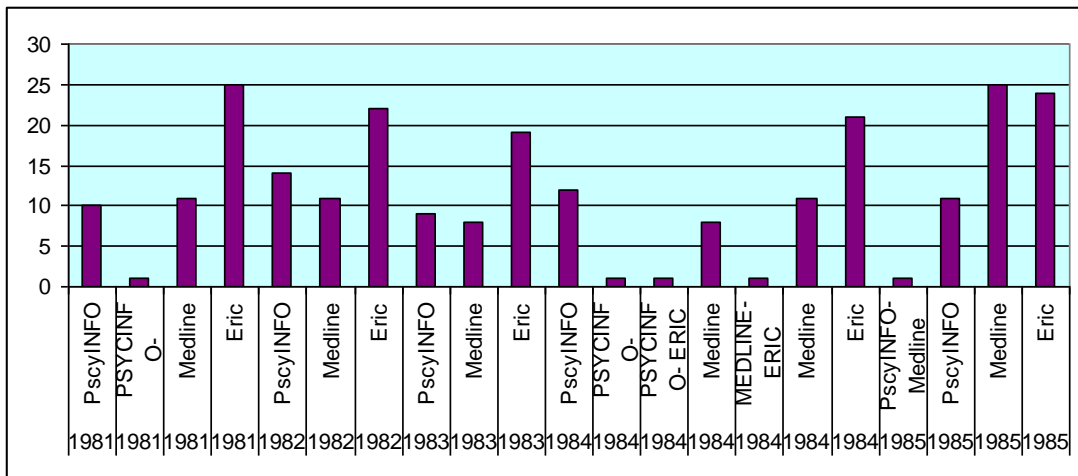
El año más productivo desde 1971 hasta 1975 es 1974 en la base de datos Eric con 70 trabajos (1,63%).



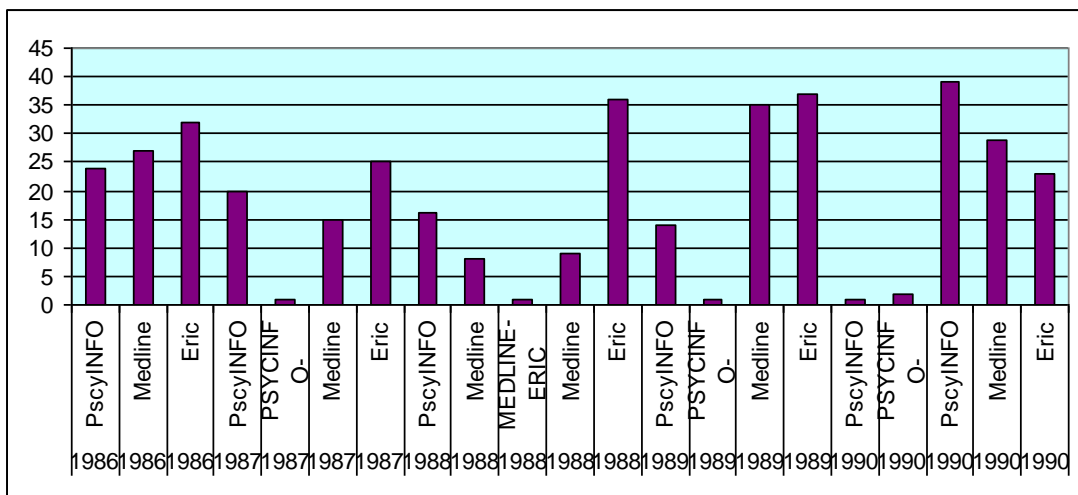
En el período comprendido desde 1976 hasta 1980, 1977 es el año más productivo en la base de datos Eric con 74 trabajos (1,72%).



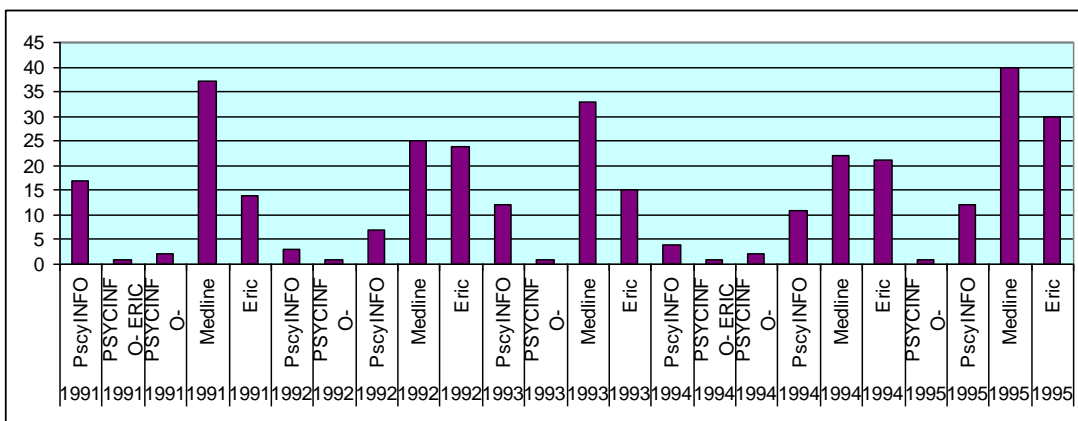
Dentro del período 1981 -1985 el año más productivo es 1981 en Eric con 25 trabajos (0,58%).



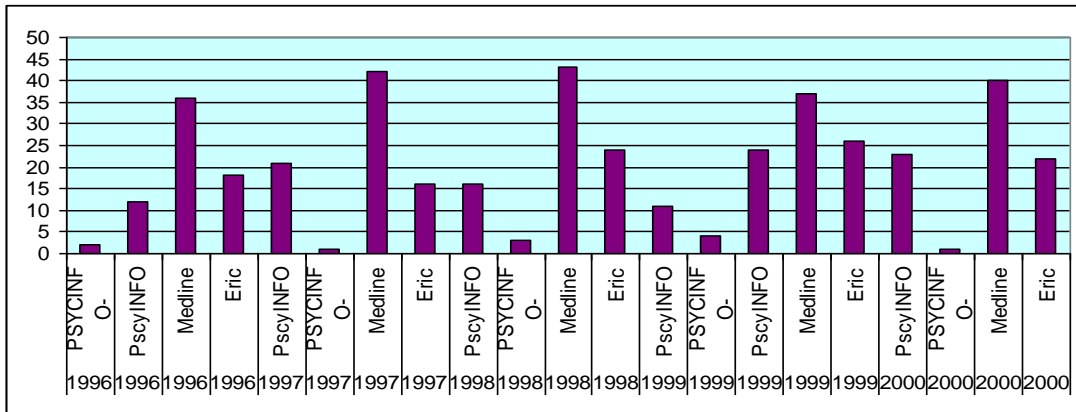
El año más productivo desde 1986 hasta 1990 es 1990 con 39 trabajos (0,91%) en la base de datos PscInfo.



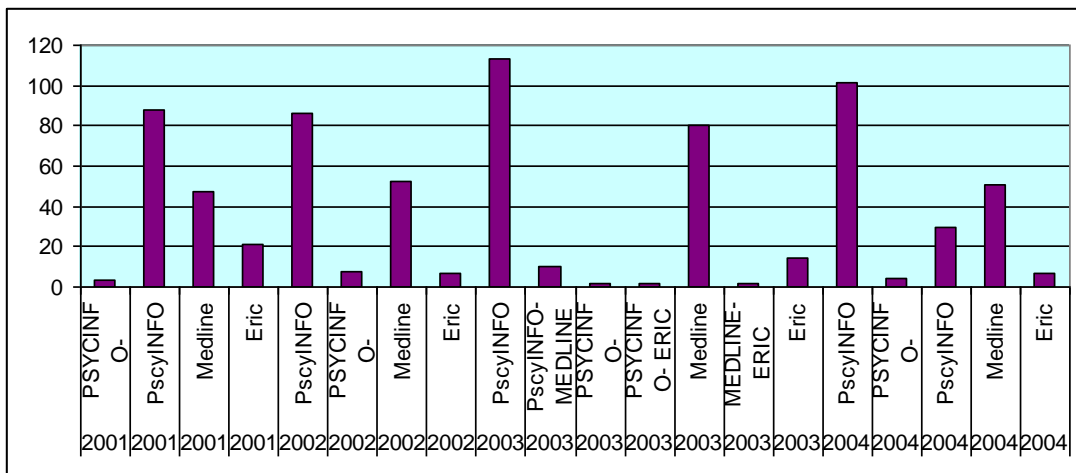
Desde 1991 hasta 1995 el año más productivo es 1995 con 40 trabajos (0,93%) en la base de datos Medline.



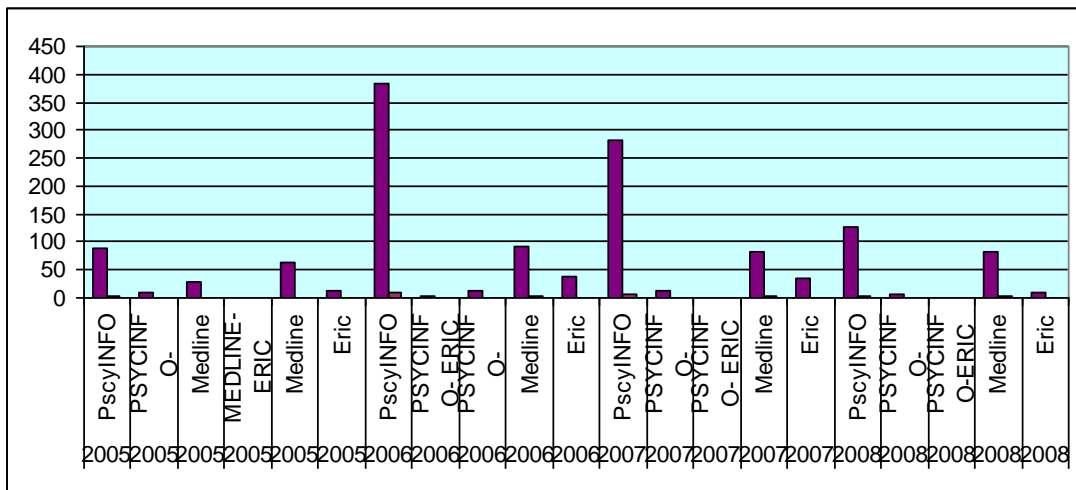
Desde 1996 hasta el año 2000, el año más productivo es 2000 con 40 trabajos en la base de datos Medline.



Desde 2001 hasta 2004, el año más productivo es 2003 con 113 trabajos (2,63%) en la base de datos PsycInfo.



En el período comprendido desde 2005 hasta 2008, el año más productivo es 2008 con 128 trabajos (2,98%), en la base de datos PsycInfo.



En la tabla 4.1.1.e. Evolución de la productividad según el número de firmantes en la base de datos Educavial, observamos que el número de firmantes oscila entre 1 y 20 firmas por artículo.

Encontramos que 20 firmantes firman 1 trabajo (0,02%), 18 firmantes firman 1 trabajo (0,02%), 16 firmantes firman 2 trabajos (0,05%), 15 firmantes firman 2 trabajos (0,05%), 14 firmantes firman 1 trabajo (0,02%), 13 firmantes firman 6 trabajos (0,15%) , 12 firmantes firman 4 trabajos (0,1%) , 11 firmantes firman 7 trabajos (0,18%), 10 firmantes firman 11 trabajos (0,28%), 9 firmantes firman 17 trabajos (0,44%), 8 autores firman 28 trabajos (0,65%), 7 autores firman 57 trabajos (1,33%), 6 autores firman 64 trabajos (1,49%), 5 autores firman 191 trabajo (4,45%), 4 autores firman 348 trabajos (9,16%), 3 autores firman 608 trabajos (14,22 %), 2 autores firman 898 trabajos (20,91%), y observamos que el mayor número de trabajos el 35,2% del total (1.512 trabajos), son firmados por un solo firmante .

Tabla 4.1.1.e. Evolución de la productividad según el número de firmantes en la base de datos Educavial

Nº Firmantes	Trabajos	%
20	1	0,02
18	1	0,02
16	2	0,05
15	2	0,05
14	1	0,02
13	6	0,14
12	4	0,09
11	7	0,16
10	11	0,26
9	17	0,39
8	28	0,65
7	57	1,33
6	64	1,49
5	191	4,45
4	348	8,1
3	608	14,15
2	898	20,91
1	1512	35,2
Anónimos	399	9,29
TOTAL	4295	100

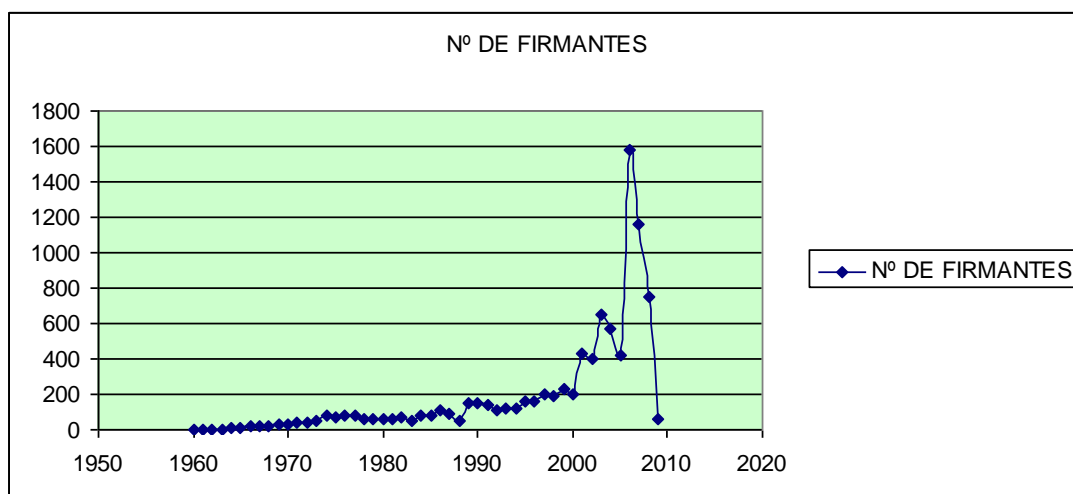
4.1.2. PRODUCTIVIDAD DE AUTORES

Una forma de identificar la colaboración entre autores es a partir de los colegios invisibles, término acuñado por Price en 1961, que son agrupaciones de científicos que colaboran entre sí. La colaboración científica es una característica de la ciencia actual y un signo de la madurez y del grado de profesionalidad alcanzado en los diferentes campos científicos (Arora & Pawan, 1995). Este indicador ha servido para establecer de modo empírico un incremento del nivel de colaboración en la ciencia a lo largo de este siglo.

Si buscamos los antecedentes de los estudios sobre productividad de autores, hacen su aparición en la década de los años 20. Dresden (1922) fue la primera persona en prestar atención al fenómeno de la producción bibliográfica, quien estudió la producción de artículos de autores ligados a la Sociedad Americana de Matemáticas, Sección de Chicago, de 1897 a 1922. Cuatro años más tarde Lotka (1926) intentando determinar la parte con que los autores contribuyen al progreso de la ciencia, contó el número de nombres que aparecían en el Chemical Abstract, 1907-1916 y el Auerback Geschichtstafeln der Physik hasta 1900 (Urbizagástegui, 2004).

La colaboración entre autores se ha caracterizado mediante el cálculo del índice de firmas / trabajo (IFT) o índice de colaboración que es la media del número de firmas por trabajo, como muestra a continuación la tabla 4.1.2.b.. En nuestra base de datos Educavial encontramos 4.295 trabajos, publicados en 48 años de estudio. En la gráfica 4.1.2.a. Índice de firmas, distribución por años de los firmantes y su productividad por años en la base de datos Educavial, observamos en 2008 el mayor índice de colaboración, con 749 firmantes (7,99%), 226 artículos publicados (5,26%) y un índice de colaboración de un 3,31.

Gráfica 4.1.2.a.) Índice de firmas, distribución por años de los firmantes y su productividad por años en la base de datos Educavial



Los resultados muestran 9.305 firmantes, en el período temporal comprendido, desde 1960 hasta 2008. En la tabla: 4.1.2.b. “Índice de firmas, distribución por años de los firmantes y su productividad por años en la base de datos Educavial”, se observa que el período de mayor número de firmantes 2006-2008 coincide con el período de mayor número de artículos publicados. Es destacable el dato encontrado en 2006 con 1.577 firmantes (16,94%) y 498 artículos publicados (11,64%); y 2007 con 1164 firmantes y 382 trabajos publicados (8,93%). En Eric hay 15 trabajos que no especifican el año de publicación.

Tabla: 4.1.2.b. “Índice de firmas, distribución por años de los firmantes y su productividad por años en la base de datos Educavial

AÑOS	Nº DE FIRMANTES	%	Nº TRABAJOS	%	ÍNDICE IFT
1960	4	0,04	2	0,046	2
1961	1	0,01	2	0,046	0,5
1962	4	0,04	4	0,09	1
1963	3	0,03	3	0,07	1
1964	11	0,11	9	0,21	1,22
1965	10	0,1	9	0,21	1,11
1966	17	0,18	17	0,39	1
1967	19	0,2	21	0,49	0,9
1968	17	0,18	21	0,49	0,8
1969	35	0,37	35	0,81	1
1970	35	0,37	34	0,79	1,03
1971	42	0,45	50	1,16	0,84
1972	45	0,48	55	1,28	0,82
1973	54	0,58	60	1,4	0,9
1974	83	0,89	93	2,16	0,89
1975	67	0,72	59	1,37	1,13
1976	84	0,9	65	1,51	1,29
1977	84	0,9	98	2,28	0,86
1978	59	0,63	61	1,42	0,97
1979	58	0,62	55	1,28	1,05
1980	63	0,67	48	1,12	1,31
1981	64	0,68	47	1,09	1,36
1982	71	0,76	47	1,09	1,51
1983	53	0,56	36	0,84	1,47
1984	84	0,9	55	1,28	1,53
1985	79	0,84	61	1,42	1,29
1986	114	1,22	83	1,93	1,37
1987	90	0,96	61	1,42	1,47
1988	46	0,49	70	1,63	0,66
1989	151	1,62	87	2,02	1,73
1990	147	1,57	82	1,9	1,79

1991	145	1,55	71	1,65	2,04
1992	107	1,14	60	1,4	1,78
1993	124	1,33	61	1,42	2,03
1994	123	1,32	61	1,42	2,02
1995	160	1,71	83	1,93	1,93
1996	161	1,73	68	1,58	2,37
1997	196	2,1	80	1,86	2,45
1998	195	2,09	86	2	2,27
1999	234	2,51	102	2,37	2,29
2000	199	2,13	86	2	99,5
2001	434	4,66	159	3,7	2,73
2002	398	4,27	153	3,56	2,6
2003	653	7,01	223	5,19	2,93
2004	568	6,1	193	4,49	2,94
2005	424	4,55	257	5,98	1,65
2006	1577	16,94	499	11,62	3,16
2007	1164	12,5	382	8,89	3,05
2008	749	8,04	226	5,26	3,31
TOTAL	9305	100	4295	100	

4.1.2.1.) Listado de los autores más productivos de la base de datos Educavial

En la tabla 4.1.2.1.a. Listado de los autores más productivos de la base de datos Educavial, observamos por orden decreciente el listado de los autores y la productividad de sus trabajos. El modelo de Cole y Cole (1973) establece niveles de productividad según un criterio cuantitativo a priori postulando diferentes grupos de autores en función de su productividad: los grandes productores (cuya productividad es igual o superior a 10 documentos), los productores moderados (con 5 a 9 documentos cada uno), los pequeños productores o "aspirantes" (con 2 a 4 documentos) y los autores que han firmado un único documento, también llamados "desertores" o "transeúntes" (Crane, 1969). A continuación siguiendo los criterios de Cole y Cole (1973) realizamos la clasificación de los autores de la base de datos Educavial en la tabla 4.1.2.1.a.

Los grandes productores de acuerdo con los resultados que observamos en la tabla 4.1.2.1.a. son 20 autores, así encontramos a Williams con 46 trabajos (1,07%) , Robertson con 39 trabajos (0,91%), Voas con 33 trabajos (0,77%), McKinght con 32 trabajos (0,75%), Agran 26 trabajos (0,6%), Wells-Parker con 21 trabajos (0,49%), Avery con 20 trabajos (0,46%), Mann, Groeger y Geller con 19 trabajos cada uno (0,44% respectivamente) Beck y Simons-Morton con 17 trabajos (0,39%), Finn con 16 trabajos (0,37%), Lajunen, Daugherty y Shope con 13 trabajos y McKnight y Hennessy con 12 trabajos (0,28%); por último encontramos a Rothengatter y Gielen con 10 trabajos cada uno de ellos (0,23% respectivamente).

Los productores moderados son 18 autores, Waller, McDermott, Hedlund y Hartos con 9 trabajos (0,21%), Gregersen, Foss y C' de Baca con 7 trabajos (0,16%), y Mayhew, Martínez, Kalyga, Iversen, Hale, Blows y Al-Madani con 6 trabajos (cada uno de ellos) (0,14% respectivamente) Walker y Burgener con 5 trabajos cada uno de ellos (0,12% respectivamente).

Los pequeños productores están formados por el colectivo de 16 autores, encontramos a Wagenaar, Ullerberg, Rosenbloom, Rivara, Richards, Reese, Redding, Preusser, Pendleton, Morrongiolo, Hasselberg, Embry, Council, Carnahan y Bishop con 4 trabajos cada uno de ellos (0,09% respectivamente).

Tabla 4.1.2.1. a. Listado de los autores más productivos de la base de datos Educavial

AUTORES	FR	%
GRANDES PRODUCTORES		
Williams, Allan F. PSYCINFO, ERIC y MEDLINE	46	1,07
Robertson, L. S. , MEDLINE	39	0,91
Voas, Robert B., PSYCINFO	33	0,77
McKnight, James, PSYCINFO , ERIC	32	0,75
Agran, P. F., MEDLINE	26	0,6
Wells-Parker, Elisabeth, PSYCINFO , MEDLINE	21	0,49
Avery, J. G., MEDLINE	20	0,47
Mann, Robert E., PSYCINFO	19	0,44
Groeger, John A., PSYCINFO	19	0,44
Geller, E. Scott, PSYCINFO	19	0,44
Beck, Kenneth H., PSYCINFO	17	0,39
Simons-Morton, B. PSYCINFO y MEDLINE	17	0,39
Finn, Peter, ERIC	16	0,37
Lajunen, Timo, PSYCINFO	13	0,3
Daugherty, Ronald D. ERIC	13	0,3
Shope, Jean T., PSYCINFO, MEDLINE	13	0,3
Hennessy, Dwight Andrew, PSYCINFO	12	0,28
Rothengatter, Talib, PSYCINFO	10	0,23
Gielen, A. C. MEDLINE	10	0,23
PRODUCTORES MODERADOS		
Waller, Patricia F. ERIC	9	0,21
McDermott, F. MEDLINE	9	0,21
Hedlund, James, PSYCINFO	9	0,21
Hartos, Jessica, PSYCINFO	9	0,21

Gregersen, Nils Peter MEDLINE	7	0,16
Foss, Robert D. MEDLINE	7	0,16
C' de Baca, Janet, PSYCINFO	7	0,16
Mayhew, D. R. MEDLINE	6	0,14
Martínez, R. MEDLINE	6	0,14
Kalyga, Slava, PSYCINFO	6	0,14
Iversen, Hilde, PSYCINFO	6	0,14
Hale, Allen, ERIC	6	0,14
Blows, Stephanie MEDLINE	6	0,14
Al-Madani, Hashim, PSYCINFO	6	0,14
Will, Kelli England, PSYCINFO	5	0,12
Walker, William, ERIC	5	0,12
Burgener, V.E., ERIC	5	0,12
PEQUEÑOS PRODUCTORES O ASPIRANTES		
Wagenaar, Alexander, PSYCINFO	4	0,09
Ullerberg, Paul, PSYCINFO,	4	0,09
Rosenbloom, Tova, PSYCINFO	4	0,09
Rivara, F. P. MEDLINE	4	0,09
Richards, J. Scott, ERIC	4	0,09
Reese, Robert M., ERIC	4	0,09
Redding, Richard E., ERIC	4	0,09
Preusser, David F., ERIC	4	0,09
Pendleton, John T., ERIC	4	0,09
Morrongiolo, Barbara, PSYCINFO	4	0,09
Hasselberg, M. MEDLINE	4	0,09
Embry, Dennis D., ERIC	4	0,09
Council, Forrest M., ERIC	4	0,09
Centers for Disease Control and Prevention MEDLINE	4	0,09
Carnahan, James E., ERIC	4	0,09
Bishop, Edward D. , ERIC	4	0,09

4.1.2.1. c. Listado de los autores más productivos de la base de datos Educavial

A continuación ofrecemos una reseña de los trabajos de los autores más productivos de la base de datos Educavial.

1-WILLIAMS, ALLAN F. (46 artículos publicados)

El autor Williams ha publicado 46 artículos, en la base de datos PsycInfo ,Medline y Eric. A continuación mostramos el listado de los artículos firmados como primer autor de Williams, Allan F.:

1. Self concepts of college problem drinkers: A comparison with alcoholics (1965). PsycInfo.
2. Philosophy and evaluation of an alcohol education program (1968). PsycInfo.
3. Dimensions of preventive behavior (1973). PsycInfo-Eric.
4. On the road driving records of licensed race drivers (1974). PsycInfo.
5. Restraint use legislation: Its prospects for increasing the protection of children in cars (1978). Eric
6. Evaluation of the Tennessee child restraint law (1978). Eric
7. Passive and active measures for controlling disease and injury: The role of health psychologists (1982). PsycInfo.
8. Teenaged drivers and fatal crash responsibility. Preliminary report (1982). Eric
9. Night driving curfews in New York and Louisiana. Results of a questionnaire survey (1985). PsycInfo.
10. Nighttime driving and fatal crash involvement of teenagers (1985). PsycInfo.
11. Raising the legal purchase age in the United States. Its effects on fatal motor vehicle crashes (1986). PsycInfo.
12. Drinking and driving among high school students (1986). PsycInfo.
13. Observed use of automatic seat belts in 1987 cars (1989). PsycInfo.
14. Injury control. What psychologists can contribute (1992). PsycInfo.
15. Factors associated with high blood alcohol concentrations among fatally injured drivers in the United States, 1991 (1993). PsycInfo.
16. Youthful drivers and motor vehicle crash risk (1994).
17. Development and evaluation of pilot programs to increase seat belt use in North Carolina (1994). PsycInfo.
18. Driver experience with antilock brake systems (1994). PsycInfo.
19. The contribution of education and public information to reducing alcohol-impaired driving (1994). PsycInfo- Eric.
20. Factors that drivers say motivate safe driving practices (1995). PsycInfo.
21. Restrictive measures for young, beginning drivers (1995). Eric
22. 'Development and evaluation of programs to increase proper child restraint use': Erratum (1997). PsycInfo.
23. Earning a driver's license (1997). Medline
24. Risky driving behavior among adolescents (1998). PsycInfo.
25. Comment on occupant and licensing interventions (1999). PsycInfo.

26. "Buckle up NOW"; An enforcement program to achieve high belt use (2000). PscyInfo.
27. Physician counselling about safe vehicle travel for children (2001). PscyInfo.
28. Increasing seat belt use in North Carolina (2002). PscyInfo.
29. Teenage drivers. Patterns of risk (2003). PscyInfo-Medline-Eric.
30. Views of US drivers about driving safety (2003). PscyInfo.
31. Responsibility of drivers, by age and gender, for motor vehicle crash deaths (2003). PscyInfo.
32. Drivers' assessment of Ford's belt reminder system (2003). Medline
33. The role of enforcement programs in increasing seat belt use (2004). PscyInfo.
34. Commentary: next steps for graduated licensing (2005). Medline
35. Sixteen year old drivers in fatal crashes, United States, 2003 (2005). Medline
36. Characteristics of vehicle animal crashes in which vehicle occupants are killed (2005). Medline
37. Parent's views of teen driving risks, the role of parents, and how they plan to manage the risks (2006). PscyInfo-Medline.
38. Alcohol impaired driving and its consequences in the United States: The past 25 years (2006). PscyInfo-Medline.
39. Characteristics of speeders (2006). PscyInfo-Medline.
40. Young driver risk factors: Successful and unsuccessful approaches for dealing with them and agenda for the future (2006). Medline
41. Vehicles driven by teenagers in their first year of licensure (2006). Medline
42. Passenger effects on teenage driving and opportunities for reducing the risks of such travel (2007). PscyInfo-Medline.
43. Science and graduated licensing (2007)-Medline.
44. Contribution of the components of graduated licensing to crash reductions (2007). PscyInfo-Medline.
45. Afterword: teen driving (2008). Medline
46. Graduated licensing and beyond (2008). Medline.

2-ROBERTSON, L.S. (39 artículos publicados)

En la base de datos Medline encontramos 39 trabajos del autor Robertson, L. S. cuyo contenido hace referencia a la Educación Vial. A continuación realizamos una reseña de sus trabajos:

1. The buzzer light reminder system and safety belt use (1974). Medline
2. Safety belt use in automobiles with starter interlock and buzzer light reminder systems (1975). Medline
3. Delivery of health care for children: report of an experiment (1976). Medline
4. Estimates of motor vehicle seat belt effectiveness and use: implications for occupant crash protection (1976). Medline
5. The seat belt use law in Ontario: effects on actual use (1978). Medline
6. Driver education and fatal crash involvement of teenaged drivers (1978). Medline

7. Fact and fancy in the formation of public policy (1980). Medline
8. Patterns of teenaged driver involvement in fatal motor vehicle crashes: implications for policy choice (1981). Medline
9. Automobile safety regulations and death reductions in the United States (1981).
10. Highway injury (1983). Medline
11. Insurance incentives and seat belt use (1984). Medline
12. Federal funds and state motor vehicle deaths (1984). Medline
13. Safety regulation: rebuttal and new data (1984). Medline
14. Motor vehicles (1985). Medline
15. Community injury control programs of the Indian Health Service: an early assessment (1986). Medline
16. Behavioral and environmental interventions for reducing motor vehicle trauma (1986). Medline
17. Driver education: the mix of science and ideology (1988). Medline
18. Occupational injury trends (1988). Medline
19. Blood alcohol in fatally drivers and the minimum legal drinking age (1989). Medline
20. Static stability as a predictor of overturn in fatal motor vehicle crashes (1989). Medline
21. Motor vehicle injuries. The law and the profits (1989). Medline
22. Risk of fatal rollover in utility vehicles relative to static stability (1989). Medline
23. Car design and risk of pedestrian deaths (1990). Medline
24. How to save fuel and reduce injuries in automobiles (1991). Medline
25. Female DUI offenders: a comparison to male counterparts and an examination of the effects of intervention on women's recidivism rates (1991). Medline
26. Environment, behaviour, and injuries (1992). Medline
27. The validity of self reported behavioural risk factors: seatbelt and alcohol use (1992). Medline
28. Fatal car fires from rear end crashes: the effects of fuel tank placement before and after regulation (1993). Medline
29. Size, not mass, of car affects severity of injury in accidents (1993). Medline
30. Highway deaths: false PR on the effects of PR (1994). Medline
31. Health care reform and health outcomes (1994). Medline
32. Child injury control: surveillance and research questions (1994). Medline
33. Reducing death on the road: the effects of minimum safety standards, publicized crash tests, seat belts, and alcohol (1996). Medline

34. Motor vehicle rollover and static stability: an exposure study (1997). Medline
35. Causal webs, preventive brooms, and housekeepers (1998). Medline
36. Alcohol and fatal crashes among american Indians (1999). Medline
37. Reduced fatalities related to rear set shoulder belts (1999). Medline
38. Groundsless attack on an uncommon man (2001). Medline
39. Injury outcomes in children following automobile, motorcycle, an all terrain vehicle accidents an institutional review (2006). Medline

3-VOAS, ROBERT B. (33 artículos publicados)

En la base de datos PsycInfo encontramos a Voas, Robert con 33 registros sobre Educación Vial. A continuación solo citamos sus trabajos:

1. A procedure for reducing the effects of slanting questionnaire responses toward social acceptability (1958). PsycInfo.
2. Vocational interests of naval aviation cadets. Final results (1959). PsycInfo.
3. A description of the astronaut's task in Project Mercury (1961). PsycInfo.
4. Selective enforcement during prime-time drinking-driving hours: A proposal for increasing deterrence without increasing enforcement costs (1982). PsycInfo.
5. Laboratory and field tests of a passive alcohol sensing system (1983). PsycInfo.
6. Age differences of arrested and crash-involved drinking drivers (1986). PsycInfo.
7. Evaluation of jail as a penalty for drunk driving (1986). PsycInfo.
8. Deterring the drinking driver. The Stockton experience (1987). PsycInfo.
9. Emerging technologies for controlling the drunk driver (1988). PsycInfo.
10. Drunk driving enforcement, adjudication, and sanctions in the United States (1990). PsycInfo.
11. Enforcement of DUI laws (1991). PsycInfo.
12. Issues in cross-national comparisons of crash data (1993). PsycInfo.
13. Documenting community-level outcomes: Lessons from drinking and driving (1997). PsycInfo.
14. The effect of drinking and driving interventions on alcohol-involved traffic crashes within a comprehensive community trial (1997). PsycInfo.
15. Temporary vehicle immobilization: Evaluation of a program in Ohio (1997). PsycInfo.
16. Evaluation of a method for reducing unlicensed driving: The Washington and Oregon license plate sticker laws (1997). PsycInfo.

17. Temporary vehicle impoundment in Ohio: A replication and confirmation (1998). PsycInfo.
18. DUI risk screening instruments (2000). PsycInfo.
19. Court procedures for handling intoxicated drivers (2001). PsycInfo.
20. Reducing high risk drinking by young Americans South of the border: The impact of a partial ban on sales of alcohol (2002). PsycInfo.
21. Reducing high risk drinking by young Americans South of the border: The impact of a partial ban on sales of alcohol (2002). PsycInfo.
22. Permission to cross the border: The effective policy reduces high-risk drinking by marines (2002). PsycInfo.
23. Evaluation of a program to motivate impaired driving offenders to install ignition interlocks (2002). PsycInfo.
24. Vehicle action: Effective policy for controlling drunk and other high-risk drivers? (2002). PsycInfo.
25. The importance of intensifying the applications of what is known to work. Comment on chapter 9: Drink driving countermeasures (2003). PsycInfo.
26. Assessing the effectiveness of minimum legal drinking age and zero tolerance laws in the United States (2003). PsycInfo.
27. Portal surveys of time-out drinking locations: A tool for studying binge drinking and AOD use (2006). PsycInfo.
28. Validity of the passive alcohol sensor for estimating BACs in DWI-enforcement operations (2006). PsycInfo.
29. Drinking status and fatal crashes: Which drinkers contribute most to the problem? (2006). PsycInfo.
30. A partial ban on sales to reduce high-risk drinking South of the border: Seven years later (2006). PsycInfo.
31. Alcohol and other drug use and the transition from riding to driving (2007). PsycInfo.
32. Bringing alcohol on campus to raise Money: Impact on student drinking and drinking problems (2008). PsycInfo.
33. Guidelines for research on drugged driving: A good first step (2008). PsycInfo.

4. McKNIGHT, JAMES (32 artículos publicados)

En la base de datos PsycInfo encontramos 20 trabajos y en Eric 12 trabajos, del autor McKnight. A continuación se detallan los artículos. En el siguiente apartado se comenta el contenido de sus investigaciones y su lugar de trabajo.

1. An experimental evaluation of a driver Simulator for safety training. Technical report nº 66-9 (1966). Eric
2. An analysis of skill requirements for operators of amphibious air cushion vehicles (ACVs)- (1969). Eric
3. Driver education task analysis. Volume I: Task descriptions. Final report (1970). Eric
4. Driver education task analysis: Volume II: Task analysis methods. Final report (1970). Eric
5. Driver education task analysis. Volume IV: The development of instructional objectives. Final report (1971). Eric
6. The selection and training of school bus drivers (1971). Eric
7. Driver education task analysis: Instructional objectives. HumRRO safety series (1971). Eric
8. The development of driver education objectives through an analysis of the driving task (1971). Eric
9. Training course for compliance safety and health officers. Final report (1972). Eric
10. The development of guides for teacher preparation in driver education (1974). Eric
11. Motorcycle education curriculum specifications. Final Report (1977). Eric
12. An experimental evaluation of driver license manuals and written tests (1982). PsycInfo.
13. Evaluation of peer intervention training for high school alcohol safety education (1986). PsycInfo.
14. A taste of suspension: The preventive and deterrent value of limited license suspension (1987). PsycInfo.
15. Intervention with alcohol-impaired drivers by peers, parents and puerveyors of alcohol (1990). PsycInfo.
16. The effect of license suspension upon DWI recidivism (1991). PsycInfo.
17. Factors influencing the effectiveness of server-intervention education (1991). PsycInfo.
18. The effect of cellular phone use upon driver attention (1993). PsycInfo.
19. Server intervention: Accomplishments and needs (1993). PsycInfo.

20. The automated Psychophysical Test (APT) for assessing age diminished capabilities (1994). PsycInfo.
21. The effect of enforcement upon service of alcohol to intoxicated patrons of bars and restaurants (1994). PsycInfo.
22. Meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders: A useful clarification of what is and is not known (1995). PsycInfo.
23. The effects of motorcycle helmets upon seeing and hearing (1995). PsycInfo.
24. Estimating blood alcohol level from observable signs (1997). PsycInfo.
25. Accident prevention versus recidivism prevention courses for repeat traffic offenders (1997). PsycInfo.
26. The effect of lane width and contrast upon lanekeeping (1998). PsycInfo.
27. Development of a standardized boating sobriety test (1999). PsycInfo.
28. Multivariate analysis of age-related driver ability and performance deficits (1999). PsycInfo.
29. Graduated driver licensing and safer driving (2003). PsycInfo.
30. Young novice drivers: Careless or clueless? (2003). PsycInfo.
31. Graduated driver licensing and safer driving (2003). Eric
32. Human error in recreacional boating (2007). PsycInfo.

5. AGRAN, PHYLLIS F.(26 artículos publicados)

En la base de datos Medline encontramos 26 trabajos del autor Agran, P. F. A continuación se detallan los artículos.

1. Motor vehicle occupant injuries in non-crash events (1981).
2. Injury reduction by mandatory child passenger safety laws (1983).
3. Motor vehicle childhood injuries caused by noncrash falls and ejections (1985).
4. Non-crash motor vehicle accidents. Injuries to children in the vehicle interior (1985).
5. Motor vehicle accident trauma and restraint usage patterns in children less than 4 years of age (1985).
6. A comparison of reported and unreported noncrash events (1985).
7. Injury reduction by mandatory child passenger safety laws (1985).
8. Effects of legislation on motor vehicle injuries to children (1987).
9. Fetal death in motor vehicle accidents (1987).
10. Injuries to a sample of seatbelted children evaluated and treated in a hospital emergency room (1987).
11. Limitations of data compiled from police reports on pediatric and bicycle motor vehicle events (1990).
12. Pediatric injuries in the back of pickup trucks (1990).
13. Comparison of motor vehicle occupant injuries in restrained and unrestrained 4 to 14 year olds (1992).
14. On lap stravel: still a problem in motor vehicles (1992).
15. The bicycle: a developmental toy versus a vehicle (1993).

16. Differences in child pedestrian injury events by location (1994).
17. Surveillance of pediatric injury hospitalizations in Southern California (1995).
18. Who carries passengers in the back of pickup trucks? (1995).
19. Family, social and cultural factors in pedestrian injuries among hispanic children (1998).
20. Associated with restraint use of children in fatal crashes (1998).
21. Rates of pediatric and adolescent injuries by year of age (2001).
22. Rates of pediatric injuries by 3 month intervals for children 0 to 3 years of age (2003).
23. Violators of a child passenger safety law (2004).
24. Development of a child safety seat Hassles Scale in a largely low income population (2006).
25. School transportation safety (2007).
26. Passenger safety: direction, selection, location, installation (2008).

6. WELLS-PARKER, ELISABETH (21 artículos publicados)

La autora Wells-Parker tiene 19 trabajos en la base de datos PsycInfo y 7 trabajos en la base de datos Medline. En el siguiente apartado realizaremos una reseña de sus trabajos publicados.

1. Stress experiences and drinking histories of elderly drunken driving offenders (1983). PsycInfo.
2. A typology for drinking driving offenders: Methods for classification and policy implications (1986). PsycInfo.
3. Behavioral and employment consequences of driver's license suspension for drinking driving offenders (1988). PsycInfo.
4. Long term effectiveness of probation, short-term intervention and LAI administration for reducing DUI recidivism (1988). PsycInfo- Medline.
5. Interactions among DUI offender characteristics and traditional intervention modalities: A long term recidivism follow-up (1990). PsycInfo-Medline.
6. Meta-analysis of research on DUI remedial interventions (1990). PsycInfo.
7. Matching the DWI offender to an effective intervention strategy: An emerging research agenda (1990). PsycInfo.
8. Female DUI offenders: a comparison to male counterparts and an examination of the effects of intervention on women's recidivism rates (1991). Medline.
9. An examination of cluster-based classification schemes for DUI offenders (1993). PsycInfo.
10. Mandated treatment. Lessons from research with drinking and driving offenders (1995). PsycInfo.
11. Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders (1995). PsycInfo-Medline.
12. Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/ drive offenders (1995). Medline.

13. The past in prologue: Determining directions for research on DUI remediation from meta-analysis (1995). PsycInfo.
14. Alcohol related measures as factors in traffic fatalities (1996). PsycInfo.
15. Stages of change and self-efficacy for controlling drinking and driving. A psychometric analysis (1988). PsycInfo.
16. Putting the past in perspective: Formulating questions for the future (2000). PsycInfo.
17. Self-efficacy and motivation for controlling drinking and drinking/driving. An investigation of changes across a driving under the influence (DUI) intervention program and of recidivism prediction (2000). PsycInfo-Medline.
18. Enhancing the effectiveness of traditional interventions with drinking drivers by adding brief individual intervention components (2002). PsycInfo-Medline.
19. An exploratory study of the relationship between road rage and crash experience in a representative of US drivers (2002). PsycInfo-Medline.
20. Interpreting research for practice: A challenge for evidence-based assessment and intervention with DWI offenders (2004). PsycInfo.
21. Are depressed drinking/driving offenders more receptive to brief intervention? (2006). PsycInfo-Medline.

7.AVERY, J.G. (20 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos Medline 20 trabajos de Avery, J. G. A continuación presentamos la reseña de sus artículos:

1. Motorcyclists' injuries (1977). Medline.
2. Motorcycle training and accidents (1977). Medline.
3. Car seat belt legislation third time lucky ? (1978). Medline.
4. Motorcycle accidents in teenage males. A modern epidemic (1979). Medline.
5. Motorcycle crash helmets (1979). Medline.
6. The safety of children in cars (1980). Medline.
7. Medical planning for a major event: the Pope's visit to Coventry airport, 30 may 1982 (1982). Medline.
8. Scandinavian and Dutch lessons in childhood road traffic accident prevention (1982). Medline.
9. Children in cars (1983). Medline.
10. Seat belt success: where next ? (1984). Medline.
11. The overall assessment of the medical effects of seat belt legislation in the United Kingdom (1985). Medline.
12. Death and injury to children in cars in Britain (1985). Medline.
13. Restraint of babies in cars (1986). Medline.
14. Time to stop putting the clocks back? (1987). Medline.
15. Sporting motorcycle accidents in children (1988). Medline.
16. Premature mortality due to alcohol related motor Vehicle traffic fatalities- United States, 1987 (1988). Medline.

17. Geographical and social variations in mortality due to childhood accidents in England and Wales 1975-1984 (1990). Medline.
18. Health of the nation (1991). Medline.
19. Children and bicycles (1995). Medline.
20. Accident prevention injury control -injury prevention- or whatever? (1995). Medline.

8. MANN, ROBERT (19 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos PsycInfo 19 trabajos de Mann, Robert. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. A continuación presentamos la reseña de sus artículos:

1. A critical review on the effectiveness of drinking driving rehabilitation programmes (1983). PsycInfo.
2. School based programmes for the prevention of drinking and driving: Issues and results (1986). PsycInfo.
3. The relationship between alcohol related traffic fatalities and per capita consumption of alcohol, Ontario, 1957-1983. PsycInfo.
4. Programs to change individual behaviour: Education and rehabilitation in the prevention of drinking and driving (1988). PsycInfo.
5. Alcohol problems, prevention and epidemiology: Looking for the next questions (1990). PsycInfo.
6. Alcohol availability, per capita consumption, and the alcohol crash problem (1990). PsycInfo.
7. Sentence severity and the drinking driver: Relationship with traffic safety outcome (1991). PsycInfo.
8. Attend, achieve, aspire: A caring program for urban youth (1992). PsycInfo.
9. Mortality in a sample of convicted drinking drivers (1993). PsycInfo.
10. Rehabilitation for convicted drinking drivers (second offers): Effects on mortality (1994). PsycInfo.
11. Settling old questions, stimulating new ones (1995). PsycInfo.
12. Alcohol related measures as factors in traffic fatalities (1996). PsycInfo.
13. Choosing a rational threshold for the definition of drunk driving: What research recommends (2002). PsycInfo.
14. The effects of drinking driving laws: A test of the differential deterrence hypothesis (2003). PsycInfo.
15. Alcohol consumption and problems among road rage victims and perpetrators (2004). PsycInfo.
16. Assessing consequences of alcohol and drug abuse in a drinking driving population (2006). PsycInfo.
17. Drinking driving fatalities and consumption of beer, wine and spirits (2006). PsycInfo.
18. Cannabis use and self reported collisions in a representative sample of adult drivers (2007). PsycInfo.
19. Road rage and collision involvement (2007). PsycInfo.

9. GROEGER, JOHN A. (19 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos PsycInfo 19 trabajos de Groeger. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. A continuación presentamos la reseña de sus artículos:

1. Motion perception is not direct with indirect viewing systems (1988). PsycInfo.
2. Assessing one's own and others' driving ability: Influences of sex, age, and experience (1989). PsycInfo.
3. Conceptual bases of drivers' errors (1989). PsycInfo.
4. Driver's errors, in and out of, context (1990). PsycInfo.
5. Errors and bias in assessments of danger and frequency of traffic situations (1990). PsycInfo.
6. Psychological influences on traffic law compliance (1995). PsycInfo.
7. Self preserving assessment of skill? (1996). PsycInfo.
8. Judgement of traffic scenes. The role of danger and difficulty (1996). PsycInfo.
9. Normative influences on decisions to offend (1997). PsycInfo.
10. Traffic psychology and behaviour (1998). PsycInfo.
11. Measuring memory span (1999). PsycInfo.
12. Expectancy and control: Perceptual and cognitive aspects of the driving task (1999). PsycInfo.
13. Why I study ... driving (2000). PsycInfo.
14. Understanding driving: Applying cognitive psychology to a complex everyday task (2000). PsycInfo.
15. Trafficking in cognition: Applying cognitive psychology to driving (2002). PsycInfo.
16. Conjunction in simulated railway signals: A cautionary note (2005). PsycInfo.
17. Systematic changes in the rate of instruction during driver training (2007). PsycInfo.
18. Anticipating the content and circumstances of skill transfer: Unrealistic expectations of driver training and graduated licensing (2007). PsycInfo.
19. Serial memory for sound specified locations: Effects of spatial uncertainty and motor supresión (2008). PsycInfo.

10. GELLER, E. SCOTT (19 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos PsycInfo 19 trabajos de Geller. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. A continuación presentamos la reseña de sus artículos:

1. Seat Belt usage: A potential target for applied behavior analysis (1980).
2. Community based interventions for encouraging safety belt use (1982).

3. A behavioural analysis of incentive prompts for motivating seat belt use (1982).
4. Promoting safety belt use at industrial sites: An effective program for blue collar employees (1984).
5. 'Flash for life': Community based prompting for safety belt promotion (1985).
6. Employer based programs to motivate safety belt use: A review of short term and long term effects (1987).
7. Drinking driving intervention strategies: A person situation behavior Framework (1988).
8. Intervening to increase children's use of safety belts (1989).
9. A conceptual framework for developing and evaluating behaviour change interventions for injury control (1990).
10. Preventing injuries and death from vehicles crashes: Encouraging belts and discouraging booze (1990).
11. Performance management and occupational safety: Start with a safety belt program (1990).
12. Knowing when to say when. A simple assessment of alcohol impairment (1991).
13. The buckle-up promise card: A versatile intervention for large-scale behaviour change (1991).
14. Increasing road safety behaviors (1993).
15. The psychology of safety: How to improve behaviors and attitudes on the job (1996).
16. Dream –operationalize-intervene-test: If you want to make a difference just do it_i (2001).
17. The airline lifesaver: A 17 year analysis of a technique to prompt the delivery of a safety message (2004).
18. Behavior based safety and occupational risk Management (2005).
19. Occupational injury prevention and applied behavior analysis (2006).

11. BECK, KENNETH (17 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos PsycInfo 17 trabajos de Beck. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. A continuación presentamos la reseña de sus artículos:

1. Adolescent gender differences in alcohol beliefs and behaviors (1987).
2. The social context of drinking among high school drinking drivers (1987).
3. Monitoring high school drinking patterns and influences: A preliminary focus group interview approach (1987).
4. Monitoring parent concerns about teenage drinking and driving: A random digit dial telephone survey (1990).
5. Monitoring parent concerns about teenage drinking and driving. A focus group interview approach (1991).

6. A model of parental involvement in adolescent drinking and driving (1992).
7. A comparison of teen perceptions and parental reports of influence on driving risk (2001).
8. Parental predictors of teen driving risk (2001).
9. Teen driving risk: The promise of parental influence and public policy (2002).
10. Does graduated licensing empower parents to place greater restrictions on their newly licensed teen's driving? (2003).
11. Parental monitoring and adolescent alcohol risk in a clinic population (2003).
12. Parental monitoring and adolescent drinking. Results of a 12 month follow-up (2004).
13. Parent –teen disagreement of parent –imposed restrictions on teen driving after one month of licensure: Is discordance related to risky teen driving? (2005).
14. Relation of parent-teen agreement on restrictions to teen risky driving over 9 months (2006).
15. Does the type of exposure to a roadside sobriety checkpoint influence driver perceptions regarding drunk driving? (2006).
16. Concerns, dispositions and behaviors of aggressive drivers. What do self-identified aggressive believe about traffic safety? (2006).
17. Cell phone users, reported crash risk, unsafe driving behaviors and dispositions: A survey of motorists in Maryland (2007).

12. FINN, PETER (16 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos Eric 16 trabajos de Finn. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. A continuación presentamos la reseña de sus artículos:

1. Kids and alcohol. Facts and ideas about drinking and not drinking (1975).
2. Transportation education and the social studies (1976).
3. Ride on ¡Mini units and learning activities on public transportation for grades 6 through 9 (1977).
4. Ride on ¡ Mini units and learning activities on public transportation for grades 9 through 12 (1977).
5. Transportation consumer education for adults: Mini Unites and learning activities (1977)
6. Transportation consumer education curriculum guide (1977).
7. Transportation and the environment in Harmony: Mini units and learning activities for grades 6 through 9 (1977).
8. Transportation and the environment in harmony: Mini units and learning activities for grades 9 through 12 (1977).
9. Pedal on ¡ Mini Units and learning activities on bicycles for grades 6 trough 9 (1977).
10. Pedal on¡ Mini units and learning activities on bicycling for grades 9 through 12 (1977).

11. Reports on development and validation of utilization materials to accompany two series of U.S. Office of education alcohol education films (1977).
12. Learning about emergency vehicles (1978).
13. Teaching occupational safety and health at the secondary and college level. Instructor guide (1980).
14. National assessment of school resource officer programs. Final project report (2005).
15. Comparison of program activities and lessons learned among 19 school resource officer (SRO) programs (2005).
16. Case studies of 19 school resource officer (SRO) programs (2005).

13. SIMONS-MORTON, BRUCE (17 artículos publicados)

En la base de datos PsycInfo encontramos 13 trabajos del autor Simons-Morton, y en la base de datos Medline 4 trabajos. A continuación realizamos la reseña de los trabajos:

1. An ecological approach to the prevention of injuries due to drinking and driving (1989). PsycInfo-Medline
2. Effectiveness and cost effectiveness of persuasive communications and incentives in increasing safety belt use (1987). PsycInfo
3. Evaluation of a local designated driver and responsible server program to prevent drinking and driving (1997). PsycInfo-Medline
4. How well do parents manage young driver crash risk? (2003). PsycInfo-Medline
5. Persistence of effects of a brief intervention on parental restrictions of teen driving privileges (2003). Medline
6. Increased parent limits on teen driving: Positive effects from a brief intervention administered at the motor vehicle administration (2004). PsycInfo
7. The observed effects of teenage passengers on the risky driving behaviour of teenage drivers (2005). PsycInfo
8. Persistence of effects of the checkpoints program on parental restrictions of teen driving privileges (2005). Medline
9. The effect on teen driving outcomes of the checkpoints program in a state wide trial (2006). PsycInfo-Medline
10. Increasing parent limits on novice young drivers: Cognitive mediation of the effect of persuasive messages (2006). PsycInfo
11. The effect on teen driving outcomes of the checkpoints program in a statewide trial (2006). Medline
12. The effects of the checkpoints program on parental imposed driving limits and crash outcomes among Connecticut novice teen drivers at 6 months post-licensure (2006). PsycInfo

13. The application of social cognitive theory to injury prevention (2006). PsycInfo
14. Translational research in child and adolescent transportation safety (2006). PsycInfo-Medline
15. Increasing parent limits on novice young drivers: Cognitive mediation of the effect persuasive messages (2006). PsycInfo
16. Parent involvement in novice teen driving: Rationale, evidence of effects, and potential for enhancing graduated driver licensing effectiveness (2007). PsycInfo
17. Parenting and the young driver problem (2008). Medline

14. LAJUNEN, TIMO (13 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos PsycInfo 13 trabajos de Lajunen. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. A continuación presentamos la reseña de sus artículos:

1. Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in driver's self-assessments (1995).
2. The ergonomics of road signs: Explicit and embedded speed limits (1996).
3. Impression management and self-deception in traffic behaviour inventories (1997).
4. Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK driver (1998).
5. Cross cultural differences in drivers' self -assessment of their perceptual motor and safety skills: Australians and Finns (1998).
6. Trafik kazalrma yatkmlıkta kisilik özelliklerining rolü: Arastirma bulgulan ve yountemsel sorunlar. / The role of personality characteristics in traffic accident liability: Research findings and methodological considerations (1999).
7. Does traffic congestion increase driver aggression? (1999).
8. Why teenage cyclists do not wear helmets (2001).
9. Personality and accident liability. Are extraversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities? (2001).
10. Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving (2001).
11. Can we trust self reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses (2003).
12. Can social psychological models be used to promote bicycle helmet use among teenagers? A comparison of the Health Belief Model, Theory of Planned Behavior and the Locus of Control (2004).
13. The Manchester driver behaviour Questionnaire. A cross cultural study (2004).

15. DAUGHERTY, RONALD D. (13 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos Eric 13 trabajos de Daugherty. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. A continuación presentamos la reseña de sus artículos:

1. Expansion of vocational technical school programs to accomodate highway safety manpower requirements. Volume I, Introduction (1970).
2. Expansion of vocational technical school programs to accomodate highway safety manpower requirements. Volume II (1970).
3. Expansion of vocational technical school programs to accomodate highway safety manpower requirements. Volume III (1970).
4. Improving public information programs for vocational education. Final report (1970).
5. Highway safety occupational program development guide (1971).
6. Expansion of vocational technical school programs to accommodate highway safety manpower requirements. Volume IV (1971).
7. Expansion of vocational technical school programs to accomodate highway safety manpower requirements. Final report (1971).
8. Highway traffic accident investigation and reporting: Course guide (1972).
9. Highway traffic accident investigation and reporting: Student study guide (1972).
10. Highway traffic accident investigation and reporting: Basic course . Instructor's lesson plans (1972).
11. Accident investigation technician instructor training institute. Final report (1972).
12. Highway traffic safety manpower functions guide (1974).
13. A model for evaluating vocational automobile mechanics programs (1979).

16. SHOPE, JEAN T. (13 artículos publicados)

La autora Shope tiene 13 trabajos publicados, a continuación mostramos la reseña de sus artículos:

1. An elementary school based alcohol misuse prevention program: a follow-up evaluation (1992). PscyInfo.
2. Measurement of alcohol use and misuse in a cohorte of students followed from grade 6 through grade 12 (1994). PscyInfo.
3. Alcohol related predictor of adolescence driving: gender differences in crashes and offenses (1996). PscyInfo.
4. Effectiveness of a school based substance abuse prevention program (1996). PscyInfo-Medline.
5. Long term follow up of a high school alcohol misuse prevention program's effect on students' subsequent driving (2001). PscyInfo-Medline.

6. Adolescent antecedents of high risk driving behavior into young adulthood: Substance use and parental influences (2001). PscyInfo.
7. Graduated driver licensing in Michigan: early impact on motor vehicle crashes among 16 year old drivers (2001). Medline
8. Drinking driving as a componen of problema driving and problema behaviro in young adults (2002). PscyInfo.
9. Drinking driving as component of problem driving and problem behaviour in young adults (2002).
10. Examining trajectories of adolescent risk factors as predictors of subsequent high risk driving behavior (2003). PscyInfo- Medline.
11. Michigan's graduated driver licensign program: Evaluation of the first four years (2004). PscyInfo.
12. Influences of youthful driving behaviour and their potential for guiding interventions to reduce crashes (2006).
12. Graduated driver licensing. Review of evaluation results since 2002 (2007). PscyInfo-Medline.
13. Teen driving: Motor Vehicle crashes and factors that contribute (2008). PscyInfo-Medline.

17. HENNESSY, DWIGHT ANDREW(12 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos Eric 12 trabajos de Hennessy. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. A continuación presentamos la reseña de sus artículos:

1. The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviours (1997).
2. Traffic congestion, driver stress, and driver aggression (1999).
3. The influence of traffic congestion, daily hassles, and trait stress susceptibility on state driver stress: An interactive perspective (2000).
4. The interaction of person and situation within the driving environment: Daily hassles, traffic congestion, driver stress, aggression, vengeance and past performance (2000).
5. Gender, driver aggression, and driver violence: An applied evaluation (2001).
6. Further validation of the driving vengeance questionnaire (2001).
7. The relationship between driver aggression, violence, and vengeance (2002).
8. Age and vengeance as predictors of mild driver aggression (2004).
9. The influence of the actor- Observer bias on attributions of other drivers (2005).
10. Driving vengeance and wilful violations: Clustering of problem driving attitudes (2005).
11. Contemporary issues in road user behaviour and traffic safety (2005).
12. The effects of fatal vision goggles on drinking and driving intentions in college students (2006).

18. ROTHENGATTER, TALIB (10 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos PsycInfo 10 trabajos de Rothengatter. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. A continuación presentamos la reseña de sus artículos:

1. The effects of police surveillance and law enforcement on driver behaviour (1982).
2. A behavioural approach to improving traffic behaviour of young children (1984).
3. The role of media in road safety education for young children (1984).
4. Risk and the absence of pleasure: A motivational approach to modelling road user behaviour (1988).
5. Driver's attitude on seat belt use (1988).
6. Road user behaviour: Theory and research (1988).
7. Automatic policing and information systems for increasing traffic law compliance (1991).
8. Psychological aspects of road user behaviour (1997).
9. Traffic and transport psychology: Theory and application (1997).
10. Drivers' illusions no more risk (2002).

19. GIELEN, ANDREA C. (10 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos Medline 10 trabajos de Gielen. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. A continuación presentamos la reseña de sus artículos:

1. Project KISS (Kids in Safety Seats): educational approaches & evaluation measures (1984).
2. Health education and injury control: integrating approaches (1992).
3. In home injury prevention practices for infants and toddlers. The role of parental beliefs, barriers, and housing quality (1995).
4. Teaching safety: evaluation of a children's village in Maryland (1996).
5. Randomized trial of enhanced anticipatory guidance for injury prevention (2001).
6. Effects of improved access to safety counselling, products, and home visits on parents' safety practices: results of a randomized trial (2002).
7. Application of behaviour change theories and methods to injury prevention (2003).
8. Child pedestrians: the role of parental beliefs and practices in promoting safe walking in urban neighborhoods (2004).
9. Using a computer kiosk to promote child safety: results of a randomized, controlled trial in an urban pediatric emergency department (2007).

10. If you build it, will they come? Using a mobile safety centre to disseminate safety information and products to low income urban families (2009).

4.1.2.1.1) Listado de los autores más productivos por orden de firmante de la base de datos PsycInfo

En la tabla 4.1.2.1.1. observamos el listado de los autores más productivos por orden de firmante de la base de datos PsycInfo. Siguiendo la clasificación de Cole y Cole (1973), los grandes productores son Williams con 33 trabajos (1,81%), le sigue con 33 trabajos Voas (1,81%) , Mcknight con 20 trabajos (1,1%), Gellery Groeger con 19 trabajos (1,04%) respectivamente, Beck con 17 trabajos, Lajunen y Simons-Morton con 13 trabajos (0,71%) cada uno, Hennessy con 12 trabajos (0,66%) , Shope con 11 trabajos y Rothengatter con 10 trabajos (0,55%). En segundo lugar se encuentran los productores moderados con Hartos con 9 trabajos (0,49%), Hedlund también con 9 trabajos, C' de Baca con 7 trabajos (0,38%), Al-Madani y Kalyga con 6 trabajos (0,33%) y Will con 5 trabajos (0,27%). En tercer lugar encontramos los pequeños productores con Morrongiolo, Rosenbloom, Ullegerberg y Wagenaar con 4 trabajos cada uno de ellos.

Tabla 4.1.2.1.1. Listado de los autores más productivos por orden de firmante de la base de datos PsycInfo

AUTORES PSYCINFO	PRODUCTIVIDAD TRABAJOS	%
Williams, Allan F.	33	1,81
Voas, Robert B.	33	1,81
McKnight, James	20	1,1
Geller, E. Scott	19	1,04
Groeger, John A.	19	1,04
Mann, Robert E.	19	1,04
Wells-Parker, Elizabeth	19	1,04
Beck, Kenneth H.	17	0,93
Lajunen, Timo	13	0,71
Simons-Morton, Bruce	13	0,71
Hennessy, Dwight Andrew	12	0,66
Shope, Jean T.	11	0,6
Rothengatter, Talib	10	0,55
Hartos, Jessica	9	0,49
Hedlund, James	9	0,49
C' de Baca, Janet	7	0,38
Al-Madani, Hashim	6	0,33
Kalyga, Slava	6	0,33
Iversen, Hilde	6	0,33
Will, Kelli England	5	0,27
Morrongiolo, Barbara	4	0,22

Rosenbloom, Tova	4	0,22
Ullerberg, Paul	4	0,22
Wagenaar, Alexander	4	0,22
TOTAL	1823	

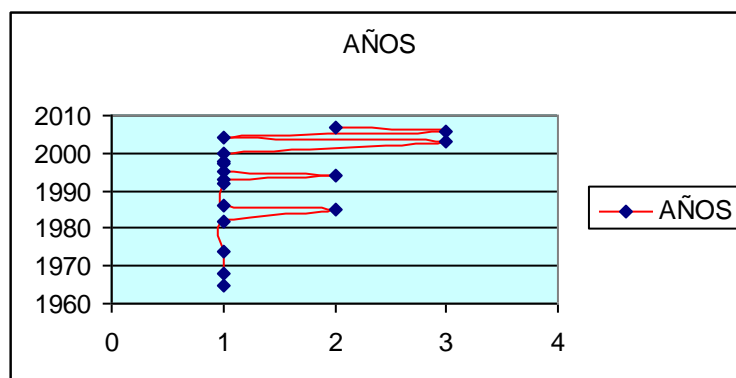
A continuación realizamos unas fichas informativas de cada autor más productivo de la base de datos PsycInfo.

WILLIAMS, ALLAN F. (33)

Este autor tiene 33 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Durante 42 años el grupo de colaboración publica durante el siguiente período temporal: 1965, 1974, 1968, 1982, 1985 (2), 1986, 1992, 1993,1994 (2), 1995, 1997, 1998, 2000, 2003 (3), 2004, 2006 (3), 2007 (2).



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Accident Analysis & Prevention (4), Journal of Safety Research (4), Alcohol, Drugs & Driving (3), American Psychologist, International Journal of the Addictions, Quarterly Journal of Studies on Alcohol (2), Journal of Consulting and Clinical Psychology, Health Psychology.

IDENTIFICADORES

Williams utiliza 124 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptor por artículo 3,75. La frecuencia de los descriptores utilizados son: adolescents (2), adolescent passengers, age differences (2), alcohol sales, alcohol impairment, assessment of statewide seat belt enforcement campaign, assessment of night time driving & fatal crash involvement, adolescent development, alcoholics, alcohols, attitudes, alcohol impaired driving, alcohol impaired driving behavior & change, accident prevention (2), blood alcohol concentration information, crash involvement, consequences, conference presentation (2), citizen activist

groups, data from 1977 national personal transportation survey & fatal accident reporting system, drivers (9), drivers & passengers (2), driving behavior (2), development &

evaluation of pilot programs, driver responsibility, driving behavior (6), drinking problems, erratum, factors in motor vehicle crash risk (2), drunk driving risk, drug abuse, factors associated with high blood alcohol concentration, fatally injured drivers, graduated licensing, graduated driver licensing, health education, health behavior, health care psychology, high school students, distractions, driving behavior, educational programs (2), evaluation, experience level, factors motivating safe driving behavior, graduated licensing legislation, gender differences, highway safety (6), high school students (2), human sex differences, injuries (3), interrelationships & implications for dynamics of taking preventive actions, incidence of fatal motor vehicle accidents, knowledge level, knowledge & violation of state curfew laws preventing young drivers from driving, motor vehicles at night, laws vs education & public information programs, licensing provisions, mass media (2), motor vehicles, midnight driving, motor traffic accidents (5), motor vehicle deaths (2), neurosis, passenger restrictions, parent child relations, parents' views, parents & elementary school children, passenger effects, physicians, prevention, psychologists (2), prevention behaviors associated with health & accidents & property loss & financial loss, problem drinkers, program to increase child restraint use & rear seating position in vehicles, rates of front seat belt use, raising age for purchasing alcoholic beverages, risk reduction, risk factors, risk assessment, risky driving behavior & licensing interventions, role deviation, role in injury control & reduction, safety belts (4), self concept, self reported alcoholic beverage drinking & driving, safety devices, seat belt use, speed limit, special education, speeders, teenagers, teen driving risks, teenage driving, use & knowledge of proper activation of antilock brake systems, velocity, united states, use of automatic vs manual automobile seat belt systems, youthful drivers (2).

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Self concepts of college problem drinkers: A comparison with alcoholics (1965). En el estudio se investiga la correlación entre factores de personalidad como la autoevaluación y la conducta de beber en una muestra de 4 fraternidades de universitarios de Nueva Inglaterra. Los resultados muestran que la conducta de beber en conductores masculinos está asociada a puntuaciones bajas en autoevaluación.
2. Philosophy and evaluation of an alcohol education program (1968). Describe un programa educativo dirigido a la escuela de secundaria para informar sobre los efectos del alcohol en la conducción. La evaluación del programa concluye que el programa afectó positivamente en las actitudes, pero estos cambios eran temporales y cambiaban de actitud al cabo de un mes.
3. Dimensions of preventive behavior (1973). Se realizaron dos estudios para correlacionar sus resultados para investigar los comportamientos y la salud preventiva, los accidentes de tráfico y las pérdidas financieras. El estudio de comportamientos preventivos de la salud fueron recogidos a través de una encuesta telefónica en una muestra de 161 mujeres y 193 hombres en una encuesta enviada por correo. El análisis factorial indicó que los comportamientos preventivos en general y los comportamientos saludables eran unidimensionales y limitados en un número de variables, siendo la mayoría de dimensiones independientes. En la conclusión se comenta la

importancia de las implicaciones para investigar la dinámica de promocionar acciones preventivas.

4. *On the road driving records of licensed race drivers (1974)*. En este estudio se estudia el tipo de infracción y la tasa de accidentalidad de conductores que conducen coches deportivos con licencia para competir en EEUU y se correlaciona esta tasa con la raza, sexo, tipo de infracción cometida. Los resultados sugieren una necesidad de promover cursos de educación del conductor para reducir riesgos en vehículos con tecnología muy avanzada, pues eran los que mayor puntuación tenían en número de accidentes e infracciones.
5. *Passive and active measures for controlling disease and injury: The role of health psychologists (1982)*. Se discuten los enfoques sobre seguridad activa y pasiva, para la prevención de lesiones y también se reflexiona sobre el rol del psicólogo de la salud. Seguridad activa y pasiva son dos enfoques opuestos en una dimensión “seguridad y prevención”, dos enfoques que deberían ser tratados de igual modo, en este artículo se comenta que su tratamiento es muy diferenciado pues dentro de la psicología se opta en la mayor parte de estudios por investigar conductas del individuo. En este artículo se recomienda que también se debería investigar para fomentar la seguridad pasiva.
6. *Night driving curfews in New York and Louisiana. Results of a questionnaire survey (1985)*. Se realiza un estudio con una muestra de 998 estudiantes de la escuela de secundaria de Nueva York y 1330 de la escuela secundaria de Louisiana, el objeto de estudio era evaluar si los jóvenes recién licenciados conocían las leyes de su estado referidas a la conducción de automóviles, sobre todo por la ley de restricción que prohíbe la conducción de vehículos a última hora de la tarde y a primera hora de la mañana, tramo horario conocido como toque de queda. La muestra conocía la legislación vigente y en ambos estados un alto porcentaje había infringido el toque de queda, pero no en más de dos ocasiones. Sobre la percepción policial la mayoría de los jóvenes opinaban que no hacían suficiente presión para cumplir la restricción horaria, sin embargo los padres sí que opinaban que su presencia era muy importante para que los jóvenes obedezcan la ley. Los resultados del estudio mostraron que se redujo la tasa de accidentalidad en el tramo horario de toque de queda con mejores resultados en Nueva York que en Louisiana.
7. *Nighttime driving and fatal crash involvement of teenagers (1985)*. Se realizó un estudio en 1977 sobre los factores implicados en la causalidad del accidente de tráfico para realizar un perfil. Para ello el método para recopilar la información fue utilizada la encuesta. Los resultados muestran que los jóvenes durante la noche y mayor kilometraje son los que mayor tasa de accidentalidad registran.
8. *Raising the legal purchase age in the United States. Its effects on fatal motor vehicle crashes (1986)*. Realiza una revisión de los estudios que investigan los efectos de la aplicación de la legislación acerca de aumentar la edad para poder comprar bebidas alcohólicas y estudiar su

incidencia en los accidentes mortales de circulación. En la conclusión los resultados muestran que aumentar la edad de compra de alcohol en EEUU si que puede contribuir a la prevención de accidentes entre adolescentes y las medidas de prevención dirigidas tanto a los adolescentes y adultos son necesarias para tratar el problema de conducir ebrio.

9. Drinking and driving among high school students (1986). En este artículo se presentan los resultados de una encuesta sobre un cuestionario de 75 estudiantes de secundaria. Este trabajo se realizó en 1983 y proporcionó información sobre la conductores que conducen ebrios y los que no conducían ebrios. Por edad, el tramo de 15 años en la encuesta si que especificó las bebidas alcohólicas que bebían. Los jóvenes de 17 años varones y la mitad de las mujeres encuestadas contaron que habían conducido ebrios en el último mes una vez. Cerca de un cuarto de los estudiantes creía que con seis o más latas de cervezas eran suficientes para ser un conductor de riesgo. Se comenta y reflexionan la influencia parental, el número de kilometraje y las infracciones más frecuentes.
10. Observed use of automatic seat belts in 1987 cars (1989). Estudio realizado en 1987 para evaluar el uso del cinturón de seguridad utilizando una muestra de 10.363 conductores en 4 áreas metropolitanas de EEUU. Las presentaciones del cinturón del conductor estudiadas fueron de las marcas: Ford, Toyota, Nissan, Chrysler y General Motors. Los resultados indican que las marcas que poseen el cinturón automático proporcionadas por Ford, Nissan y Toyota utilizaron el cinturón un 90% de la muestra. Se comentan las diferencias entre los distintos modelos y prestaciones del cinturón en la plaza delantera, así como de las correas manuales, automáticas y desmontables.
11. Injury control. What psychologists can contribute (1992). Este artículo discute la contribución del psicólogo en el estudio del control de la lesión y el comportamiento del conductor, con el fin de prevenir lesiones y muertes por accidentes de tráfico.
12. Factors associated with high blood alcohol concentrations among fatally injured drivers in the United States, 1991 (1993). En 1991 se realiza un estudio de los conductores implicados en un accidente de tráfico y que habían dado positivo en las pruebas de alcoholemia en sangre en los EEUU. El estudio se realizó en 23 estados con una muestra de 6632 conductores implicados en accidentes de tráfico, representado el 32% de la tasa total de accidentalidad en 1991 en EEUU. Los resultados muestran que el 40% de los conductores dieron positivo de alcohol, en la prueba sanguínea. Los factores asociados a una alta tasa de alcohol era la edad-jóvenes-, género masculino, últimas horas de la noche, carencia de uso del cinturón de seguridad, licencias suspendidas, accidentes en curvas.
13. Youthful drivers and motor vehicle crash risk (1994). Discute la asociación principal entre la edad del joven conductor y el riesgo creciente del accidente. Se investigan la estadística basada en tasa de

accidentalidad, tasa de accidentalidad per cápita, género y riesgo del accidente. En los resultados se observa que la tasa del accidente en conductores jóvenes son más altas que en otras categorías de edad, incluyendo los ancianos. La inmadurez manifestada por comportamientos arriesgados, la inexperiencia del conductor novel y el consumo de alcohol son los factores de riesgo que se identifican en los resultados. En la conclusión se comenta que las medidas adoptadas para retrasar la edad de obtención de la licencia y el período de vigilancia de los padres puedan reducir los riesgos.

14. Development and evaluation of pilot programs to increase seat belt use in North Carolina (1994). Describe tres programas experimentales diseñados para investigar y evaluar técnicas para aumentar la frecuencia de uso del cinturón de seguridad en Carolina del Norte (EEUU). Cada uno de los programas implicó una campaña publicitaria en radio, televisión y periódicos, además de la aplicación intensiva de patrullas de comprobación y sanción. Más de 2500 sanciones se registraron durante el programa. Los resultados mostraron un aumento en frecuencia en las plazas delanteras, en relación al sexo y grupo de edad, aumentó la tasa de uso, en mujeres y adultos mayores de 25 años.
15. Driver experience with antilock brake systems (1994). Evaluaron a 1005 conductores de los últimos modelos de vehículos equipados con frenos antilock americanos en Carolina del Norte y Wisconsin sobre su uso. Aproximadamente el 54% de los conductores de Carolina del Norte y el 41% en Wisconsin no pudieron demostrar cómo utilizar correctamente ese tipo de frenos en situaciones de emergencia.
16. The contribution of education and public information to reducing alcohol-impaired driving (1994). Revisa los programas educativos y la legislación que han procurado influir en el comportamiento del conductor ebrio. En este estudio se comparó la eficacia de los programas educativos frente a la legislación en el cambio conductual. Los resultados demostraron que las leyes y sus sanciones son más eficaces en la modificación conductual, frente a los programas educativos. En la conclusión se comenta que los programas educativos pueden proporcionar ayuda para transmitir conocimiento y para su buen aprovechamiento tienen que ponerse en marcha junto a las medidas legislativas.
17. Factors that drivers say motivate safe driving practices (1995). En esta investigación 543 conductores noveles fueron evaluados a través de un examen a nivel nacional, esta prueba estaba diseñada para identificar los factores que motivan comportamientos seguros en los adolescentes; y para determinar cómo la gente clasifica la seguridad a la hora de conducir el vehículo. Los resultados mostraron que los conductores tienden a clasificarse en término medio como conductores seguros. Fueron citados como factores importantes en la preocupación e implicación de su conducta segura, factores negativos como los accidentes y sus consecuencias en el coste económico y el

seguro del automóvil. En la discusión se comenta que la aplicación de la seguridad vial y el conocimiento de las motivaciones del conductor pueden ser muy importantes para promover programas de seguridad vial.

18. Development and evaluation of programs to increase proper child restraint use': Erratum (1997). Discute un programa experimental para aumentar el uso de los sistemas de retención infantiles en Durham (Carolina del Norte, EEUU), en un programa estatal. Dos centros de guardería y dos centros de educación primaria, participaron en el programa. Para los niños de las guarderías se realizaron charlas informativas y folletos para los padres. Para los niños de primaria se realizaron asambleas informativas y demostraciones sobre el buen uso de los sistemas de retención. El programa experimental indicó un aumento de la frecuencia de uso a corto plazo.
19. Risky driving behavior among adolescents (1998). Este estudio presenta una perspectiva aplicada al estudio de las consecuencias de los accidentes de tráfico en adolescentes entre 16 y 19 años y se discute cómo puede solucionarse este problema de salud. El autor trata temas como la obtención de la licencia y la necesidad de realizar investigaciones longitudinales acerca del desarrollo de habilidades y estilos de conducción en la adolescencia.
20. Comment on occupant and licensing interventions (1999). Este artículo es un resumen sobre las intervenciones en educación vial que se realizan para los adolescentes que quieren obtener la licencia, programas de promoción del uso de cinturón de seguridad para pasajeros y conductores y las actividades de promoción para el uso de los sistemas de retención en niños.
21. "Buckle up NOW"; An enforcement program to achieve high belt use (2000). Esta investigación comenta los resultados de una campaña estatal sobre la promoción del uso del cinturón de seguridad en el estado de Nueva York en 1999. Los resultados de la campaña indicaron un aumento del 69 al 90% del uso del cinturón de seguridad en la plaza delantera.
22. Physician counselling about safe vehicle travel for children (2001). A pesar del aumento del uso de los sistemas de retención infantiles, todavía muchos niños no viajan con seguridad en el automóvil. Los médicos desempeñan un papel potencialmente importante a la hora de poder educar a los padres sobre prácticas apropiadas según el recorrido y pueden modificar su comportamiento en pro de la seguridad del niño. En este estudio de realizaron 1500 encuestas telefónicas, la muestra de distribuyó atendiendo a la raza étnica, hombres blancos caucásicos, afroamericanos e hispanos. La mayoría de los encuestados 62% nunca había hablado sobre el modo de transporte de sus hijos en el automóvil. Dentro de la especialidad médica, fueron los pediatras los que mayor información proporcionaron y asesoramiento a los caucásicos. El 80% de los encuestados no habían sido informados del peligro del airbag en el asiento delantero. Se les había informado sobre quemadas y caídas en

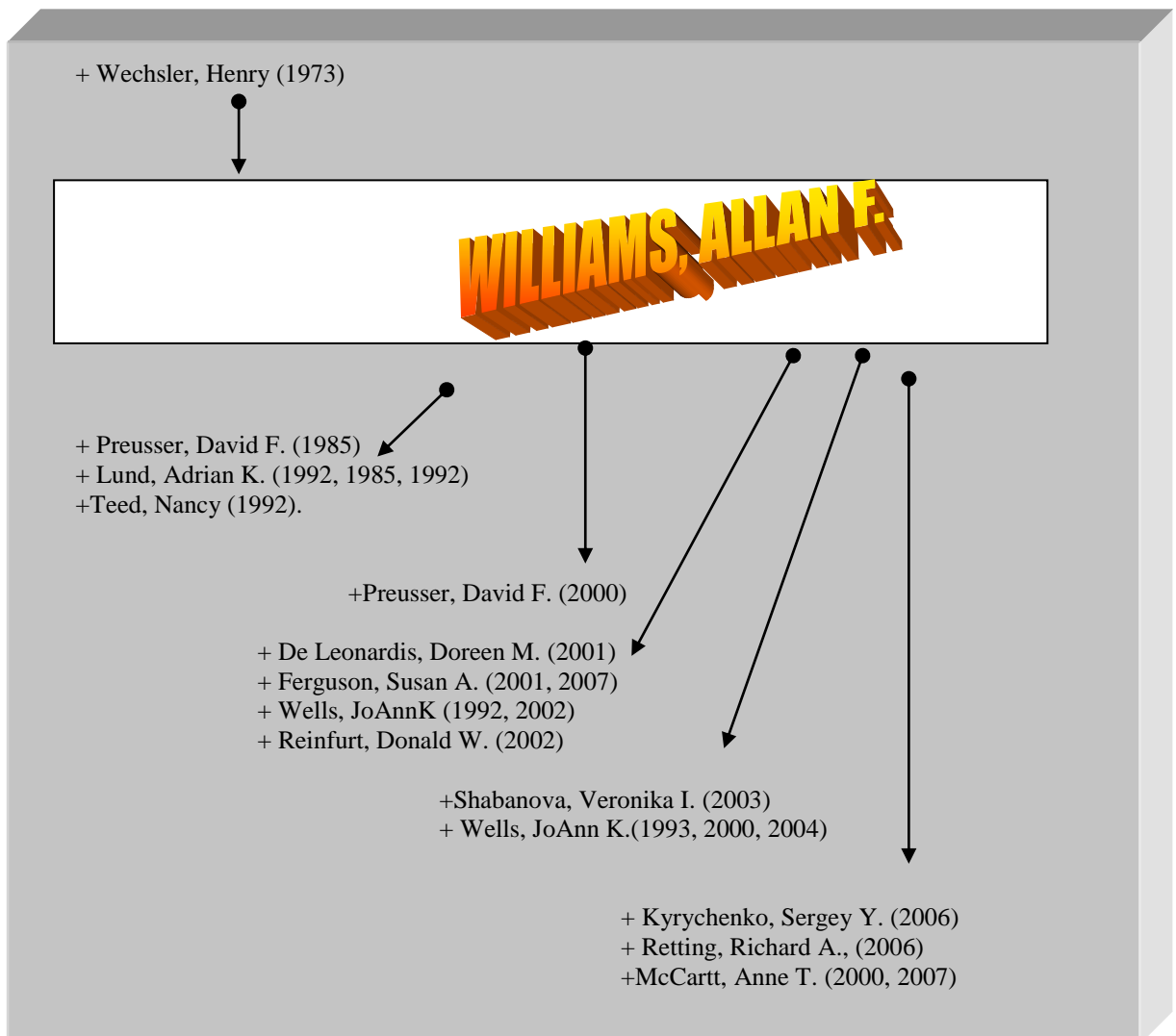
- el vehículo en mayor proporción que sobre factores de seguridad pasiva.
23. Increasing seat belt use in North Carolina (2002). Examina las dos primeras fases de un programa para aumentar el uso del cinturón de seguridad en Carolina del Norte. La base teórica se basa en las experiencias de las leyes que fueron bien acogidas en Canadá. El programa realizado en 1993 y 1994, incluyó una campaña publicitaria sobre la importancia del uso del cinturón en periódicos y televisión. Los resultados mostraron aumentos sustanciales de uso en 1994.
 24. Teenage drivers. Patterns of risk (2003). Este artículo revisa y hace una síntesis de la literatura para determinar patrones de riesgo entre conductores adolescentes. Es importante su estudio pues los adolescentes son los que mayor tasa de accidentalidad obtienen en los últimos años. El riesgo varía dependiendo de la situación, son menos frecuentes las situaciones de conducción entre novales de noche y con pasajeros. El riesgo más común en este grupo es conducir ebrios (algunos con pasajeros). Se reflexiona sobre los programas para promover la seguridad y desalentar el riesgo elevado.
 25. Views of US drivers about driving safety (2003). En esta investigación se determina qué opinan los conductores sobre los riesgos de la carretera, qué los motiva para conducir con seguridad, cómo reducen el riesgo en lesiones y accidentes y cómo clasifican sus habilidades de conducción. En los resultados del estudio los conductores opinan que su motivación para conducir de forma segura era su preocupación por la seguridad del resto de conductores, seguida por evitar accidentes, costes del seguro y multas. Las amenazas y riesgos que perciben son: el consumo de alcohol y no respetar las señales, como los semáforos en rojo. En relación a la forma de reducir accidentes y lesiones, los conductores usaron más habitualmente el cinturón de seguridad y para evitar lesiones realizaban la conducción defensiva. Sobre sus habilidades la mayor parte de los conductores opinan que sus habilidades son óptimas.
 26. Responsibility of drivers, by age and gender, for motor vehicle crash deaths (2003). A partir de los datos divulgados en el sistema FARS de EEUU durante los años 1996-2000 se analizó el perfil del accidente en que se encontraban implicados solamente uno o dos vehículos. Los resultados muestran que los implicados en los accidentes mortales eran los más jóvenes y los más ancianos de los grupos de edad. En los accidentes donde estaban implicados dos vehículos, los conductores mayores eran los responsables. Los varones jóvenes son los que sufrían un mayor porcentaje de muertes en los accidentes que las mujeres y eran los responsables de los accidentes. Los resultados destacan la alta contribución de los conductores jóvenes en el problema de la accidentalidad, de ahí de la necesidad de adoptar medidas de prevención.
 27. The role of enforcement programs in increasing seat belt use (2004). Las leyes sobre el uso del cinturón de seguridad condujeron al mayor uso del cinturón de seguridad en los EEUU y Canadá, aunque los

efectos iniciales fueron muy limitados. Los funcionarios provinciales canadienses lanzaron campañas sobre los años 80 que dieron muy buenos resultados respecto al aumento de la frecuencia de uso. Posteriormente a la aplicación de los programas canadienses fueron aplicándose en EEUU y el también aumentó el uso del cinturón de seguridad. En este artículo se comentan las necesidades que EEUU debe tener en cuenta para tener en su población un uso prolongado del cinturón en un 90%. Se comentan programas de promoción y uso; así como medidas sancionadores.

28. Parent's views of teen driving risks, the role of parents, and how they plan to manage the risks (2006). No hay demasiada información sobre qué opinan los padres sobre los riesgos de los adolescentes en el período provisional de su licencia. Fueron entrevistados una muestra de padres de Connecticut cuando todavía no había salido en vigencia la ley sobre restricciones de conducción a medianoche y pasajeros. Los resultados muestran que después del programa los padres fueron informados de los riesgos de conducir a medianoche y llevar pasajeros que distraen la conducción; pero aunque conocían los riesgos la mayor parte de los padres no entendieron el binomio riesgo – accidentes.
29. Alcohol impaired driving and its consequences in the United States: The past 25 years (2006). Se realiza una revisión durante los últimos 25 años sobre el problema de conducir ebrio en EEUU. Los resultados muestran una caída de la tasa de accidentalidad, del 35-40% por causa del alcohol en los años 80 y 90, dos razones principales pueden explicar este efecto, una los grupos de activistas y la segunda una legislación sancionadora muy efectiva. En la conclusión se comenta que es necesario seguir con estas medidas para erradicar el problema.
30. Characteristics of speeders (2006). En este artículo se comentan las características del conductor que posee un limitador de velocidad en su vehículo, en el estado de Virginia de EEUU. Para ello se realizó un perfil del conductor de Virginia, edad, sexo, marca de vehículo, modelo y velocidad. En los resultados el perfil que se obtiene es el siguiente: el 3% de los conductores que sobrepasaba la velocidad tenía un limitador en su vehículo y eran responsables del 60% de los accidentes. Eran hombres jóvenes, con vehículos nuevos y en su expediente tenían un alto porcentaje de sanciones por hablar por el móvil. Se advierte sobre su comportamiento, ya que no es controlado sin la aplicación de una ley efectiva.
31. Passenger effects on teenage driving and opportunities for reducing the risks of such travel (2007). Se realizó una revisión de la literatura sobre la investigación que evidencia referentes sobre la implicación en los accidentes de los adolescentes y qué papel juegan los pasajeros en la accidentalidad. Los resultados sobre el rol del adolescente como conductor y pasajero nos muestran los siguientes datos: los adolescentes son más susceptibles a las influencias que los adultos, la combinación inexperiencia y distracción por parte de los pasajeros son dos factores de alto riesgo; por ello las restricciones sobre llevar

- pasajeros han sido eficaces en la reducción de la tasa de accidentalidad.
32. Science and graduated licensing (2007). La investigación del GDL (Graduated driver licensing), el conductor novel, es un campo de estudio muy importante para determinar cómo se puede mejorar su comportamiento y determinar factores de riesgo.
33. Contribution of the components of graduated licensing to crash reductions (2007). En este artículo se analiza cuál es la contribución de varios componentes para reducir las lesiones en conductores noveles y cómo pueden ser eficaces. Para ello se realizó una revisión y síntesis de la literatura sobre el tema. Los resultados mostraron que las restricciones temporales en el conductor novel sobre la conducción nocturna y la conducción con pasajeros contribuyeron a reducir la accidentalidad. Se recomienda la puesta en marcha de medidas colaterales de todos los componentes de la comunidad con leyes más severas.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

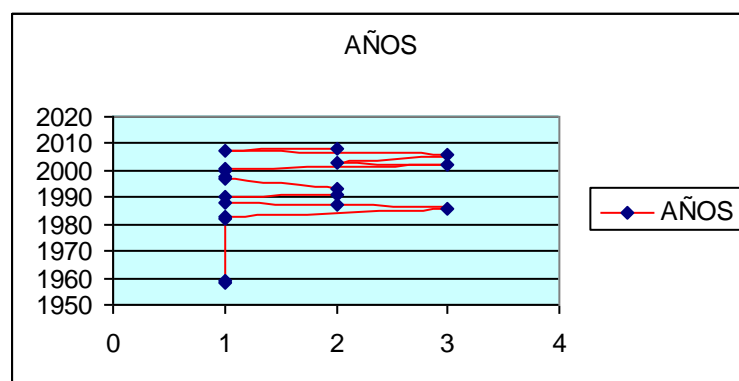


VOAS ROBERT B. (33)

Este autor tiene 33 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Durante 50 años publica con sus colaboradores trabajos en el siguiente período temporal: 1958, 1959, 1982, 1983, 1986 (3), 1987 (2), 1988, 1990, 1991 (2), 1993 (2), 1997, 1998, 2000, 2001, 2002 (3), 2003 (2), 2007, 2006 (3), 2008 (2).



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Addiction (9), Evaluation Review (2), Journal of Studies on Alcohol (8), Alcohol, Drugs & Driving (3), Accident Analysis & Prevention (6), Ababstracts & Reviews in Alcohol & Driving (2), Educational and Psychological Measurement, Journal of Applied Psychology.

IDENTIFICADORES

Voas utiliza 127 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptor por artículo 3, 84. La frecuencia de los descriptores utilizados es: accident prevention, adolescent alcohol drinking, adjudication, age, alcohol abuse (3), alcohol abuse prevention policy, alcohol sales, alcohol ignition interlocks, alcohol rehabilitation, alcohol drinking patterns (3), alcohol intoxication (2), alcohol use disorder, alcohol related fatal motor crashes, alcohol related deaths, arrest for driving vs crash involvement while impaired by alcohol, astronauts, assessment of demographic characteristics of drivers at-risk for alcohol-related driving accidents, behavior effects, blood alcohol, blood alcohol concentration (2), conference presentation, classes of drinkers, cross -border drinking, cross cultural differences, daytime vs weekday vs weekend night time accidents & breath-test results, death and dying, detection of drunk driving, drug usage, driving behavior, driving under the influence (7), driving while impaired, driving while suspended, driving while intoxicated , drinking status, drinking behavior, drinking & driving risk, drinking & driving component, drinking problems, drinking & driving countermeasures, drivers with suspended license due to drunk driving, drunk - driving intervention, drunk driving, drunk drivers, drugged driving, drunk driving enforcement, dui detection,

dui recidivism rates, dui offenders with suspended licenses, earlier-closing bar policy, episodic memory, evaluation of sticker marking program, evaluation of temporary vehicle immobilization program, fatal crashes (2), high –risk drinking, highway safety, history, inducement method for, increased deterrence without increased enforcement costs, international perspective, illegal drugs, international comparisons of crash data & alcohol involvement in traffic accidents., impaired driving offenders, jail sentences, kuder preference record, questionnaire, law enforcement (4), legal processes, legal incentive program, research guidelines, marine corps, methodology, mexican border, minimum legal drinking age, monitoring, mortality rate, motor traffic accidents (2), multiple dui offenders, naval aviation cadets, offenders, passive alcohol sensor validity, perceived risk of arrest & driving under the influence, persons convicted of drinking & driving offenses, policy issues, policy effectiveness, policy making, partial ban, public health community, project mercury, program evaluation, police change, psychodiagnostic, perceptions of other students' drinking, random breath testing, reliability & accuracy of passive alcohol detector, recidivism (3), recidivism rate, risk taking, risk factors, roadside vs random household telephone surveys, statistics, socially acceptable responses on, surveys, screening, space flight, selective enforcement during prime time drinking driving hours, student alcohol consumption, task in, task & work analysis, test validity, temporary vehicle impoundment, technology, typologies, traffic accidents, traffic laws, unlawful driving deterrence, validity of dui screening instruments, university campus, vehicle action programs, vocational interests, zero tolerance, young drivers.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. A procedure for reducing the effects of slanting questionnaire responses toward social acceptability (1958). Se describe un modelo para reducir las respuestas erróneas que se dan respecto a la aceptación social. Este modelo pretende eliminar las respuestas que podrían falsear los resultados.
2. Vocational interests of naval aviation cadets. Final results (1959). El estudio que se realiza en esta investigación en 605 cadetes, a los cuales se realiza un pase de un inventario de ítems relativos a su orientación vocacional, su trabajo, sus capacidades, la capacidad de esfuerzo y el agotamiento.
3. A description of the astronaut's task in Project Mercury (1961). Descripción de la tarea del astronauta en el proyecto Mercurio, se describen 8 tareas principales: gerencia de sistemas, programación, control de altitud, navegación, comunicación, observaciones de la investigación, desarrollo y uso de habilidades especiales, operación de lanzamiento y recuperación, uso de los vehículos.
4. Selective enforcement during prime-time drinking-driving hours: A proposal for increasing deterrence without increasing enforcement costs (1982). Se analizan los costos económicos sobre la detección de conductores ebrios. Se discute el proceso, la investigación y los grupos de terapia de autoayuda. En la conclusión se reflexionan sobre métodos disuasorios de prevención de la

conducta de ver durante las primeras horas nocturnas, como una buena alternativa para disminuir los costes judiciales.

5. Laboratory and field tests of a passive alcohol sensing system (1983). Se examina la eficacia y exactitud del detector pasivo del alcohol (PAD- Passive alcohol detector), que en España se conoce como el detector de aire espirado. Tres tipos de pruebas fueron realizadas: análisis y calibración en laboratorio, pruebas humanas controladas, y pruebas en el lugar del accidente. La conclusión indica que se debería mejorar en obtener eficacia en todas las pruebas.
6. Age differences of arrested and crash-involved drinking drivers (1986). Investigación para determinar el tramo de edad de conductores ebrios implicados en un accidente de tráfico, distinguiendo dos muestras de población, población ebria y población con DWI reincidente y con delito.
7. Evaluation of jail as a penalty for drunk driving (1986). Evaluación de la pena de cárcel en EEUU y otros países para investigar la eficacia del encarcelamiento como impedimento para reincidir en la conducta de beber y conducir. Se identifican alternativas al encierro y penas alternativas se discuten.
8. Deterring the drinking driver. The Stockton experience (1987). Se describe la experiencia de Stockton (California) en 1973, para determinar los efectos disuasivos de la aplicación de la nueva legislación sobre los conductores ebrios. El impacto de la medida fue medido por los datos del accidentes y por unas encuestas realizadas dos noches en fin de semana durante tres años y medio. Se redujo el número de conductores ebrios en la carretera en un 8% a partir del estudio y durante el programa se redujo a un 5%.
9. Emerging technologies for controlling the drunk driver (1988). Este capítulo describe el papel de las nuevas tecnologías en hacer cumplir las leyes. Este proyecto fue dirigido para controlar la conducta de conductores ebrios reincidentes (DUI- driving under the influence). Se discuten varias alternativas tecnológicas.
10. Drunk driving enforcement, adjudication, and sanctions in the United States (1990). Describe la historia y estado actual de la aplicación de DWI (conductor que conduce mientras está intoxicado) en los EEUU, tipos de juicio y el papel de las sanciones.
11. Enforcement of DUI laws (1991). En este artículo se compara el proceso de detección del alcohol en los conductores. Se describe el proceso empleado en EEUU y después se compara con el programa que se realiza en Australia. Se describen los procesos y consecuencias en los conductores ebrios, en los dos países y las consecuencias a nivel legislativo y sancionador. En EEUU se sanciona por el proceso de aspiración, mientras que en Australia se aplica la sanción mediante el análisis químico y se aplica un sistema de puntos a los conductores. Es importante la reflexión para detectar deficiencias y logros en ambos países.
12. Issues in cross-national comparisons of crash data (1993). Comparación de la eficacia de los programas de seguridad vial y métodos de recogida de datos, a nivel internacional. En este artículo se explica la implicación del alcohol en los accidentes, se describe el modelo americano para resolver este problema

en la sociedad americana y se compara con los métodos empleados en otros países.

13. Documenting community-level outcomes: Lessons from drinking and driving (1997). Artículo donde se comenta un estudio que se realizó a partir de encuestas telefónicas, donde la muestra era escogida al azar, para identificar el perfil de los conductores de alto riesgo que conducen estando ebrios.
14. The effect of drinking and driving interventions on alcohol-involved traffic crashes within a comprehensive community trial (1997). Evaluó los dos primeros años de un proyecto de intervención para reducir la tasa de accidentalidad por consume de alcohol. Para ello se utilizaron tres comunidades experimentales (California norteña, California meridional y Carolina del sur), para disuadir a los conductores de consumir alcohol antes de conducir un vehículo. El proyecto dio resultados positivos en la percepción del riesgo percibido y también en la reducción de la conducta de conducir ebrio.
15. Temporary vehicle immobilization: Evaluation of a program in Ohio (1997). Este estudio se centró en la evaluación de un programa realizado en Cincinnati (Ohio), donde se realizó un seguimiento de delincuentes reincidentes desde que se les habían retenido el vehículo hasta que les era devuelto, para estudiar su comportamiento ante el tráfico. Se observó una tasa más baja de conductas sancionables en los individuos que no tenían vehículo.
16. Evaluation of a method for reducing unlicensed driving: The Washington and Oregon license plate sticker laws (1997). Este informe cubre una evaluación de los programas diseñados en Washington y Oregon, el objetivo es reducir la conducción ilegal, para ello se utilizaron medidas legislativas y campañas disuasorias. El resultado fue positivo en Oregon, pero no se logró ningún efecto en Washington.
17. Temporary vehicle impoundment in Ohio: A replication and confirmation (1998). El conducir sin carné, porque los agentes policiales te han retirado el vehículo por conducir ebrio, es un problema significativo para la seguridad vial. Estos conductores reincidentes presentan porcentaje de un 4% para implicarse en un accidente de tráfico. Se revisan en este artículo varios programas en los cuales la inmovilización del vehículo resulta positiva para reducir la tasa de reincidencia por DUI.
18. DUI risk screening instruments (2000). En este documento se analizan los instrumentos de medida sobre el comportamiento de los conductores consumidores de alcohol, conductores ebrios delincuentes y reincidentes.
19. Court procedures for handling intoxicated drivers (2001). Aunque las sanciones punitivas tradicionales, tales como multas y encarcelamiento, se utilizan comúnmente, no se ha dejado de conducir ebrio en los EEUU. Por ejemplo los programas de rehabilitación como la terapia para dejar de consumir alcohol y los programas de concienciación y sensibilización acerca del consumo de alcohol, pueden reducir la tasa de reincidencia pero en un porcentaje muy bajo. Estos programas parecen ser más eficaces cuando son acompañados de una suspensión de la licencia de conducción. Además de esta medida de suspensión varios métodos alternativos se utilizan para limitar las oportunidades de conducir ebrio, como es la instalación de dispositivos en

el vehículo que impiden la conducción y la supervisión del hogar. En este artículo se comenta cómo la supervisión de los casos por los jueces es un componente muy importante en la prevención de la reincidencia.

20. Reducing high risk drinking by young Americans South of the border: The impact of a partial ban on sales of alcohol (2002). Los fines de semana miles de jóvenes menores de 21 años y adultos jóvenes entre 21 a 25 años que residen en localidades de EEUU se desplazan a México porque la edad permitida para beber es menor, 18 años, y el alcohol es más económico. En este artículo se detalla el impacto de una nueva ley en la frontera de EEUU con México. El objetivo del estudio trataba de determinar el efecto de una nueva ley sobre la hora de cierre de los locales donde se consume alcohol. A partir de enero de 1999 la hora de cierre de los locales donde se consume alcohol comprendió de las 5h de la madrugada a las 2h. Las pruebas de alcohol fueron realizadas a peatones en la frontera de Juárez antes y después del cambio legislativo, como resultado del estudio se redujo el número de jóvenes que volvían después de las tres de la mañana a EEUU con tasa de alcohol positiva.
21. Reducing high risk drinking by young Americans South of the border: The impact of a partial ban on sales of alcohol (2002). En este artículo se complementa el estudio del artículo 20 sobre el efecto del cambio de hora de cierre de los bares en la frontera de México, su objetivo era cambiar los hábitos de conducción y consumo de alcohol los fines de semana.
22. Permission to cross the border: The effective policy reduces high-risk drinking by marines (2002). Para reducir el consumo de alcohol de los marines estadounidenses en Tijuana y San Diego se realizó un programa con un sistema "chit". Los resultados fueron muy positivos y se redujo un 78% el consumo de alcohol procedente de bares mexicanos y el 84% de procedencia ilegal. Este experimento piloto hizo que en todas las bases navales en el área de San Diego se pusiera en marcha el sistema del "chit".
23. Evaluation of a program to motivate impaired driving offenders to install ignition interlocks (2002). Evaluación del programa de interlocks llevado a cabo en EEUU para motivar a los conductores ebrios a instalar un dispositivo de inhibición en el vehículo. Aproximadamente 30.000 dispositivos de seguridad, conocidos como alcoholocks son instalados para evitar que el vehículo se ponga en marcha si el conductor está ebrio, este programa está en funcionamiento en EEUU y Canadá; y también se han iniciado en Suecia y Australia. Sin embargo en EEUU la eficacia práctica de estos dispositivos es limitada porque solamente un porcentaje muy bajo de conductores consumidores de alcohol están dispuestos a instalar el dispositivo en el vehículo, estos conductores prefieren ir a la cárcel o bien otras penas.
24. Vehicle action: Effective policy for controlling drunk and other high-risk drivers? (2002). Este artículo revisa los estudios de los programas realizados en California, Minesota, Nueva York, Ohio, Oregon y Washington, acerca de las política legislativa para reducir el consumo de alcohol en los conductores.
25. The importance of intensifying the applications of what is known to work. Comment on chapter 9: Drink driving countermeasures (2003). En este artículo se hace una recopilación sobre un capítulo que hace referencia a la literatura publicada acerca de las medidas legislativas propuestas sobre el tema de los conducción de

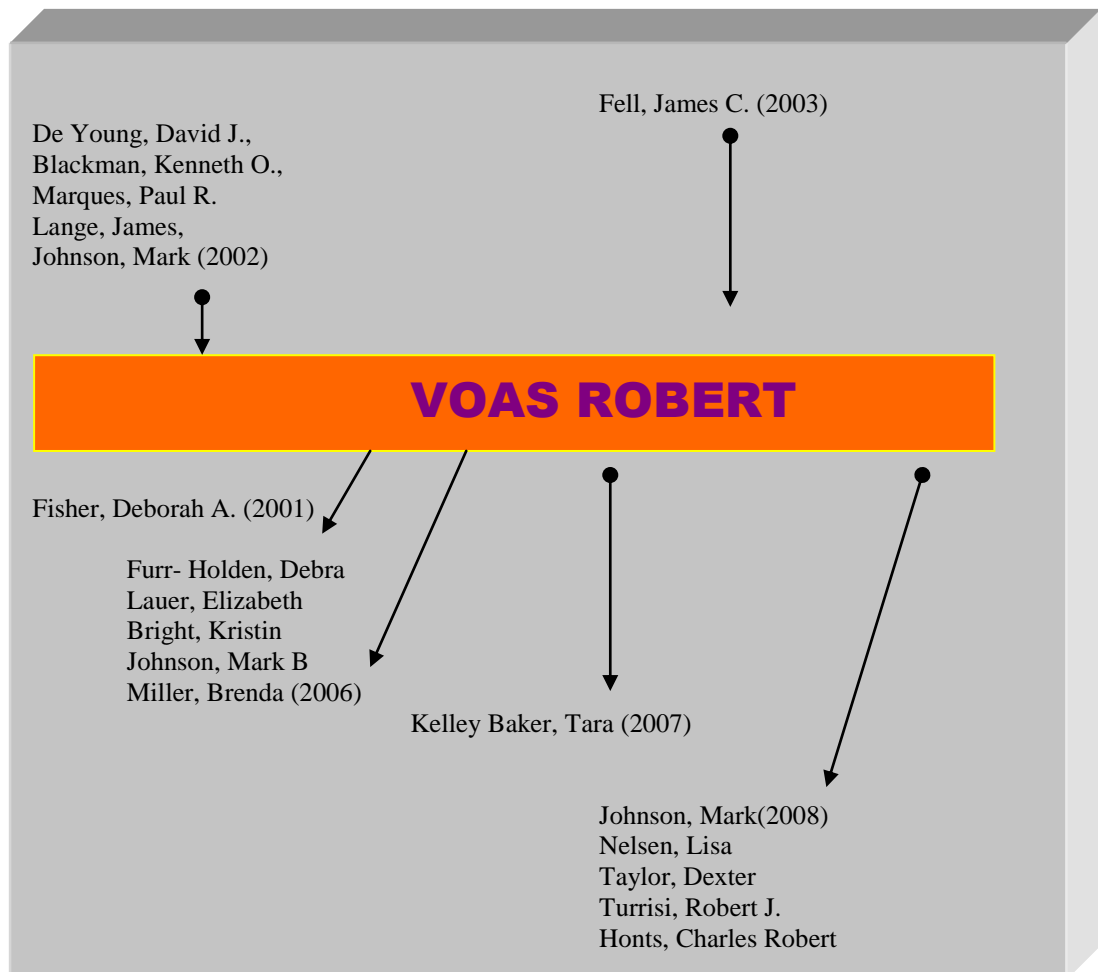
automóviles en estado ebrio y las medidas llevadas a cabo en Europa, Australia, EEUU y Nueva Zelanda.

26. Assessing the effectiveness of minimum legal drinking age and zero tolerance laws in the United States (2003). En este artículo se comenta la eficacia de la legislación en cuanto a los límites de edad para consumir alcohol, se prioriza la importancia de aumentar la edad a 21 años y a establecer la ley de tolerancia cero (0,02% como límite legal de concentración de alcohol en sangre – BAC- para los conductores menores de 21 años). Se realizó un estudio en 50 estados sobre los conductores sancionados por consumir alcohol. La conclusión es importante porque la legislación fue eficaz en la reducción de tasa de mortalidad por consumo de alcohol.
27. Portal surveys of time-out drinking locations: A tool for studying binge drinking and AOD use (2006). Se comenta un tipo de metodología empleado para la detección del consumo de alcohol y drogas, antes y después de la entrada-salida a determinados establecimientos como bares o nightclubs.
28. Validity of the passive alcohol sensor for estimating BACs in DWI-enforcement operations (2006). El objetivo de este estudio es determinar con exactitud la prueba PAS (Passive alcohol sensor) para detectar a los conductores ebrios (DWI) con alta concentración de alcohol en sangre. Se trata de facilitar una tarea de detección de conductores intoxicados a los policías. El sensor pasivo del PAS es muy útil porque detecta a una distancia de 6 pulgadas de la cara, el consumo de alcohol de 15 a 30 segundos. En este estudio se trata de estimar el nivel predictivo del PAS correlacionando varios factores relacionados con su uso (edad, género, condiciones del ambiente, percepciones del policía en la medida del PAS). Se estima que el PAS puede ser una herramienta muy válida para los agentes policiales a la hora de decidir iniciar una investigación de DWI.
29. Drinking status and fatal crashes: Which drinkers contribute most to the problem? (2006). El objeto de este estudio era determinar la contribución relativa de varias clases de bebedores con los accidentes de tráfico. Usando la clasificación del DSM-IV, bebedores dependientes, bebedores abusivos, bebedores dependientes y abusivos, bebedores episódicos abusivos, bebedores normativos y bebedores no normativos. El resultado del estudio fue que los bebedores episódicos abusivos tienen sustancialmente más probabilidad de tener un accidente, a pesar de la importancia del resultado este estudio no tiene mucha validez por las limitaciones estadísticas asociadas a la unidad de análisis.
30. A partial ban on sales to reduce high-risk drinking South of the border: Seven years later (2006). En este artículo se describe la investigación detallada en el artículo 20 siete años después. Las encuestas demostraron que los bares seguían cumpliendo la ley sobre el cierre a las 2h de la mañana. La conclusión sobre la hora de cierre de los bares en Juárez tuvo un impacto muy positivo en la reducción del riesgo al accidente por disminuir el porcentaje de peatones y conductores consumidores de alcohol.
31. Alcohol and other drug use and the transition from riding to driving (2007). En este editorial los autores recomiendan que los DWI deben aumentar en el

conocimiento del efecto del alcohol en la conducción. Se comentan programas actuales y la necesidad de los esfuerzos educativos en esta área.

32. Bringing alcohol on campus to raise Money: Impact on student drinking and drinking problems (2008). *Addiction*, vol 103 (6), pp. 940-950. Esta investigación estudia la modificación de conducta a partir de una nueva ley sobre el consumo de alcohol. Se registra el comportamiento de los estudiantes universitarios acostumbrados a la política legislativa conservadora acerca de la prohibición de la venta del alcohol en el recinto del campus, a partir del cambio de la ley que permite la venta de alcohol en algunos campus. En este artículo se investiga sobre el cambio de hábitos de consumo en el campus y fuera de él.
33. Guidelines for research on drugged driving: A good first step (2008). En esta investigación se analiza el comportamiento del conductor que consume narcóticos. Se comentan diferentes tipos de intervención y los resultados expuestos en el Congreso Internacional de alcohol , drogas y seguridad en el tráfico obtenidos a partir del grupo GRDD (Working Group on Drugs and Driving).

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

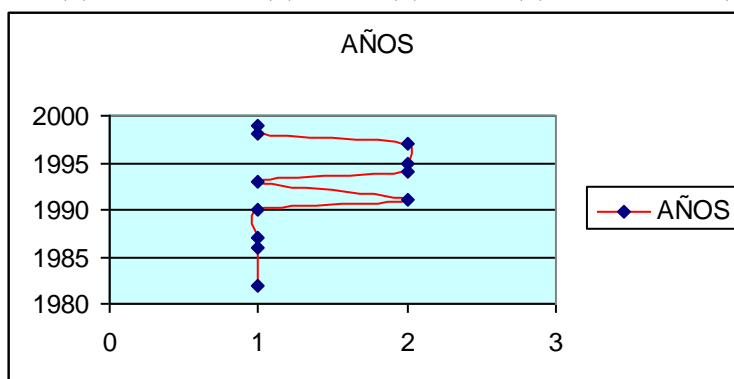


MCKNIGHT, JAMES (20)

Este autor tiene 20 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Durante 25 años publica durante el siguiente período temporal: 1982, 1986, 1987, 1990, 1991 (2), 1993, 1994 (2), 1995 (2), 1997 (2), 1998, 1999 (2), 2003 (2), 2007.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica en las siguientes revistas: Accident Analysis & Prevention (12), Traffic Injury Prevention, Journal of Safety Research, Behavior Research Methods, Instruments & Computers, Journal of Studies on Alcohol, Alcohol, Drugs & Driving, Addiction, Proceedings of the American Association for Automotive Medicine.

IDENTIFICADORES

Mcknight utiliza 76 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 3,8. La frecuencia de los descriptores utilizados es: accidents & convictions for violations, assessment of age diminished sensorimotor & attentional & other driving related, capabilities, attention in simulated driving sequence, ability to see & hear, alcohol abuse (2), alcohol servers & patrons, alcohol drinking patterns, accident prevention, accident rate, boating accidents, conference presentation, development of standardized boat sobriety test, DWI drivers, 19-53 yr old recreational boaters, 17-79 yr olds, 17-25 vs 26-49 vs 50-80 yr olds, computer based automated psychophysical, conference presentation, commentary, DUI offenders, driving behavior (2), drug education, driver education (3), drivers, driving under the influence, elderly drivers, experience level, enforcement, enforcement of laws prohibiting service of alcohol to intoxicated patrons, evaluation of driver license manuals & written tests, helmets, high school students, highway safety (2), human error, intervention programs, knowledge of & attitudes toward & use of responsible alcohol service, lane line width & line-pavement contrast in driving simulation, lanekeeping performance, license supervision (2), license supervision vs personal interview, literature review, motor traffic accidents, motorcycle, riders, meta analysis, novice drivers (2), news drivers vs renewals vs older drivers, placement of call vs casual vs intense conversation on cellular telephone vs radio, tuning, parents, peers (2), prevention of alcohol related injuries, prevention implications, recreational boating safety, risky driving behavior, refusals of service to, patrons & patrons

arrested for DUI, recidivism, safety, server training & enforcement of alcohol control & dram shop laws, servers & managers of drinking establishments, speed factors, server intervention education, tests, visual & attentional & perceptual & cognitive & psychomotor abilities & structured, road test performance, 62 yr old & older drivers with vs without unsafe driving incidents, young drivers.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. An experimental evaluation of driver license manuals and written tests (1982). Evaluación de los manuales para obtener la licencia de conducción. En este estudio se clasifican en tres categorías los manuales escritos y las pruebas prácticas para la obtención de la licencia: nuevos conductores, renovaciones y conductores más mayores. Los manuales y las pruebas fueron evaluadas en una prueba experimental que implicaba a 30000 aspirantes a obtener la licencia de conducción. En los tres grupos después del programa teórico se redujo la tasa de accidentalidad en los tres grupos. En la conclusión se comenta la importancia de las medidas educativas para la prevención de accidentes.
2. Evaluation of peer intervention training for high school alcohol safety education (1986). Se compararon dos programas de intervención para reducir el consumo de alcohol en secundaria. Este programa formaba parte del aprendizaje de conducción con una muestra de 334 sujetos en el grupo experimental y 333 sujetos en el grupo control. El programa experimental tuvo resultados positivos después de que acabara el curso. El programa de seguridad convencional y prevención de alcohol en el grupo control, no produjo cambios significativos. Ambos programas fueron significativos en el aumento de conocimiento, pero no fue significativo en el cambio de actitudes.
3. A taste of suspension: The preventive and deterrent value of limited license suspension (1987). Se realiza un estudio con una muestra de 13000 conductores noveles divididos aleatoriamente en dos grupos. Recibieron dos tipos de programa, un programa de suspensión y otro de prevención y tratamiento y se observaron los resultados durante 24 meses. Los resultados muestran que fue más eficaz la suspensión de la licencia para reducir la conducta de consumir alcohol.
4. Intervention with alcohol-impaired drivers by peers, parents and puerveyors of alcohol (1990). Revisa la eficacia de los programas de intervención sobre la prevención de la conducta de conducir ebrio, en los que se implican a padres. Se comentan los obstáculos en los que se encuentran los padres a la hora de enfrentarse a los hijos, como el miedo a la confrontación, la responsabilidad individual, la responsabilidad financiera y hospitalaria. Se comentan los incentivos utilizados y se discuten opciones.
5. The effect of license suspension upon DWI recidivism (1991). En este artículo se comenta que la suspensión de la licencia reduzca la reincidencia entre los conductores condenados por conducir ebrios (DWI), que sea capaz esta incapacitación para prevenir la consumición y la conducción. Se compara el efecto de la no suspensión y la suspensión de la licencia. Los resultados muestran que la suspensión tiene un mayor efecto en la incapacitación pero

no tiene un efecto disuasivo. Cuando la suspensión de la licencia se compara con la prevención (educación, asesoramiento, tratamiento), la suspensión tiene mayor efecto también en la incapacitación, pero la prevención evidencia un mayor efecto disuasivo. Esta investigación concluye que el efecto de la suspensión sobre la consumición es limitante, así de este modo se evita la exposición a situaciones de alto riesgo relacionadas con el alcohol. Los programas preventivos son más eficaces en el papel de disuadir el comportamiento individual de la consumición por sí mismo.

6. Factors influencing the effectiveness of server-intervention education (1991). Evaluación de un programa de educación vial y el efecto de las variables circunstanciales en cuanto a la eficacia del programa educativo. Para ello 138 establecimientos participaron en el programa, cuyo objetivo era prevenir el consumo de alcohol. Se identificaron los conocimientos y actitudes; así como las medidas administrativas antes y después del programa. El programa condujo a las mejoras responsables del alcohol.
7. The effect of cellular phone use upon driver attention (1993). Este artículo muestra los efectos de la utilización del teléfono móvil en la atención de los conductores de automóviles. Se realizó un estudio con 45 jóvenes de 17 a 25 años, 56 sujetos de 26 a 49 años y 49 sujetos entre 50 y 80 años. Los más ancianos observaron una secuencia de 45 situaciones de tráfico en las cuales se esperaba que respondieran por la manipulación de los controles simulados. Cada situación sucedió bajo cinco condiciones de distracción: una llamada al teléfono móvil, continuando una conversacional ocasional del teléfono móvil, continuando una conversación interesante del teléfono móvil, utilizando la radio y ninguna distracción. Los resultados muestran que superando los 50 años, las “no “ respuestas aumentaron en todas las situaciones con distracción del teléfono. Se comentan los déficits asociadas a la edad y la distracción del teléfono móvil.
8. Server intervention: Accomplishments and needsd (1993). Examina los esfuerzos por diferentes sectores por el cumplimiento de la legislación acerca de la venta y consumo de alcohol, las prácticas responsables y las consecuencias de los terceros que permiten distribuir alcohol. Se comentan diferentes situaciones de consumo de alcohol como tiendas, bares y restaurantes y se prioriza como acción primordial la concienciación de la comunidad para alcanzar en todos sus servicios un uso responsable del alcohol.
9. The automated Psychophysical Test (APT) for assessing age diminished capabilities (1994). Se realizó una prueba de ordenador psicológica que puede determinar capacidades implicadas en la conducción para correlacionar sus resultados con la edad del accidente y número de accidentes. La muestra son ancianos, las instrucciones se dan de forma oral por medio de una tarjeta de audio mientras se realizan los ejercicios. Las respuestas se colocan con una palanca en el mando, y la dirección del movimiento de la palanca corresponde a la dirección o a la localización de los estímulos en la pantalla para evitar aprender los códigos de respuesta. El sistema se utilizó para estudiar el déficit de las capacidades de los conductores mayores.

10. The effect of enforcement upon service of alcohol to intoxicated patrons of bars and restaurants (1994). Este estudio determina los efectos de hacer cumplir la legislación que prohibía el servicio de alcohol a los sujetos ya intoxicados en bares y restaurantes. Después de la aplicación legislativa en el condado de Washtenaw (Michigan), se observó que bajó la tasa de arrestos por conducir ebrios de un 31,7% a un 23,3%, mientras que el porcentaje de DWIs (driving while intoxicated) que iba a bares y restaurantes no demostró ningún cambio significativo, se comenta en la conclusión que este resultado pudo ser negativo porque muchos establecimientos no cumplen las leyes.
11. Meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders: A useful clarification of what is and is not known (1995). Se realiza una serie de comentarios sobre el artículo de Wells Parker (1996) ocupándose en este artículo de analizar los resultados finales de su estudio. Para ello se realiza un meta-análisis de las intervenciones preventivas con los delincuentes detenidos por conducir ebrios. Los resultados muestran una identificación sobre lo que se sabe y lo que no se sabe en área de la prevención y tratamiento para los delincuentes conductores consumidores de alcohol.
12. The effects of motorcycle helmets upon seeing and hearing (1995). Determinó el efecto del casco en la visión y audición en tres situaciones experimentales para motoristas. Se realizó el estudio con una muestra de 50 sujetos en una ruta preestablecida para su evaluación. Los motoristas se dividieron en tres grupos sin casco, con casco con cobertura parcial y cobertura completa. En la ruta preestablecida tenían que cambiar de carril a una respuesta audible. Se evaluaron el umbral auditivo y el grado de rotación del casco para identificar el grado de visión. Los resultados mostraron que en el estudio se aumentó el grado de rotación en proporción a la restricción visual impuesta. En el estudio sobre el umbral de audición no se encontraron diferencias significativas a través de las condiciones del casco.
13. Estimating blood alcohol level from observable signs (1997). Se realizó una investigación para estudiar el comportamiento en bebedores pertenecientes a grupos sociales pequeños y su efecto en la conducción. Se utilizaron tres grupos de muestra pertenecientes a tres grupos sociales. Se identificaron los síntomas observables y se comentan los resultados en los tres grupos.
14. Accident prevention versus recidivism prevention courses for repeat traffic offenders (1997). En este estudio se comparó la eficacia de dos medidas adoptadas para reducir el número de infracciones de tráfico y la reincidencia de delitos en materia de seguridad vial. Las medidas consistían en: 1) preparación en conducción defensiva, 2) prevención de la reincidencia abordando los problemas específicos que llevan al comportamiento ilegal. Dividieron a 16793 delincuentes de tráfico en diferentes cursos para cada tipo de programa. Los resultados mostraron que un año después del programa tuvieron una tasa baja de accidentalidad y bajo número de infracciones.
15. The effect of lane width and contrast upon lanekeeping (1998). Estudio sobre el contraste de carril y la anchura de línea en la conducción de personas mayores. Se realizó el estudio con una muestra de 125 sujetos entre 17-79 años. Se correlacionaron estos factores con una prueba donde se medía la representación visual, la atención y variables psicomotoras. El contraste y la

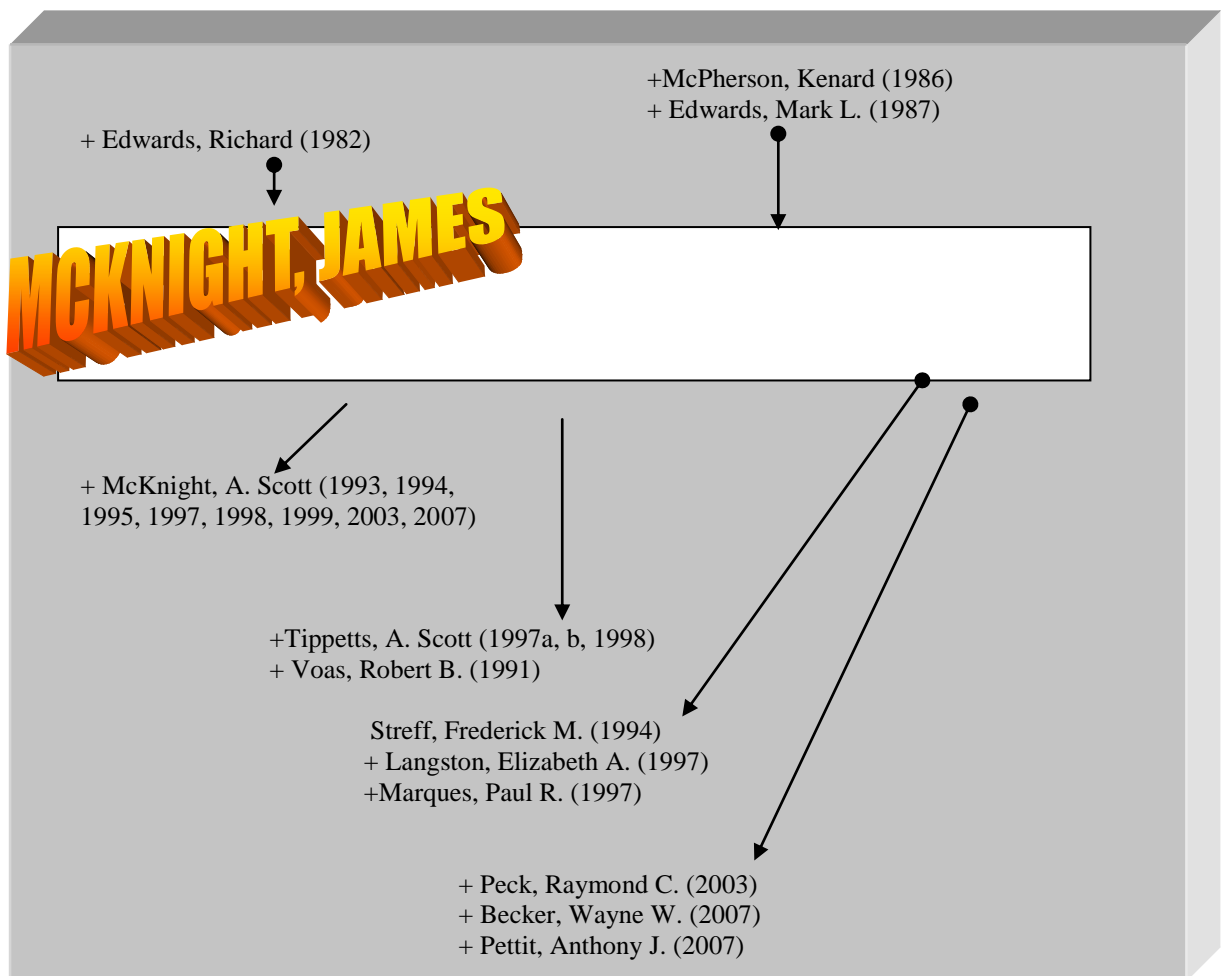
anchura tuvieron un efecto insignificante sobre las capacidades de los sujetos excepto en cocientes muy bajos de contraste.

16. Development of a standardized boating sobriety test (1999). Se desarrolló una prueba estandarizada para comprobar el nivel de alcohol en los operarios de los barcos de recreo. En una fase de laboratorio se midió el alcohol en sangre, primero en 12 sujetos, luego en 32 . Cuatro medidas fueron significativas en BAC (blood alcohol concentration) entonces el proyecto se amplió en una muestra de 60 sujetos con una edad entre 19-53 años. Se compararon las medidas del BAC con las pruebas estandarizadas de campo (SFST-standardized field sobriety test-) para los conductores de barcos con motor. Los resultados muestran según las correlaciones entre las dos pruebas, que la prueba de SFTS es la adecuada para conductores de barco.
17. Multivariate analysis of age-related driver ability and performance deficits (1999). En este estudio se realizó un análisis multifactorial de habilidades que sufren déficits con la edad y afectan a la capacidad de conducción. Las habilidades evaluadas fueron representación visual, atención, percepción, cognición y habilidades psicomotoras. Esta prueba estructurada sobre las habilidades necesarias para la conducción fue administrada a 407 conductores mayores de 62 años, la muestra de conductores fue seleccionada porque habían sufrido accidentes. La evaluación de la prueba muestra que el 80% de los conductores mayores implicados en los accidentes interpretaba mal las pruebas perceptivas. Los resultados muestran correlaciones significativas entre los incidentes y las deficiencias de los conductores que conducían de forma insegura en la categoría atencional, perceptiva, cognitiva y psicomotora.
18. Graduated driver licensing and safer driving (2003). La licencia provisional primero fue introducida durante los años 60 en los estados de Victoria y de Nuevo Gales del sur en Australia. En los mediados de los años setenta, la administración nacional de la seguridad del tráfico en la carretera (NHTS) estudió el comportamiento de los noveles y se formuló el programa GDL (licencia del conductor recién graduado) en el estado de Maryland, para la conducción de adolescentes supervisada por los padres. Las varias versiones de GDL fueron introducidas en California en 1983 y Nueva Zelandia en 1987. Nuevas versiones también fueron llevadas a cabo en Europa y dos consecuencias importantes tuvieron lugar: la reducción a la exposición del riesgo y la conducción más segura. En este artículo se trata de mejorar en el proceso de GDL la seguridad de los principiantes, para ello amplió el proceso de aprendizaje y se exigió mayor especificación en el nivel instruccional por parte del adulto que supervisaba el proceso. Los resultados han demostrado la ventaja del GDL en la baja de la tasa de accidentalidad e infracciones.
19. Young novice drivers: Careless or clueless? (2003). La investigación trata de identificar los comportamientos de los jóvenes noveles sin experiencia y los conductores jóvenes con experiencia. Este estudio pretende identificar los antecedentes del comportamiento de los accidentes de los jóvenes noveles para diferenciar los errores atribuidos a la inmadurez de la juventud y los errores cometidos por la inexperiencia. A través de las narraciones de más de 2000 accidentes en los que estaban implicados jóvenes entre 16 y 19 años de

edad fueron estudiadas y evaluados los comportamientos. Los resultados muestran que en la mayoría de accidentes no mortales resultaron causados por distracciones, errores en la búsqueda visual, exceso de velocidad e inadecuadas maniobras en situaciones de riesgo. Se evaluaron las diferencias en los tipos de errores en los noveles y jóvenes con experiencia y las diferencias fueron poco significativas en cantidad y número; sin embargo las ventajas y resultados significativos en los conductores con experiencia se aplicaron a través de todos los aspectos de conducción.

20. Human error in recreational boating (2007). En la mayoría de los accidentes el factor humano es el que mayor contribuye en la causalidad de los accidentes en EEUU. Los informes de los guardacostas de 3358 accidentes en este trabajo son analizados para identificar los errores cometidos en cada uno de los tipos de barco: barcos de vela, barcos con motor, canoas, kayaks y lanchas motoras. Los errores individuales fueron agrupados en categorías en base a la semejanza en el comportamiento implicado. También se evalúa la instrucción recibida para medir la prevención de accidentes en barcos.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

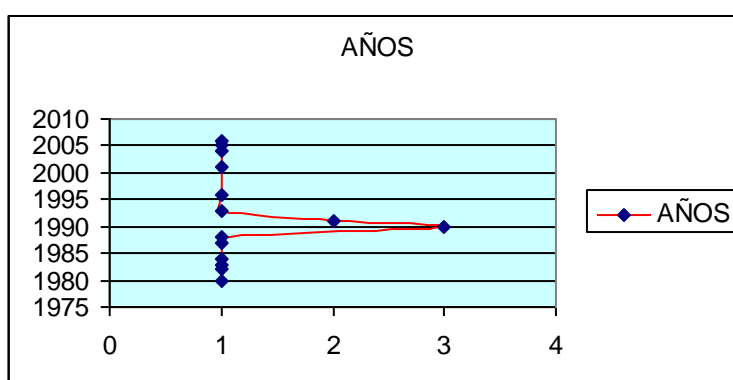


GELLER, E. SCOTT (19)

Este autor tiene 19 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Durante 26 años publica durante el siguiente período temporal: 1980, 1982, 1983, 1984, 1987, 1988, 1990(3), 1991 (2), 1993, 1996, 2001, 2004, 2005, 2006.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica en las siguientes revistas: Journal of Applied Behavior Analysis (2), Journal of organizational Behavior Management, Journal of Safety Research (2), Journal of Applied Behavior Analysis (2), Health Education Research, Professional Psychology: Research and Practice, Population & Environment. Behavioral & Social Issues.

IDENTIFICADORES

Geller utiliza 85 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 4,47. La frecuencia de los descriptores utilizados es: airline lifesaver, alcohol drinking attitudes, alcohol drinking patterns, applied behavior analysis, application to safety belt program, awareness sessions, beer, behavior based safety, behavioural assessment, behavior change (2), behavior change techniques to increase road safety, behavior based safety, behavioral safety, behavior analysis, blue vs white collar employees, buck-up promise card, collage & graduate students, commercial airline, community based strategy for promotion of safety belt use, community based incentive programs with prompting & contingent vs noncontingent rewards (2), conference presentation, consultants, drivers, drivers from rural vs rural college communities, drivers (2), driving under the influence (2), education & feedback & engineering interventions, environment, employees, handwriting samples in assessment of alcohol impairment, engineering & reminder & interlock systems in cars, highway safety, human factors engineering, incorporate work setting programs

with vs without intrinsic vs extrinsic rewards, implications for prevention of drunken driving, improvement of job behaviors & attitudes to increase workplace safety, individual behaviour, industrial safety, instructional techniques for performance management approach to occupational safety, large scale industrial safety interventions, long term response maintenance, motor traffic accidents, law & educational intervention & reward contingencies, literature review, occupational hazards, occupational injury prevention, occupational risk, preschool & school age children & their parents, regular announcements, response generalization methods, residential water conservation, research issues in behavior modification for injury control & traffic safety, risk management, safety belts, safety belt usage, safety belts, safety belt use at industrial sites, safety belt reminder, safety message delivery, seat belt wearing, seat belt use (2), vehicle safety belt use (2), workplace injuries, workplace injury & mortality.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Seat Belt usage: A potential target for applied behavior analysis (1980). En esta investigación se estudia el uso del cinturón de seguridad en vehículos que poseen dispositivos para alertar al conductor. Se comentan las diferentes conductas encontradas en los diferentes perfiles de conductores y se comenta cómo abordar la conducta de los conductores que desconectan el sistema de alerta por evitar el zumbido. Se discute si se tiene que sustituir el sistema auditivo del el zumbido, por un sistema visual para desalentar la conducta de desconectar el sistema de aviso.
2. Community based interventions for encouraging safety belt use (1982). Realizados dos estudios de campo para promover el uso del cinturón de seguridad se encontraron resultados positivos con un programa de incentivos.
3. A behavioural analysis of incentive prompts for motivating seat belt use (1982). Observó el uso del cinturón de seguridad de personal laboral en zona de aeropuertos, se estudiaron dos zonas de estacionamiento durante el tiempo de llegada por las mañanas. Después de 24 días del programa utilizando recompensas contingentes (CR), no contingentes (NCR). Se realizaron 2517 observaciones de 906 vehículos en la muestra CR y 2808 observaciones de 980 vehículos de la muestra de NCR. Los resultados mostraron que de la muestra CR el uso inadecuado del cinturón fue antes de la intervención del 26,3% durante la intervención del 45,7% y el 37,9% después de la intervención. En la muestra del NCR el porcentaje del uso inadecuado del cinturón fue de 22,2% antes de la intervención, el 24,1% durante la intervención y el 21,8% después del programa de intervención. Los resultados muestran que solamente en CR se encontraron aumentos en la frecuencia de uso del cinturón de seguridad después de los incentivos.
4. Promoting safety belt use at industrial sites: An effective program for blue collar employees (1984). Se evaluó un programa de incentivos aplicable en dos industrias para promocionar el uso del cinturón de seguridad. Después del programa durante el primer mes aumentó un 21% el uso del cinturón.
5. 'Flash for life': Community based prompting for safety belt promotion (1985). En esta investigación se resume la experiencia realizada en dos

comunidades rurales adyacentes para promover el uso del cinturón de seguridad. La primera muestra fueron estudiantes universitarios y personal trabajador de la universidad, el segundo grupo de población escogido al azar era de ambiente rural. La intervención implicó solamente a los conductores de los vehículos. Si el conductor no se abrochaba el cinturón salía un mensaje que le decía “ Abróchate por favor el cinturón, ten cuidado”; si el conductor si que se abrochaba el cinturón, salía un mensaje que le decía “Te lo agradecemos”. Los resultados muestran que los mensajes destelleantes aparecieron a 1.087 conductores que no se habían abrochado el cinturón de seguridad, el 22% de la muestra si que se abrochó el cinturón de seguridad. En la conclusión se comenta la importancia de las técnicas de promoción de la seguridad en el automóvil a nivel comunitario y poblacional, teniendo presente los ambientes rurales.

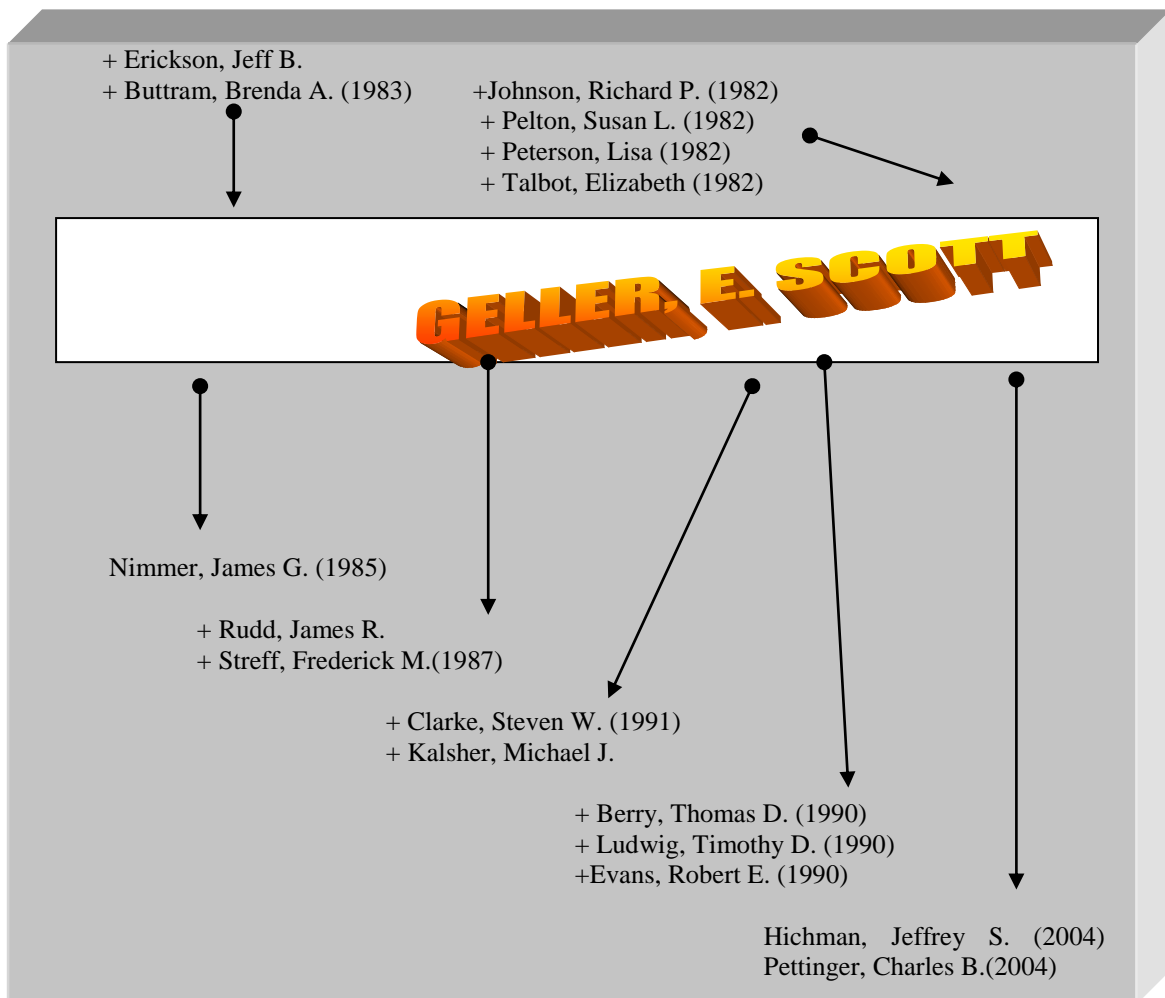
6. Employer based programs to motivate safety belt use: A review of short term and long term effects (1987). Realiza una revisión sobre los procedimientos y resultados de 28 programas realizados en 9 empresas para aumentar en sus trabajadores el uso del cinturón de seguridad. Primero se realizó una evaluación inicial con 244.543 observaciones para determinar los patrones conductuales de los trabajadores para determinar el perfil de uso del cinturón de seguridad, a partir de los datos recopilados se pusieron en marcha cuatro programas diferentes para evaluar sus resultados, los programas fueron comparados teniendo en cuenta: a) recompensas directas e inmediatas, b) recompensas directas pero no inmediatas, c) recompensas indirectas e inmediatas y d) recompensas indirectas y no inmediatas, también se evaluaron las estrategias utilizadas que no implicaron ninguna recompensa extrínseca. Aunque todos los programas dieron resultados positivos al aumentar la frecuencia de uso del cinturón de seguridad, cuando se realizó la evaluación post-intervención bajó la frecuencia de uso. Los resultados mostraron que el impacto residual fue mayor para los programas que no implicaron recompensas extrínsecas.
7. Drinking driving intervention strategies: A person situation behavior Framework (1988). Este capítulo revisa los factores personales de los DUI (conductors que conducen ebrios- driving under the influence), y se analizan los factores de edad, género, actitudes, creencias. También se analizan ciertos factores ambientales en los universitarios como el etiquetado de las botellas de cerveza, la disponibilidad de la cerveza con pocos grados de alcohol, y los métodos sanitarios utilizados para los individuos que tienen una alta concentración de alcohol en sangre. Este capítulo de libro revisa el marco teórico y ofrece un marco de comportamiento, persona- ambiente dentro del cual se comenta la figura del conductor.
8. Intervening to increase children’s use of safety belts (1989). En este artículo se muestra un programa de intervención en una escuela de Montessori antes y después de la implantación de la legislación sobre los sistemas de retención y uso del cinturón de seguridad en el estado de Virginia. El programa fue aplicado a niños y adultos con resultados positivos.
9. A conceptual framework for developing and evaluating behaviour change interventions for injury control (1990). La necesidad de investigaciones en el área de la modificación de conducta se comenta en este artículo, como

medidas preventivas para evitar la lesión. Se han estudiado variables medioambientales, individuales y conductuales para evaluar y clasificar las estrategias de modificación de conducta, como por ejemplo la frecuencia de uso de la conducta de uso del cinturón de seguridad. Se comenta el tipo de perfil de conductor y las intervenciones necesarias para modificar la conducta.

10. Preventing injuries and death from vehicles crashes: Encouraging belts and discouraging booze (1990). En esta publicación se resume un capítulo de libro sobre el aumento de frecuencia de uso del cinturón de seguridad y se explica un programa donde se aplicó el análisis de conducta y el uso de incentivos para aumentar la seguridad en los conductores de automóviles.
11. Performance management and occupational safety: Start with a safety belt program (1990). En esta investigación se describen las técnicas educativas utilizadas para motivar a los profesionales de la conducción a utilizar el cinturón de seguridad. Se realiza una revisión sobre los procedimientos utilizados en la intervención, evaluación, administración de recompensas y técnicas de modificación conductuales, para aumentar la seguridad ocupacional. Se comenta después de haber realizado el programa, la importancia de las cartas recordatorias sobre las fatales consecuencias de los accidentes de tráfico.
12. Knowing when to say when. A simple assessment of alcohol impairment (1991). En esta investigación se estudió el efecto del alcohol en la escritura de los jóvenes universitarios, como indicativo del efecto negativo del alcohol en el cerebro. Tenían que escribir una oración y firmar en un papel antes y después de beber, antes y después de un partido en la universidad. Los resultados muestran un debilitamiento en la escritura a medida que aumentaba la tasa de alcohol en sangre.
13. The buckle-up promise card: A versatile intervention for large-scale behaviour change (1991). En este artículo se muestra una técnica de comportamiento versátil que fue muy útil en programas para aumentar la frecuencia de uso del cinturón de seguridad. Lo importante de esta técnica es que se adaptó para motivar otras conductas seguras (como por ejemplo no conducir ebrio).
14. Increasing road safety behaviors (1993). El capítulo de este libro ilustra y realiza una revisión sobre las técnicas de modificación de conducta que se puedan utilizar para prevenir y reducir lesiones por accidente de tráfico. Se comentan además los aspectos legales y educativos acerca del tema de estudio.
15. The psychology of safety: How to improve behaviors and attitudes on the job (1996). En este trabajo sobre psicología laboral, se investiga sobre cómo mejorar comportamientos y actitudes en el trabajo. A través de un programa federal OSHA (Occupational safety and health administration) los trabajadores aprenderán a aumentar la responsabilidad personal de seguridad y se implicarán en cuidar y mantener una cultura de seguridad.
16. Dream –operationalize-intervene-test: If you want to make a difference just do it; (2001). Este artículo es una respuesta hecha a los comentarios del Dr. Baer, Fleming, McSween y Matthews.

17. The airline lifesaver: A 17 year analysis of a technique to prompt the delivery of a safety message (2004). Se realizó un programa de incentivos para demostrar la eficacia de los programas para promocionar el uso del cinturón de seguridad en los aviones comerciales. El programa quiso añadir el recordatorio del uso del cinturón de seguridad al final del vuelo. Para ello se repartieron tarjetas denominadas AL a 1258 viajeros de vuelo, la validez de la intervención de la AL se discute respecto a su disonancia y consistencia respecto a su teoría cognitiva y la aplicabilidad de la intervención a nivel comunitario para facilitar una cultura de seguridad. Los resultados del estudio demostraron que el programa aplicado fue rentable y eficaz.
18. Behavior based safety and occupational risk Management (2005). Se evalúa la seguridad laboral y las conductas de riesgo a través de las intervenciones de BBS (behavior based safety). La seguridad laboral proporciona herramientas y procedimientos para que los trabajadores puedan tomar el control personal de su riesgo en su trabajo. Las estrategias que describe el autor se han utilizado durante una década en EEUU para enseñar a los trabajadores y a sus gerentes el BBS. Además de la intervención se propone un modelo conceptual para enmarcar la intervención del BBS.
19. Occupational injury prevention and applied behavior analysis (2006). El análisis de conducta laboral es importante para prevenir accidentes laborales y para identificar los determinantes medioambientales de alto riesgo. Este capítulo de libro ofrece una revisión detallada sobre el análisis de conducta enfocado para prevenir lesiones profesionales de forma eficaz.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

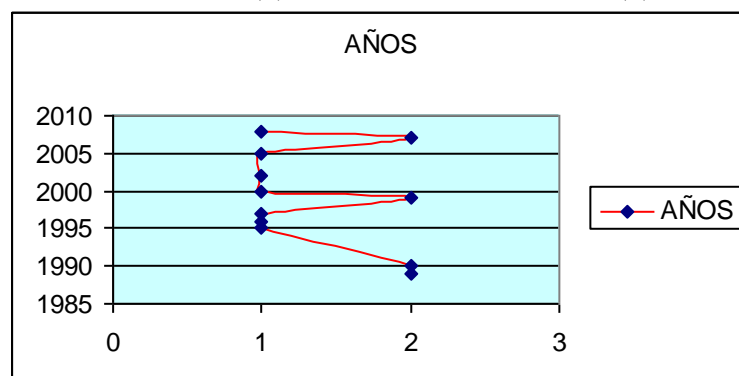


GROEGER, JOHN A. (19)

Este autor tiene 19 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 19 años durante el siguiente período temporal: 1989 (2), 1990 (2), 1995, 1996, 1997, 1999 (2), 2000, 2002, 2005, 2007 (2), 2008.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Analise Psicológica, Ergonomics (2), The Psychologist, Accident Analysis & Prevention, British Journal of Psychology, Applied Psychology: An Internacional Review, Human Performance and Ergonomics, The Quarterly Journal of Experimental Psychology, Applied Cognitive Psychology (3), Traffic Psychology and Behavior, International Journal of Psychology.

IDENTIFICADORES

Groeger utiliza 81 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 4, 58. La frecuencia de los descriptores utilizados es: Age & experience level & perceptions of own & others' driving ability & risk, assessment, adult automobile drivers, audio-spatial stimuli (2), applied cognitive psychology, cautionary note, conjunction, conference presentation (2), cognitive processes, cognitive demand, cognitive psychology, driver education, driving, behavior (3), driving behavior & errors, driving experience & perceptions of danger & difficulty, driving, driving performance, 17-74 yr olds, driver training, drivers (4), driver education, errors as integral aspects of skill development, evaluations of videotaped traffic scenes, expectations, highway safety, implications for driving behavior, increasing likelihood & consequences of detection & providing drivers with information, instruction rate, judgments of danger & frequency of traffic accidents, learning functions, male vs female adult drivers, measures of intellectual functioning & digit & motor & spatial span performance, memory (2), motor control, motorists, motor suppression (2), normative information about incidence of speeding, older vs younger drivers, perception, perceptual & motor & skill aspects, psychological aspects of driving, psychological aspects of simple maneuvering & complex strategic driving task & servo-control & goal-directed models of

performance & task control, power function, reduction of speed limit violation, self assessment of driving ability & mood & personality & attributional style, serial recall (2), simulated railway signals, stability of conceptual structures, systematic changes, social psychology, sorting task, spatial uncertainty (2), skill learning, skill acquisition, transitory memory (2), traffic law compliance, time to collision, train drivers, traffic psychology, theoretical orientation, drivers (2), driver education, UK, visual search tasks.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

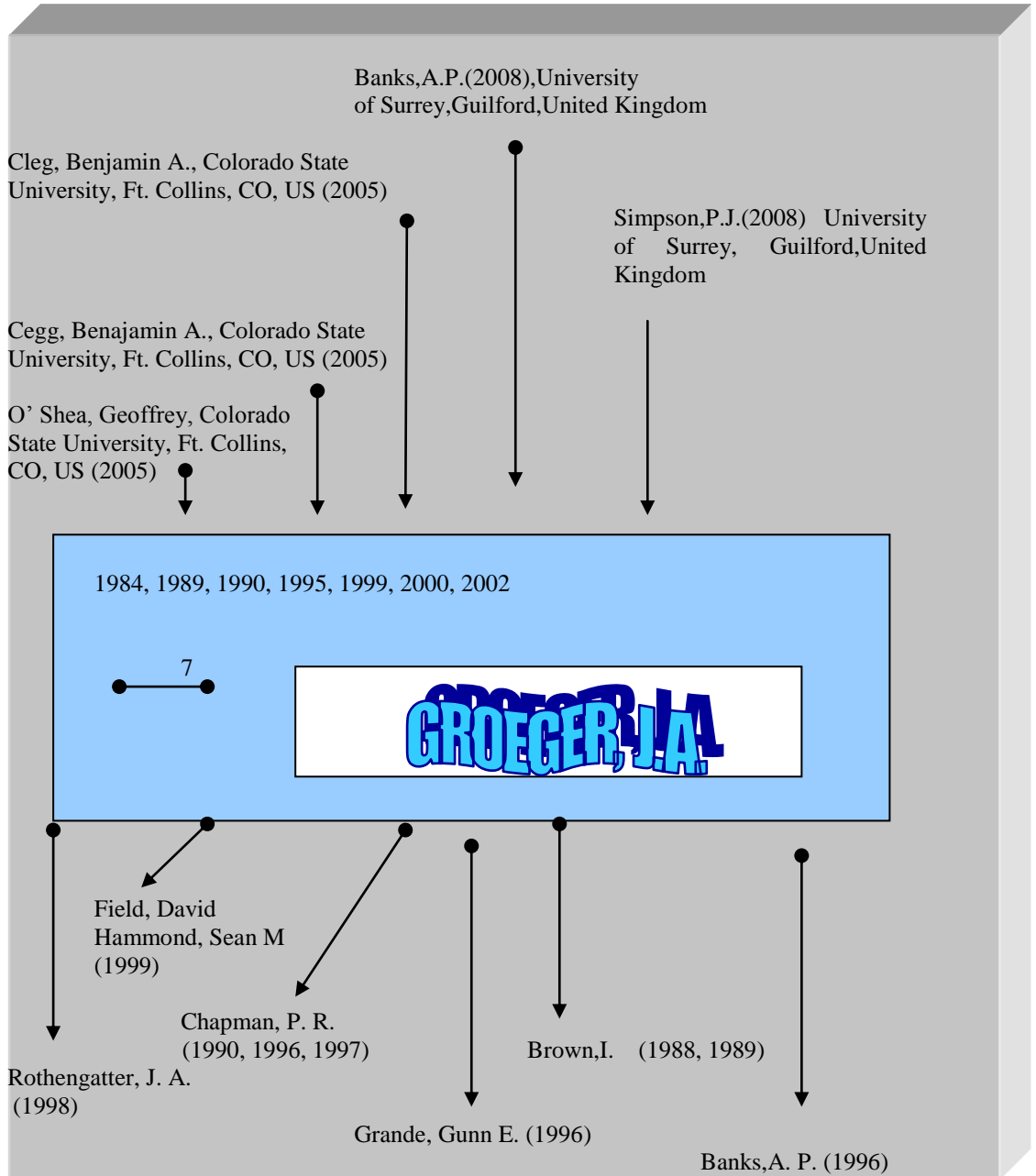
1. Motion perception is not direct with indirect viewing systems (1988). La investigación ha demostrado que cuando el campo visual de conductor es limitado, las respuestas son inexactas, para ello en este artículo se muestran unos experimentos realizados en laboratorio a partir de situaciones simuladas, a través del estudio se pretende demostrar que el conductor que utiliza sistemas indirectos de visión se puede mejorar mediante el uso de la información visual periférica creciente y del sonido.
2. Assessing one's own and others' driving ability: Influences of sex, age, and experience (1989). Influencias del sexo, la edad y la experiencia en la conducción. Se analizaron los resultados de dos cuestionarios, la muestra se agrupó en dos grupos de población 27 conductores masculinos y 27 femeninos; agrupados en tres tramos de edad, 18 conductores con edad media de 24,5 años, 18 conductores con edad media de 39,6 años, y 18 conductores con edad media de 57,7 años. Los resultados indicaron que entre hombres y mujeres no había tendencia para sobreestimar su capacidad. Las diferencias significativas se encontraron en la población joven de sexo varón.
3. Conceptual bases of drivers' errors (1989). Este artículo examina los campos de investigación referidos al comportamiento del conductor y a la estabilidad de la estructura conceptual (CSTs- Stability of conceptual structures). También se analiza la conducta de los motoristas y la forma en que se almacena el conocimiento generado por las experiencias. Se analizan los antecedentes de los accidentes, los conflictos y los errores cometidos por los conductores. Se reflexiona sobre por qué el comportamiento de los conductores no es el mismo en situaciones similares y cuáles son las bases conceptuales para resolver situaciones. En la conclusión del artículo se prioriza la importancia de los errores conductuales y cognitivos que determinan la inestabilidad de las CSTs.
4. Driver's errors, in and out of, context (1990). Se discute el papel de la conducta errónea en la tarea de conducción del conductor experto. Establece una causalidad entre la tarea errónea y el riesgo al accidente; y se discute este punto de vista. En la conclusión se determina que la conducta errónea solamente es un índice útil cuando el conductor entiende la conducta y el riesgo de su consecuencia.
5. Errors and bias in assessments of danger and frequency of traffic situations (1990). En este artículo se describe un estudio realizado con 54 conductores

estudiados en 6 grupos. El objetivo de la investigación fue identificar las conductas erróneas más comunes presentadas en la tarea de conducción de automóviles e identificar las situaciones de riesgo más frecuentes.

6. Psychological influences on traffic law compliance (1995). Se analizan los factores psicológicos implicados en la aceptación y cumplimiento de las normas de tráfico.
7. Self preserving assessment of skill? (1996). Se realiza un estudio experimental para correlacionar la autoestima, las conductas erróneas y la experiencia en la conducción de automóviles.
8. Judgement of traffic scenes. The role of danger and difficulty (1996). Estudio sobre el papel del peligro y el grado de dificultad de la tarea de conducción de automóviles. Se grabaron en vídeo y se evaluaron diferentes escenarios de tráfico. Los resultados del estudio indican que los conductores se diferencian según la experiencia y la edad. Los conductores más jóvenes se centran más en el peligro que en el nivel de dificultad de la maniobra. Después de ejecutar la tarea es cuando subestiman el riesgo de la situación.
9. Normative influences on decisions to offend (1997). Este artículo resume los resultados de 10 estudios realizados para evaluar la toma de decisiones de 160 adultos. El objetivo de la investigación se centraba en analizar por qué la información normativa reduce el comportamiento de exceder el límite de velocidad establecido.
10. Traffic psychology and behaviour (1998). La tarea de conducir un vehículo, como tarea diaria compleja, proporciona en el área de la psicología una amplia gama de teorías y de metodologías. Este artículo da una descripción muy breve de los asuntos relevantes tales como la psicología cognitiva y la psicología social. La rama de la psicología del tráfico también tiene contribuciones significativas en el desarrollo de las contramedidas del accidente. Esto incluye no sólo acercamientos tradicionales tales como la educación y el entrenamiento del usuario de la carretera, sino que también se discute que el uso del conocimiento psicológico sobre los valores, actitudes y la cognición del conductor puede contribuir al diseño óptimo del factor vía y del vehículo.
11. Measuring memory span (1999). Con una muestra de 403 voluntarios de edad comprendida entre 17 y 77 años, este estudio exploró las funciones espaciales a la hora de conducir automóviles, como la medida de la distancia de seguridad y otras medidas a tomar en cuenta como por ejemplo a la hora de aparcar un vehículo.
12. Expectancy and control: Perceptual and cognitive aspects of the driving task (1999). Este artículo se centra en explicar como los aspectos perceptivos y cognitivos se pueden identificar en la tarea de conducción de automóviles. Se analizan los diferentes tipos de tareas existentes atendiendo al grado de complejidad como el nivel táctico (maniobras sin complejidad) y el estratégico (evaluación de situaciones complejas y cambio de conductas en relación a la velocidad, la distancia, el tiempo de llegada, la selección de información, la apreciación del riesgo).

13. Why I study ... driving (2000). Se analiza por qué la psicología debe explicar cómo los conductores aprenden a conducir y a realizar tareas complejas en un tiempo determinado. Se explica la importancia de la tarea de conducción como tarea metacognitiva compleja y se razona por qué el autor prefiere estudiar los aspectos cognitivos implicados en la tarea de conducción de automóviles; frente a otras teorías centradas más en aspectos no personales como la distancia, velocidad y el tiempo.
14. Understanding driving: Applying cognitive psychology to a complex everyday task (2000). Aplicación de la psicología cognitiva a una tarea diaria social y compleja como es la tarea de conducción de vehículos. Este artículo aplica un modelo cognitivo a la psicología del tráfico.
15. Trafficking in cognition: Applying cognitive psychology to driving (2002). Este papel resume un congreso internacional de psicología aplicada donde se considera dónde ubicar a la psicología del tráfico, y en la conclusión hay reflexiones donde se barajan diferentes opiniones sobre las similitudes y diferencias con la psicología cognitiva.
16. Conjunction in simulated railway signals: A cautionary note (2005). Se realizó un estudio para evaluar la conducta visual y de respuesta de aprendices de maquinista de tren, en condiciones que simulaban situaciones de alto riesgo. Dos estudios fueron realizados para examinar las tareas de búsqueda visual de los maquinistas de tren, evaluaron la correlación entre el color de la señal de advertencia y el tiempo de respuesta. Se encontró un mayor tiempo de procesamiento de la información en señales de tipo auditivo, y un menor tiempo a la señal de advertencia de color amarillo.
17. Systematic changes in the rate of instruction during driver training (2007). Se realiza una reflexión sobre la poca evidencia empírica que existe sobre la tarea instruccional del profesor de autoescuela para que el alumno obtenga la licencia de conducción. Se discute sobre la importancia de una legislación acerca del tema para mejorar la calidad del proceso instruccional.
18. Anticipating the content and circumstances of skill transfer: Unrealistic expectations of driver training and graduated licensing (2007). Se asume que las habilidades básicas adquiridas en el proceso de la obtención de la licencia de conducción se transfieren a las situaciones cotidianas. Este artículo resume la base teórica sobre la transferencia del aprendizaje y ofrece un modelo para identificar el grado de transferencia deseado.
19. Serial memory for sound specified locations: Effects of spatial uncertainty and motor suppression (2008). Los experimentos que se relatan investigan el recuerdo de sonidos determinados e indeterminados; así como la memoria espacial.

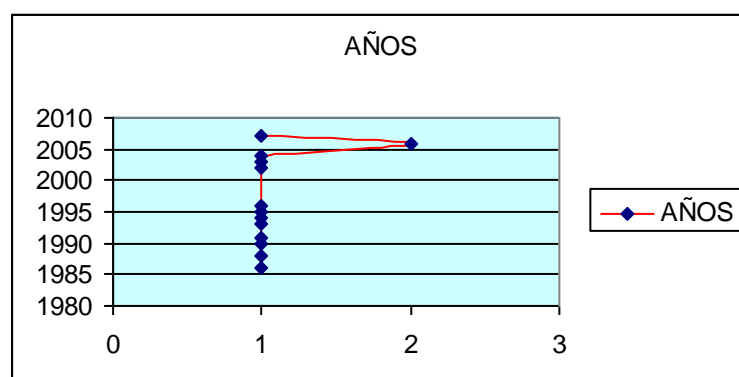
ESQUEMA DE LAS COLABORACIONES EN SUS INVESTIGACIONES POR AÑOS



MANN, ROBERT E. (19)

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 21 años durante el siguiente período temporal: 1986, 1988 (2), 1990, 1991, 1993, 1994, 1995, 1996, 2002, 2003, 2004, 2006 (2), 2007.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Accident Analysis & Prevention (3), Addiction (4), Addiction & Treatment, Drug and Alcohol Review, Journal of Safety Research, Journal of Studies on Alcohol.

IDENTIFICADORES

Mann 98 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 5,16. La frecuencia de los descriptores utilizados es: America, anger, adult, aggressive driving behaviour, adverse consequences of substance use scale, adjudication, alcohol abuse, alcohols, alcohol drinking patterns (3), alcoholic beverage, alcohol consumption, alcohol problems, alcoholism, alcohol related traffic fatalities & per capita consumption of alcohol, alcohol rehabilitation, Canada (3), cannabis, commentary, convicted drunk drivers (2), crime prevention, 50 states, definition, driver education, drivers (3), driving behaviour (3), driving license, driving under the influence (6), drug education, drug abuse, drug usage, drunk driving (2), dui offenders, education, epidemiology, high school students, highway safety, food intake, human, intervention programs, junior high school students, laws, legal limits, legislation, literature review, 1982 vs 1990, marijuana usage, meta-analysis, methodological problems of evaluation of drinking driving rehabilitation programs, motor traffic accidents (3), mortality, mortality rate, north America, Ontario, per-capital alcohol consumption & drinking driving arrests & a membership rates & other preventive activities, perpetrators (2), psychometric characteristics, public health, punishment, prevention, rehabilitation, reliability, risk of premature mortality from alcohol related causes vs fatal traffic accidents, road rage victims, social influences, social control, total & alcohol related traffic fatalities, 13 yr study, us, validity, vehicle driving, victimization.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. A critical review on the effectiveness of drinking driving rehabilitation programmes (1983). Repasa la literatura desde 1970 a 1982 sobre los programas de rehabilitación para conductores consumidores de alcohol. Se reflexiona sobre los resultados, los programas educativos parecen eficaces para aumentar el conocimiento y mejora de actitudes; pero sus efectos sobre la reincidencia no son significativos.

2. School based programmes for the prevention of drinking and driving: Issues and results (1986). En un esfuerzo por reducir la tasa de accidentalidad por accidente de tráfico por consumo de alcohol, se han desarrollado muchos programas para evitar el binomio conducir y beber. Estos programas tienen ventajas importantes por el hecho de fomentar actitudes y comportamientos de prevención. Los resultados muestran que los programas basados en técnicas de modificación conductual muestran cambios en el conocimiento, actitudes y comportamientos inmediatamente después de la intervención. Estos efectos tienden a disiparse con el tiempo, por lo cual su eficacia debe ser supervisada y evaluada con el tiempo.
3. The relationship between alcohol related traffic fatalities and per capita consumption of alcohol, Ontario, 1957-1983. Se evaluó el impacto sobre la tasa de mortalidad entre 1957-1983, en Ontario, en la población de conductores ebrios, para identificar el rol del fallecido en accidentes de tráfico por consumo de alcohol. En el análisis de regresión se realizaron tres medidas correspondientes a los accidentes fatales que no implicaban alcohol, implicados en accidentes mortales con consumo de alcohol y una muestra elegida al azar. Los resultados indicaron que la renta per cápita y los accidentes mortales eran correlaciones altas y significativas.
4. Programs to change individual behaviour: Education and rehabilitation in the prevention of drinking and driving (1988). Este capítulo repasa las medidas educativas y el tipo de intervención adecuada para la rehabilitación de conductores sancionados por conducir ebrios. Se resumen los problemas actuales sobre el alcohol y tipos de de intervención, metodología y programas de prevención y rehabilitación.
5. Alcohol problems, prevention and epidemiology: Looking for the next questions (1990). Se sugiere que la accidentalidad y la prevención sobre el consumo de alcohol ha ido avanzando gracias a los estudios sobre el tema, el descubrimiento importante entre disponibilidad del alcohol, renta per cápita de la población consumidora y problemas de salud como cirrosis. En este artículo se resumen los desafíos en intentar evaluar las medidas preventivas, y se comentan el tipo de intervenciones que se ponen en marcha.
6. Alcohol availability, per capita consumption, and the alcohol crash problem (1990). Se discuten los niveles de alcohol establecidos por ley y su eficacia en el consumo. Se comentan resultados de otros trabajos y se reflexiona sobre programas de prevención.
7. Sentence severity and the drinking driver: Relationship with traffic safety outcome (1991). Se evaluó el impacto disuasivo específico de varios aspectos de conductores que conducen ebrios, la suspensión de la licencia se correlacionó con otras variables para establecer un perfil. La muestra fue de 2739 conductores en Ontario, sancionados por conducir ebrios.
8. Attend, achieve, aspire: A caring program for urban youth (1992).
9. Mortality in a sample of convicted drinking drivers (1993). En este estudio se identifican todas las variables de las personas fallecidas en Ontario durante 1973 y 1978 en accidente de tráfico por causa del alcohol.
10. Rehabilitation for convicted drinking drivers (second offers): Effects on mortality (1994). Se analizan dos programas de rehabilitación para

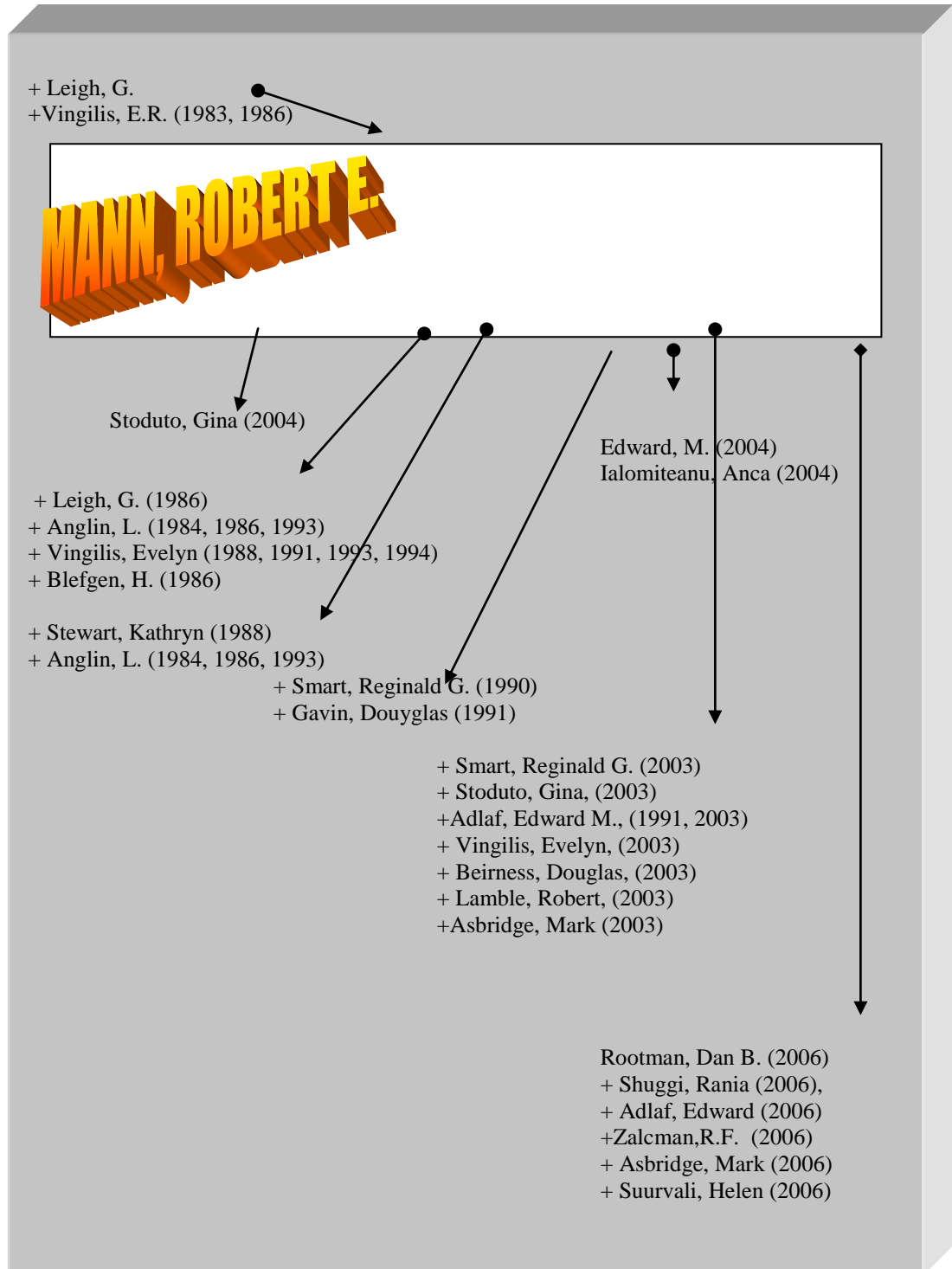
delincuentes detenidos por conducir ebrios y se realiza un seguimiento para ver los efectos del programa en la tasa de accidentalidad y mortalidad. En los resultados se observó que la tasa de accidentalidad para el grupo de rehabilitación fue menor que en el grupo control.

11. *Settling old questions, stimulating new ones* (1995). Se discuten los resultados finales sobre un artículo de Wells Parker sobre las intervenciones destinadas a delincuentes detenidos por conducir ebrios. Se realiza una revisión sobre la teoría en la primera parte y en la segunda parte se realiza una revisión sobre la investigación en esta área. En la conclusión se plantean interrogantes acerca de la política legislativa del tema.
12. *Alcohol related measures as factors in traffic fatalities* (1996). En esta investigación se identificaron los factores asociados con el alcohol que produjeron accidentes de tráfico durante los años 1982-1990.
13. *Choosing a rational threshold for the definition of drunk driving: What research recommends* (2002). Este estudio investiga tres líneas de investigación cuyo objetivo es fijar el límite legal relativo al contenido de alcohol en sangre. Las investigaciones siguieron las siguientes líneas: 1) investigación sobre los efectos del alcohol en las habilidades y las capacidades necesarias para conducir seguro; 2) investigación sobre los efectos del alcohol en el riesgo de colisión, 3) investigación sobre los efectos de introducir límites legales superiores o inferiores. Se comentan y se discuten las observaciones de la literatura establecida acerca del límite establecido y se establece un límite legal para Ontario proporcionando una base teórica para identificar los límites legales apoyados por la evidencia científica.
14. *The effects of drinking driving laws: A test of the differential deterrence hypothesis* (2003). Revisa la legislación en Ontario sobre el consumo de alcohol en los conductores de vehículos. En este artículo se resume el estudio realizado con una muestra elegida al azar de la población en general de los adultos conductores de Ontario. El estudio quiere analizar los efectos de la nueva legislación sobre el alcohol, cuya sanción es la retirada del carné durante 90 días en conductores con tasa de alcohol alta en sangre. En el estudio se quiso saber qué conductores consumen mayor tasa de alcohol, diferenciando bebedores sociales, habituales y ocasionales. Para ello se realizó una encuesta. Las conclusiones indican que los bebedores ocasionales dejaron de consumir, se comenta que se deberá continuar evaluando la dinámica de la disuasión durante un intervalo más largo.
15. *Alcohol consumption and problems among road rage victims and perpetrators* (2004). En este trabajo se trata de estudiar e identificar comportamientos humanos que tienen consecuencias negativas en los accidentes de tráfico con víctimas. Concretamente son la rabia y el consumo de alcohol, factores determinantes del accidente de tráfico. En este trabajo se realizaron 2610 encuestas sobre diferentes factores demográficos, comportamiento agresivo y consumo de alcohol. Los resultados mostraron correlación significativa entre consumo de alcohol y agresividad. El 44,4% de los encuestados había mostrado comportamientos agresivos como insultar, gritar, gestos groseros y

el 6% había sido amenazado y dañado a su vehículo y había recibido daños corporales.

16. *Assessing consequences of alcohol and drug abuse in a drinking driving population* (2006). En este artículo se muestran los resultados de un trabajo realizado sobre una muestra de conductores ebrios delincuentes a los cuales se les evaluó usando una escala llamada “Adverse consequences of substance use scale” (ACSUS) con 8 ítems y se compararon sus resultados con otra escala “The alcohol dependence scales and teh research institute on addictions self-inventory”. En este trabajo se discute la utilidad y aplicabilidad de la escala ACSUS y se pone de manifiesto que esta escala tiene correlaciones altas con los factores que son objeto de estudio.
17. *Drinking driving fatalities and consumption of beer, wine and spirits* (2006). Conducir bajo los efectos del alcohol es una causa principal en Ontario de morbilidad y mortalidad. El propósito de este trabajo es identificar los factores que intervienen en la accidentalidad. En esta investigación se evalúa la eficacia de PRIDE y MADD; Impaired Driving Everywhere y Mothers Against Drunk Driving. Desde 1962 a 1996 se revisa la acción legislativa acerca del consumo de alcohol y la eficacia de las asociaciones de madres y padres para reducir el consumo de alcohol. Se comentan las medidas adoptadas y se reflexiona sobre la importancia de estas dos intervenciones en el consumo del alcohol, sobre el tipo de alcohol es la cerveza la bebida que sigue siendo la preferida en el consumo y la que es responsable de un número mayor de accidentalidad.
18. *Cannabis use and self reported collisions in a representative sample of adult drivers* (2007). Utilizando los datos sobre conductores adultos con accidentes durante 2002 y 2003 por consumo de la droga cannabis, se pretende en este estudio establecer un perfil de accidentalidad y consumo. Después del estudio se observó que los consumidores de cannabis al año siguieron consumiendo; por ello se reflexiona sobre los esfuerzos de prevención en este grupo.
19. *Road rage and collision involvement* (2007). En este artículo se identifican comportamientos relacionados con la rabia como el coraje, la cólera, la ira, la irritación, comportamientos humanos que pueden ser la causa de los accidentes de tráfico. Para ello se realizaron encuestas telefónicas entre 2002 y 2004. Las conclusiones del estudio proporcionan evidencia epidemiológica que los accidentados que experimentaron rabia aumentaron el riesgo en la colisión. Por ello son necesarios más estudios sobre este tema para prevenir accidentes.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

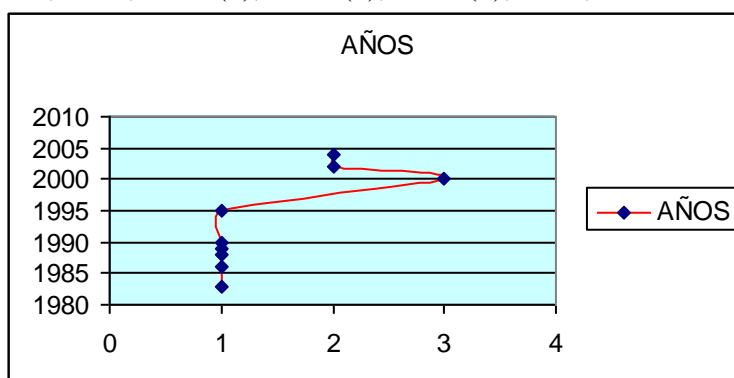


WELLS-PARKER, ELIZABETH (19)

La autora publica 19 trabajos en la base de datos que estamos analizando.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 21 años durante el siguiente período temporal: 1983, 1988, 1986, 1989, 1990, 1995 (3), 2000 (2), 2002 (2), 2004,



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Journal of Studies on Alcohol (2), Alcohol, Drugs & Driving, Addictive Behaviors (2), Addiction (2), Alcohol Health & Research World.

IDENTIFICADORES

Age differences, adult females, alcohol abuse, alcohol intoxication, alcohol rehabilitation (5), alcohol drinking patterns (2), at risk populations, assessment of control of outcome & self efficacy expectances, adult drivers, behavior change, crash experiences, confrontation, counselling, commentary reply, court or institution mandated referrals to alcoholism treatment, crime, criminals (2), crime prevention, conference presentation, construction & reliability & validity of scale, client characteristics, depression, demographic characteristics, DWI offenders, drinking behavior, driving while intoxicated, driving behavior (2), driving license suspension, driving under the influence (7), drinking, dui recidivism, dui rehabilitation, dui offenders (3), employment status & driving patterns, educational background, epidemiology, experimentation, evaluation of efficacy of dui remedial intervention strategies, followup studies, group psychotherapy, general control & self perceived efficacy & coping strategies, hazardous driving behaviors, intervention (2), intervention programs (2), implications for recidivism prediction, elderly male drunken driving offenders, evidence based assessment, employment status, legal processes, low vs high risk drinking adults, meta analysis (3), motivation to change, motivation, problem drinking history & stressful life events & social support, persons convicted of dui, punishment, rehabilitation, reduction in long term dui recidivism, recidivism, road rage, stages of change (2), short term intervention vs probation vs

life activities inventory administration, self-efficacy (2), subjective stress in marriage vs parenting vs economic vs occupations roles, 6-9 yr followup, taxonomies, treatment, treatment outcomes, treatment refusal, treatment effectiveness evaluation, treatment planning, racial and ethnic differences, verbal expressions of annoyance, 22-64 yr old females in 4 life roles.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Stress experiences and drinking histories of elderly drunken driving offenses (1983). Recopilación de experiencias de conductores de 60 años o más, que fueron sancionados por conducir ebrios. Se recopilaron 90 historias y se formaron dos grupos de muestra, el primero formado por conductores arrestados por conducir ebrios, y el otro formado por una muestra de control de conductores en situación de alto riesgo. La edad media para ambos grupos era 65 años, de los cuales el 48% eran afroamericanos y el 52% blancos. El cuestionario constaba de 52 ítems, basado en el de Mortimer-Filkins. Los datos fueron significativos para los conductores arrestados al menos una vez por conducir ebrios.
2. A typology for drinking driving offenders: Methods for classification and policy implications (1986). Se investiga si los detenidos por conducir ebrios (DUI), también son habituales en infringir otras leyes. Para ello se utilizó una muestra de 353 delincuentes de DUI (edad media 37,72 años) y se correlacionó su historial delictivo con sus accidentes demográficos. Los resultados muestran que 205 delincuentes por lo menos tenía 5 delitos por otras causas. Sobre la metodología de intervención para los DUI es significativa sólo para este grupo.
3. Behavioral and employment consequences of driver's license suspension for drinking driving offenders (1988). En este artículo se estudian las consecuencias que tiene la suspensión del carné de conducir en delincuentes que habían conducido ebrios y estas características se correlacionaron con la situación de trabajo y/o desempleo. Del 100% de la muestra, el 50% poseía la licencia, y el otro 50% no tenía la licencia de conducción. En los resultados se evidenció que el 69% de la muestra que se le había retirado el carné admitió que había conducido en ese período.
4. Long term effectiveness of probation, short- term intervention and LAI administration for reducing DUI recidivism (1988). Se administró el inventario LAI para evaluar los efectos de la intervención a corto y largo plazo en conductores detenidos por conducir ebrios, para reducir la reincidencia. Un efecto pequeño pero significativo para reducir la reincidencia a largo plazo, gracias a la intervención del LAI en sujetos en libertad condicional, fue encontrado para los delincuentes clasificados como bebedores de bajo y alto riesgo. Sin embargo los resultados del cuestionario LAI no fueron significativos con la intervención a corto plazo.
5. Interactions among DUI offender characteristics and traditional intervention modalities: A long term recidivism follow-up (1990). Se realizó un proyecto para integrar las intervenciones tradicionales realizadas en casos de conductores ebrios reincidentes con una metodología innovadora que tenía en

cuenta todas las características personales del sujeto, así como su historia personal. Este proyecto se realizó con 3425 delincuentes en libertad condicional en Misisipi. Los resultados confirmaron la hipótesis.

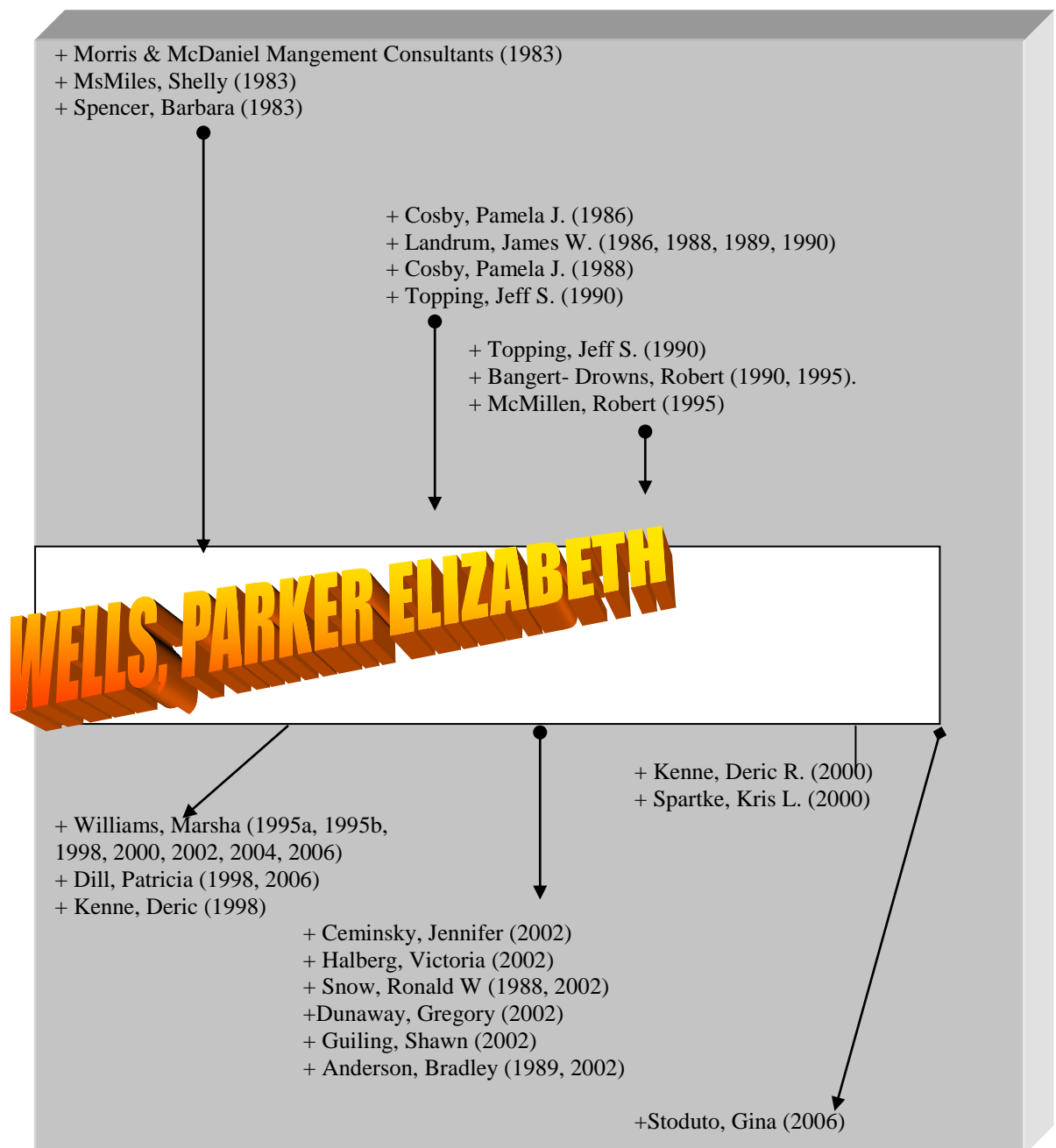
6. Meta-analysis of research on DUI remedial interventions (1990). Se realizó un proyecto para hacer una recopilación y evaluación de todas las intervenciones que habían resultado positivas acerca de los casos que mostraban DUI. Se agruparon las conclusiones en tres apartados: 1) estudio de las intervenciones que habían obtenido resultados satisfactorios, 2) estudio de la metodología , 3) meta-análisis. El meta-análisis evaluará la eficacia de las medias de intervención y prevención tales como la educación, tratamiento, rehabilitación o libertad condicional de los delincuentes de DUI.
7. Matching the DWI offender to an effective intervention strategy: An emerging research agenda (1990). En este estudio se ilustra cómo un modelo interaccionista se puede aplicar al diseño de programas preventivos sobre la conducta de conducir ebrio.
8. An examination of cluster-based classification schemes for DUI offenders (1993). Se realizó una investigación a partir de 517 delincuentes de DUI utilizando un análisis cluster. Los resultados indicaron que fue positiva la validez externa y los factores identificados fueron arbitrarios.
Mandated treatment. Lessons from research with drinking and driving offenders (1995). En este artículo se realiza una revisión de 19 estudios, publicados entre 1982 -1994, sobre la eficacia de la legislación y tratamiento de los conductores ebrios.
9. Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders (1995). Se realizó un meta-análisis de 215 estudios donde se evaluaron los efectos de los programas para la intervención de los delincuentes de DUI (conductores ebrios). En cuanto al tipo de metodología se obtuvieron mejores resultados combinando diferentes metodologías como la legislativa, educación, terapia y cartas recordatorias para descender la tasa de reincidencia. En la conclusión se observó una reducción del 7% en reincidencia.
10. The past in prologue: Determining directions for research on DUI remediation from meta-analysis (1995). En este estudio se determinan las direcciones para el meta-análisis y solución del problema de los conductores ebrios reincidentes. Se sugieren diferentes metodologías para la intervención de diferentes programas, este artículo es una réplica a unos comentarios que se realizaron por Mann, Peck, Mcknight , Hedlund y Assailly.
11. Alcohol related measures as factors in traffic fatalities (1996). En esta investigación se identificaron los factores asociados con el alcohol que produjeron accidentes de tráfico durante los años 1982-1990.
12. Stages of change and self-efficacy for controlling drinking and driving. A psychometric analysis (1988). Se identificaron los indicadores motivacionales referidos a la modificación de conducta con respecto a dejar de beber y beber – conducir. Los cuestionarios fueron pasados a 210 delincuentes con una edad media de 34,2 años. Los resultados mostraron que el factor motivacional es altamente significativo para evitar la secuencia beber y conducir.

13. Putting the past in perspective: Formulating questions for the future (2000). Se realiza una revisión de los estudios de Smart y Mann sobre los efectos de la intervención para los conductores ebrios, que constituyen un alto riesgo para la accidentalidad. Se comenta que sus estudios han proporcionado una perspectiva histórica y metodológica sobre el conocimiento de las intervenciones en la población con alto riesgo y ha establecido una conexión entre diferentes fases de la intervención como el tratamiento y la prevención.
14. Self-efficacy and motivation for controlling drinking and drinking/driving. An investigation of changes across a driving under the influence (DUI) intervention program and of recidivism prediction (2000). En esta investigación se examina la eficacia de los programas de intervención en conductores ebrios para dejar de ser reincidentes, se discuten varios programas de intervención de DUI. El programa se puso en marcha para 670 conductores DUI (edad media 32 años, conductores ebrios reincidentes).
15. Enhancing the effectiveness of traditional interventions with drinking drivers by adding brief individual intervention components (2002). En esta investigación se compara un programa tradicional para la intervención del grupo de DUI (conductores ebrios) con un programa innovador que se caracteriza por la adición de dos breves sesiones individuales en la intervención. La eficacia diferenciada del componente individual fue evaluada para 4 subgrupos de delincuentes (jóvenes, mujeres, alcohólicos y delincuentes de alto riesgo). Fueron asignados aleatoriamente a un programa Standard y al programa innovador. Los resultados muestran que los delincuentes que fueron al programa innovador puntuaron en un 35% por debajo de la probabilidad de reincidir que los asignados al programa estándar. No se encontró ninguna puntuación significativa en relación a la interacción entre el tipo del programa, edad y género; sin embargo se encontraron correlaciones entre conductores ebrios con delito y puntuaciones altas en depresión.
16. An exploratory study of the relationship between road rage and crash experience in a representative of US drivers (2002). Utilizando una muestra representativa de 1382 conductores adultos en EEUU, fueron entrevistados con una entrevista telefónica. Se midió la escala de agresividad en una muestra amplia y se correlacionó con la edad, experiencia, niveles de alcohol, género, número de accidentes y frecuencia de conducción. Los resultados muestran que la agresividad se expresa en expresiones verbales de molestia, sólo el 2,45% expresó la agresividad en forma de confrontación directa con un vehículo u otro conductor.
17. Interpreting research for practice: A challenge for evidence-based assessment and intervention with DWI offenders (2004). En este trabajo se revisan los trabajos publicados en el APA sobre los conductores ebrios sancionados con delito (DWI). La autora reflexiona sobre el proceso legal y social que se aplican a los DWI y opina sobre los intereses creados en la sociedad para la resolución de este problema. Identifica los intereses creados para la reinserción del DWI, el tratamiento del alcohol, y la seguridad vial. En la conclusión se menciona que este trabajo puede ser una referencia para la

reflexión para policías y médicos para desarrollar programas innovadores para reducir la tasa de conductores ebrios.

18. Are depressed drinking/driving offenders more receptive to brief intervention? (2006). De acuerdo con la investigación anterior que sugería una relación entre la motivación más alta para cambiar la conducta de beber- conducir y mayor eficacia en las intervenciones de apoyo adicional durante el programa. En esta investigación se correlaciona la motivación, el apoyo adicional de intervenciones individuales y la resistencia al asesoramiento. Los resultados mostraron puntuaciones más bajas en el asesoramiento dentro del programa sin apoyo adicional de intervenciones y puntuaciones más altas cuando se requerían sesiones individuales de apoyo. En cuanto al sexo, los varones caucásicos eran más resistentes al asesoramiento que las hembras o los varones afroamericanos. No se encontraron diferencias significativas entre la depresión y la resistencia al asesoramiento en cuanto al género y grupos étnicos.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

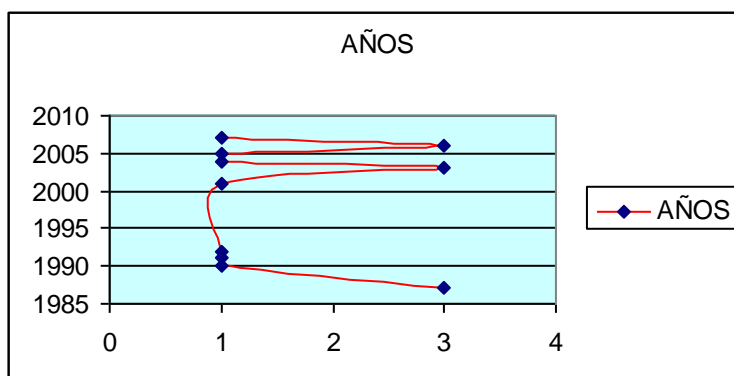


BECK, KENNETH H. (17)

Este autor tiene 17 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 20 años durante el siguiente período temporal: 1987 (3), 1990, 1991, 1992, 2001, 2003 (3), 2004, 2005, 2006 (3), 2007.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Prevention Science, American Journal of Health Behavior (5), Journal of Youth and Adolescence, The American Journal of Drug and Alcohol Abuse (2), Psychology of Addictive Behaviors, Journal of Alcohol and Drug Education, Journal of Safety Research (2), Health Education & Behavior.

IDENTIFICADORES

Beck utiliza 84 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 4,94. La frecuencia de los descriptores utilizados es: Accountability, aggressive driving behavior, at risk populations, accident prevention (2), adolescent attitudes (3), adolescent drinking, adolescent alcohol risk, alcohol risk situations, alcohol abuse, alcohol drinking patterns & abuse & drunk driving & beliefs about drinking & drunk, driving, attitudes, attitudes toward & awareness of teenage drinking & driving, computer peripheral devices, conference presentation (2), child discipline, developmental age groups (2), driving behavior (8), drivers (3), driving, driver education, driving under the influence, family members, frequency of & beliefs about social context of drinking, government policy making (2), highway safety (3), high school age drinking drivers, high school students, knowledge level, importance of parental opinions, implications for reduction of drunk driving, implications for interventions & educational programs, involvement, licensing, male vs female high school students, model of involvement & prevention of adolescent drinking & driving, motor traffic accidents, motor vehicles, monitoring, parent child relations (3), parent teen relations, parents (2), parents of high school students (2), parents of adolescents, parent child communications, parent child relations, parental attitudes (3), parental influence, parental monitoring (2), personality traits, perceptions of alcohol drinking patterns & influences, perceptions of adolescent

alcohol consumption & drinking & driving patterns (2), permissive parenting, perceptions of monitoring, relations, risk factors (3), risk perception, risk situations, risk taking (3), rule violations, teen driving, telephone.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Adolescent gender differences in alcohol beliefs and behaviors (1987). En este estudio con 1300 estudiantes de secundaria se evaluaron las diferencias de género en el contexto social asociado a cuatro comportamientos sobre el consumo de alcohol y conducción (consumición con tasa alta de alcohol, no beber, conducir ebrio y ser pasajero de un conductor ebrio). También se tuvieron en cuenta cinco contextos sociales de la consumición del alcohol (facilitación social, desafío a la escuela, tensión del grupo, aprobación parental). Los conductores de sexo masculino eran más proclives al consumo de alcohol en todos los contextos sociales en relación al sexo femenino. Los que no consumían ya sea de sexo masculino o femenino no tenían el problema de consumir alcohol. El sexo femenino consumía alcohol en el contexto de tensión que los varones. Los resultados muestran que los contextos sociales de facilitación, desafío en la escuela y tensión- control social eran los mejores discriminadores del problema del consumo de alcohol en los dos sexos, femenino y masculino.
2. The social context of drinking among high school drinking drivers (1987). Se evaluaron a 2315 adolescentes sobre la frecuencia y hábitos de consumir alcohol y conducir ebrio, también se identificaron las bebidas más frecuentes en los conductores, así como el contexto donde bebían. Se discute en la conclusión si el conocimiento sobre los efectos del alcohol en la conducción influyen en la reducción de dichas conductas.
3. Monitoring high school drinking patterns and influences: A preliminary focus group interview approach (1987). Cuatro enfoques cualitativos se aplican a grupos pequeños de padres que son supervisores de sus hijos, los cuales poseen una licencia de conducción en período de prueba, los distintos enfoques que se evalúan tratan de prevenir la conducción ebria en adolescentes. Los temas que tratan en los enfoques son: patrones de consumición de alcohol, influencias en la consumición e intervenciones apropiadas. El programa tiene como objetivos: identificar la intoxicación en sí mismos y en otros, aprender a decir que no se puede ir en un coche si el conductor está ebrio, explorar los valores con respecto al alcohol que van más allá de decir “no” para poder identificar los patrones de la consumición responsable; orientar a los padres sobre el papel que pueden desempeñar en la prevención del consumo de alcohol y conducción en sus hijos.
4. Monitoring parent concerns about teenage drinking and driving: A random digit dial telephone survey (1990). Los resultados de una encuesta telefónica a 807 padres con respecto a la conducta de beber en adolescentes que llevan vehículo demostraron una carencia significativa del conocimiento parental de la conducta de beber en el adolescente y una negación de la propia implicación del adolescente. Aunque el 65% de los padres afirmó haber visto

beber a sus hijos, el 32% nunca habló del tema con sus hijos y el 65% no habló con otros padres del problema.

5. *Monitoring parent concerns about teenage drinking and driving. A focus group interview approach* (1991). Este estudio quiere explorar las percepciones de los padres acerca de las consecuencias que tiene en sus hijos el conducir ebrios. Los resultados indican que los padres poseen bajos niveles conocimiento sobre las consecuencias de beber y conducir; los padres que no comparten sus inquietudes sobre el alcohol con otros padres, sufren sentimientos de aislamiento; este tiempo de programas exige un compromiso por parte de padres e hijos.
6. *A model of parental involvement in adolescent drinking and driving* (1992). Se sugiere en este artículo la efectividad de los padres para prevenir el consumo de alcohol. Se describen las fases de supervisión paterna como la fase de conocimiento, aceptación, acción y consecuencias. Se describe la dinámica de las fases y este estudio quiere hacer un llamamiento a los padres que tienden a estar desprevenidos de la verdadera magnitud del problema del adolescente de conducir ebrios.
7. *A comparison of teen perceptions and parental reports of influence on driving risk* (2001). El objetivo de este estudio es comparar las relaciones entre los adolescentes y padres, para comprender los factores de riesgo que aparecen en la conducta de conducción de automóviles. Los resultados indican que los adolescentes que tienen padres con reglas específicas para aprender a conducir, querían subir con ellos y aprender sus reglas; y eran muy selectivos para elegir los amigos para ser pasajeros que no molestaran ni distrajeran, sobre todo en los seis primeros meses de licencia provisional.
8. *Parental predictors of teen driving risk* (2001). Se evaluó en el estudio con una muestra de 424 padres las infracciones más comunes que infringían los adolescentes. Los resultados indican que los adolescentes que tienen un menor tiempo de supervisión comenten más infracciones como exceso de velocidad o conducir estando distraído por los amigos. En la conclusión se comenta la necesidad de aumentar el período de vigilancia de los padres en la conducción de sus hijos, que tienen una autorización provisional para conducir automóviles.
9. *Teen driving risk: The promise of parental influence and public policy* (2002). En este artículo se identifican los riesgos de los adolescentes que están adquiriendo experiencia en la conducción, las ventajas de los programas para la obtención de los adolescentes y el potencial que poseen los programas de los padres basados en reducir los riesgos que existen en la conducción de adolescentes. Los padres serán los que controlarán y limitarán las condiciones bajo las cuales los adolescentes puedan conducir. Son importantes las restricciones y las condiciones que cada padre impone en su proceso de instrucción, se plantean diferentes programas para reducir el riesgo en la conducción de adolescentes.
10. *Does graduated licensing empower parents to place greater restrictions on their newly licensed teen's driving?* (2003). En esta investigación se evaluó el programa puesto en marcha en Maryland sobre la supervisión de los padres en la conducción de sus hijos en un período provisional. Los resultados

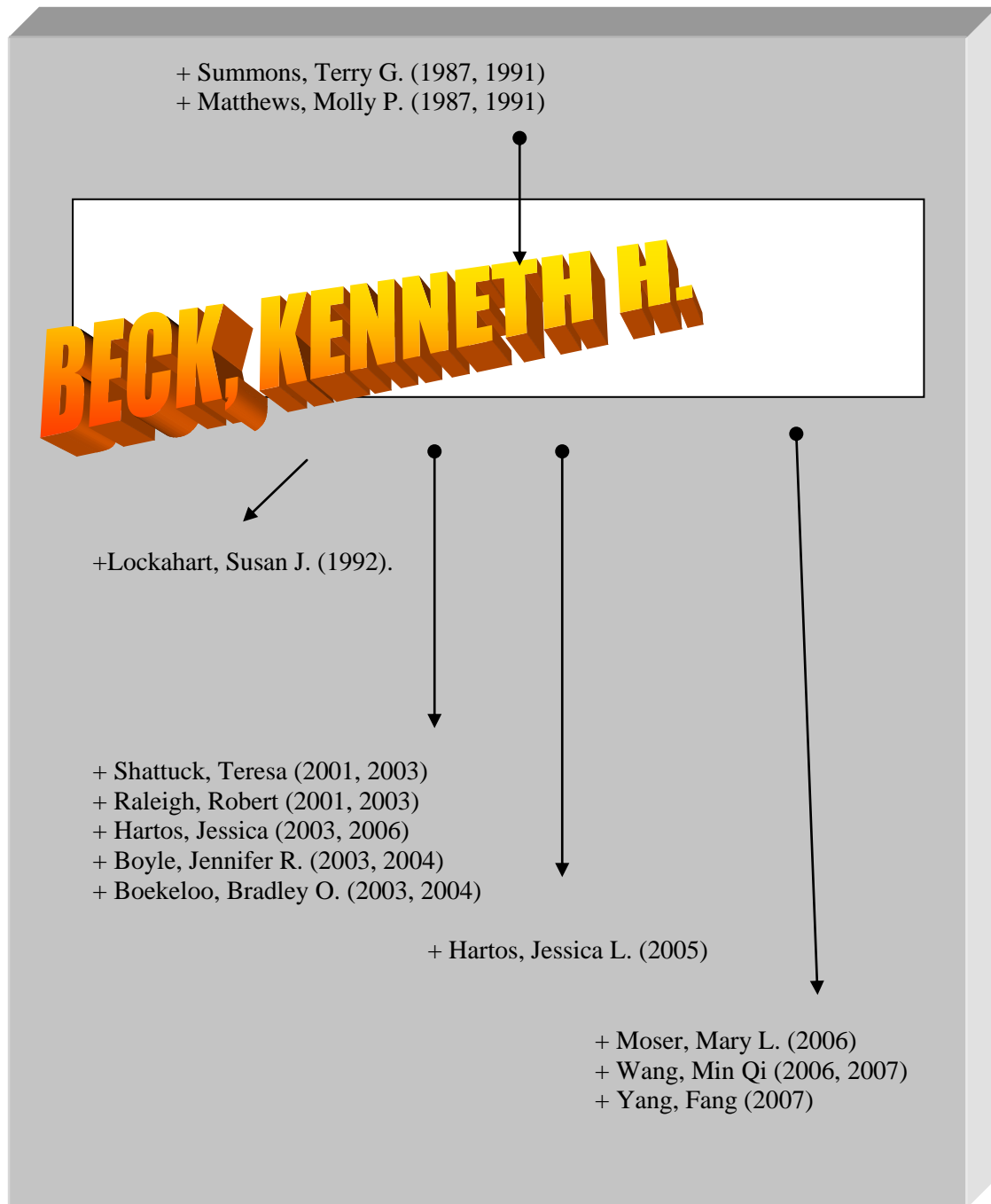
indican un aumento significativo en la frecuencia de instrucción paternal. En la conclusión se recomienda que la legislación contemple leyes de autorización de este tipo de programas, caracterizados por la intervención conductual y programa de tarjetas, por su beneficio en la calidad de conducción del adolescente.

11. Parental monitoring and adolescent alcohol risk in a clinic population (2003). En esta investigación se trata de recopilar estudios sobre la asociación de la conducta de supervisión paterna y el riesgo de los adolescentes a conducir ebrios. Para ello se realizó una investigación sobre las preocupaciones de los adultos y si el hecho de compartir sus ideas con otros padres influía en la conducta de sus hijos para no consumir alcohol. Los resultados mostraron que no influía en la conducta de sus hijos, que los padres compartieran sus ideas. Se indica como mejor solución al problema del consumo de alcohol y la conducción, la supervisión paternal.
12. Parental monitoring and adolescent drinking. Results of a 12 month follow-up (2004). El objetivo de este estudio era identificar la conducta de beber en los adolescentes que habían obtenido la licencia de conducción en un período de 12 meses. Esta conducta se relacionó con la edad, el género y varias situaciones de alto riesgo. Se encontró que el adolescente había bebido antes de conducir el vehículo. Bebieron más los adolescentes que habían tenido un menor tiempo de supervisión paternal en la conducta de conducción; por ello se sugiere en la conclusión la necesidad de que los padres supervisen el mayor tiempo posible para evitar el binomio beber- conducir.
13. Parent –teen disagreement of parent –imposed restrictions on teen driving after one month of licensure: Is discordance related to risky teen driving? (2005). Un total de 579 padres y sus hijos adolescentes realizaron unas encuestas telefónicas durante el primer mes desde que el adolescente obtuvo la licencia de modo provisional. El objetivo del estudio era estudiar el tipo de instrucción que el padre daba a su hijo, identificar las restricciones que le imponía en la conducción, y los riesgos más comunes que aparecían durante el proceso instruccional. En cuanto al sexo, las madres obtuvieron una correlación negativa a la conducta de riesgo de sus hijos; mientras que el sexo masculino del instructor, en este caso los padres, se asociaban más con conductas arriesgadas que cometían sus hijos. En los resultados, tanto en instructores femeninos como en masculinos, parece que la imposición de restricciones ayudan a que se reduzca la conducta arriesgada de los hijos en la conducción de vehículos.
14. Relation of parent-teen agreement on restrictions to teen risky driving over 9 months (2006). El objetivo del estudio es determinar las relaciones discordantes entre los padres y los adolescentes en el proceso de vigilancia de conducción, cuando el adolescente tiene la licencia en período provisional. Se realizaron encuestas telefónicas durante el 1º, 4º y 9º mes después de la obtención de la licencia, que coincide con el período provisional. Los resultados muestran una correlación positiva entre la condiciones que impone el padre a la hora de conducir y las conductas arriesgadas del adolescente.
15. Does the type of exposure to a roadside sobriety checkpoint influence driver perceptions regarding drunk driving? (2006). El objetivo del estudio fue determinar si la zona de conducción se relaciona con la vulnerabilidad y

percepción de riesgo de ser parado en un control policial para realizar un control de alcohol. Se realizaron encuestas durante 3 años a una muestra elegida al azar. Los conductores que habían pasado un control y que también tenían un miembro de la familia y un conocido que había sido parado para realizar un control, tenía una percepción más alta a la vulnerabilidad.

16. Concerns, dispositions and behaviors of aggressive drivers. What do self-identified aggressive believe about traffic safety? (2006). El propósito de la investigación fue identificar las creencias y características de personalidad. Para ello se pasó una encuesta telefónica y se formaron dos grupos atendiendo al criterio de agresividad en la conducción y no agresividad. Los resultados muestran que los conductores agresivos muestran características de alto riesgo para la conducción, como por ejemplo conducir ebrios. Para este grupo de muestra resultó ineficaz la información dada sobre los factores de riesgo; por ello en la conclusión se prioriza la combinación de metodologías campañas publicitarias de información y medidas legislativas, como necesarias para la reducción del riesgo en la conducción.
17. Cell phone users, reported crash risk, unsafe driving behaviors and dispositions: A survey of motorists in Maryland (2007). Se utilizó una encuesta telefónica para identificar en una muestra conductas de riesgo durante la conducción, asociadas a la conducción utilizando el teléfono. Se identificaron como factores asociados a hablar por el móvil, tipo de trabajo, exceso de velocidad, consumo de alcohol y agresividad.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

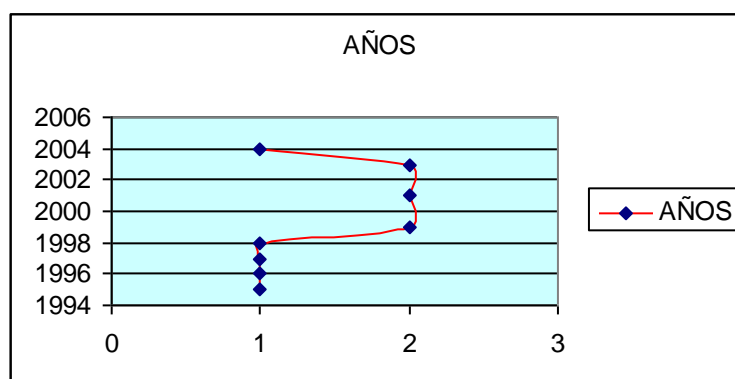


LAJUNEN, TIMO (13)

Este autor tiene 13 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 9 años durante el siguiente período temporal 1995, 1996, 1997, 1998 (2), 1999 (2), 2001 (2), 2003, 2004.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Ergonomics, Türk Psikoloji Yazilari, Traffic Psychology and Behavior, Journal of Safety Research (2), Traffic Psychology and Behavior (2), Personality and Individual Differences, Personality and Individual Differences (3).

IDENTIFICADORES

Lajunen utiliza 77 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 5,92. La frecuencia de los descriptores utilizados es: Accident prevention, adolescent attitudes, adolescent development, adults drivers, aggressive behavior, aggressive driving, aggressive responses to anger provoking situations on road, anger, Australia vs Finland (2), behavior questionnaires, cross cultural differences, death and dying, driver anger, driver behavior, drivers, driving behavior (5), driving errors or violations, driving experience, entrance examination, extraversion (2), Finland (3), general aggressiveness, Great Britain, health attitudes, highway safety (2), impression management, impulsiveness, industrial accidents, internal external locus of control, license holders, Manchester driver behaviour questionnaire, measuring driver impression management, motor traffic accidents (2), Netherlands, neuroticism (2), noticing, obeying built up area sign vs speed limit sign with vs without visible police car, occupational fatalities, parent child relations, perceptual motor skills, personality measures, personality traits, planned behavior, population density, psychometric properties of driver social desirability scale, psychoticism (2), risk taking, road traffic fatalities, safety devices (2), safety motive dimensions in self assessment, self assessment of driving safety, self deception, skill, social psychology, sociocultural factors, students with driving license, test reliability, traffic congestion, training course, violations, 22-80 yr old drivers.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

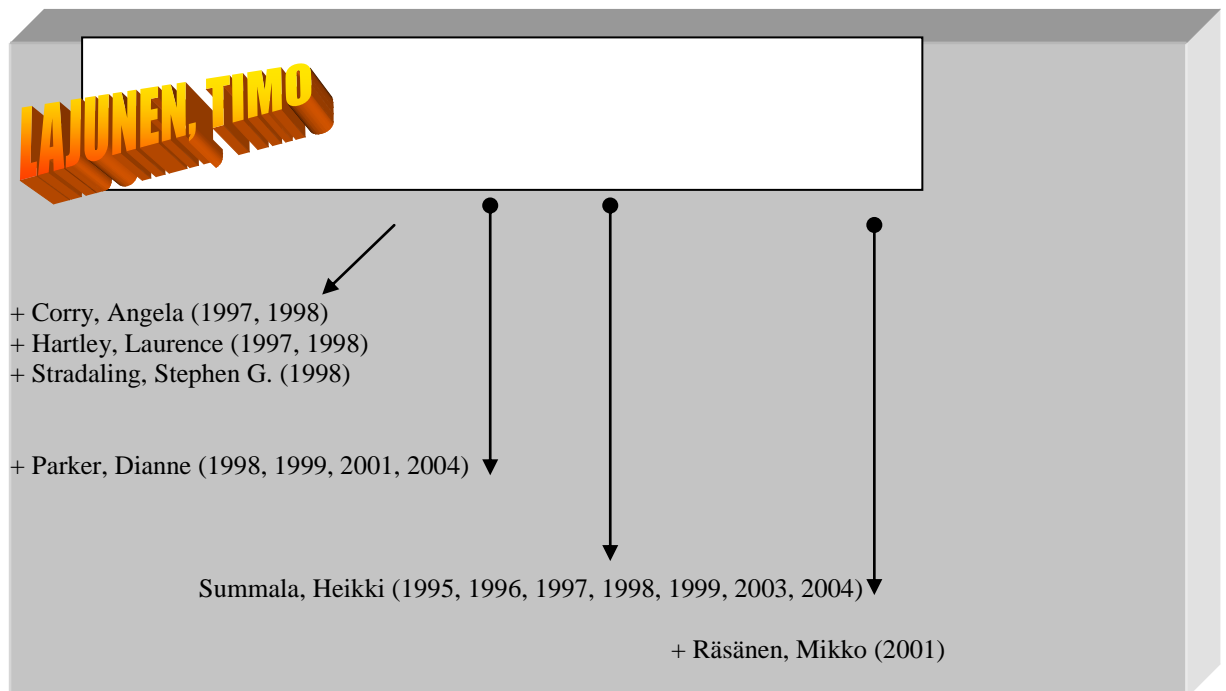
1. Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in driver's self-assessments (1995). En esta investigación se trata de evaluar diferentes factores del conductor, tales como su habilidad, nivel de seguridad, autovaloración de sus capacidades de conducción. El modelo ortogonal de la habilidad y seguridad explicó el 35% de la variación en el cuestionario basado en los trabajos de Spolander (1983) y Hatakka (1991). Los conductores con experiencia juzgaron sus capacidades de forma alta, y la escala de la habilidad correlacionó de forma alta con las escalas que representan actitudes emocionales estables y coherentes a la hora de conducir.
2. The ergonomics of road signs: Explicit and embedded speed limits (1996). En este artículo se investiga sobre los límites de velocidad, se realizaron 3 experimentos de campo, y se midieron los cambios de velocidad en diferentes situaciones. En el laboratorio se realizó un cuestionario a 105 conductores con licencia donde se les preguntaba si era necesario subir o bajar la velocidad en diferentes situaciones. Los resultados evidencian que los conductores bajan la velocidad cuando se encuentran con coches policiales y en áreas urbanizadas.
3. Impression management and self-deception in traffic behaviour inventories (1997). Se pasaron tres cuestionarios a conductores australianos y finlandeses. Los inventarios que se evaluaron fueron DSDS (Driver social desirability scale), el DIM (Driver impression management), DSD (Driver self deception) y BIDR (Balanced inventory of desirable responding). Las medidas obtenidas sobre el comportamiento del tráfico correlacionaron positivamente con el DSD, mientras que las variables de personalidad correlacionaron con el BIDR.
4. Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK driver (1998). En este estudio se identifican las dimensiones del conductor en relación a su edad, su nivel de agresividad y el número de sanciones por incumplimiento del código de circulación. Con una muestra de 270 conductores británicos, se les pasó un cuestionario de personalidad para conductores y un inventario sobre habilidades. Los resultados muestran correlación entre el comportamiento de la infracción y la agresividad. Las conductas de infracción y respuestas agresivas se relacionan con estallidos de cólera, y el nivel más bajo de habilidad se relacionó con el nivel de hostilidad generado por el nivel de dificultad de la maniobra. Se pretende con la investigación obtener medidas de seguridad en los conductores británicos; siendo la educación del conductor la que se explica con mayor detalle.
5. Cross cultural differences in drivers' self –assessment of their perceptual motor and safety skills: Australians and Finns (1998). Se investigó el comportamiento de conductores con experiencia recogiendo 201 autovaloraciones de conductores australianos y 203 finlandeses. Los resultados sugieren que los conductores con una autoconfianza elevada en sus habilidades perceptivo-motoras sobreestiman sus capacidades.

6. Trafik kazalrma yatkmlıkta kisilik özelliklerinin rolü: Arastırma bulgular ve yountemsel sorunlar. / The role of personality characteristics in traffic accident liability: Research findings and methodological considerations (1999). El papel del rol de la personalidad del conductor en la consecución de un accidente de tráfico.
7. Does traffic congestion increase driver aggression? (1999). Se comentan la teoría clásica de Dollar (1939) quien propuso la hipótesis clásica de la agresión en la conducción y el estudio de Shinar (1998), quien proporciona una herramienta útil para entender la agresión del conductor. Para ello se recogió una muestra de 2000 sujetos de Gran Bretaña, Finlandia y los Países Bajos, utilizando tres pruebas psicológicas sobre el comportamiento del conductor, la agresividad y la exposición en horas punta. Estos resultados sugieren que la congestión del tráfico en horas punta no aumenta la agresividad del conductor.
8. Why teenage cyclists do not wear helmets (2001). Se realizó una encuesta para investigar porqué los adolescentes no utilizan el casco de la bicicleta, incluso teniendo uno. Los datos fueron recogidos en dos escuelas en Finlandia. 1965 estudiantes de secundaria (entre 12-19 años). El cuestionario recogía información sobre sus hábitos y uso del casco de la bicicleta. La actitud positiva de los padres de un estudiante respecto al uso del casco de la bicicleta era el predictor más fuerte del tener un casco. Los análisis de las respuestas dadas por los dueños del casco de la bicicleta demostraron que el tener amigos que utilicen un casco de la bicicleta está relacionado con la decisión de un estudiante para usar un casco. Además, la opinión positiva de los padres a usar del casco predijo la frecuencia del uso del casco. El estudio demuestra que la manera más eficiente de aumentar el uso del casco en la bicicleta entre estudiantes, es informar a los estudiantes y padres, sobre las ventajas de seguridad de los cascos de la bicicleta. También deben ser consideradas las campañas y otras medidas de prevención de lesiones.
9. Personality and accident liability. Are extraversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities? (2001). Se realiza un estudio donde se correlaciona la personalidad y la responsabilidad del accidentes, para ello se plantea la pregunta de si la extraversión, el neuroticismo y el psicoticismo se relacionan con los accidentes de tráfico. Los resultados del estudio muestran que la extraversión tiene una relación positiva con la tasa de accidentalidad, mientras que el neuroticismo correlacionó negativamente. En la conclusión se comenta la necesidad de los estudios sobre personalidad y accidentalidad.
10. Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving (2001). Estudio que correlaciona la agresividad general de cada individuo, con la agresividad del conductor y el tipo de conducción agresiva. Se realizó una versión británica de las medidas de evaluación, para ello se realizaron tres pases, un escala de agresividad del conductor, un cuestionario de la agresión general, y un cuestionario de impulsividad, estas pruebas se administraron a 270 conductores británicos entre 22 y 80 años. La agresividad física se relaciona con el comportamiento agresivo y la edad no correlaciona

con la agresión de los hombres varones. En los resultados se encontró una relación entre la agresividad del conductor y la situación.

11. Can we trust self reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses (2003). Este artículo muestra el estudio que se realizó en 47 aspirantes a obtener la licencia de conducción, se les pasó un cuestionario donde habían ítems relacionados con la deseabilidad social.
12. Can social psychological models be used to promote bicycle helmet use among teenagers? A comparison of the Health Belief Model, Theory of Planned Behavior and the Locus of Control (2004). En esta investigación se comparan tres modelos para estudiar la utilidad y eficacia de cada uno de ellos. Estos modelos son psicológicos de la rama social y se estudian para saber si son eficaces para promover el uso del casco de la bicicleta entre adolescentes. Los modelos analizados son el HBM (educación para la salud), TPB (teoría del comportamiento previsto), y LC-Keynes (actitudes, personalidad y comportamiento). Los datos fueron recogidos en Helsinki y Finlandia. Los resultados demostraron que el modelo TPB y LC fueron relacionados con la intención de utilizar el casco. TPB y LC proporcionan un marco teórico para la promoción de campañas sobre el uso del casco.
13. The Manchester driver behaviour Questionnaire. A cross cultural study (2004). Se realizó un estudio para comparar el comportamiento del conductor en diferentes países, Gran Bretaña, Finlandia y los Países Bajos. Se pasó el cuestionario (DBQ) sobre el comportamiento del conductor y los resultados sobre el perfil del conductor fueron similares en Finlandia y los Países Bajos.

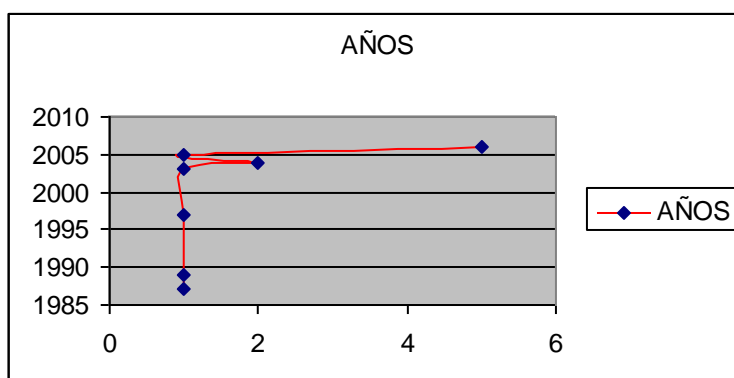
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS



SIMONS- MORTON, BRUCE (13)

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 19 años durante el siguiente período temporal: 1987, 1989, 1997, 2003, 2004 (2), 2005, 2006 (5).



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Accident Analysis and Prevention (2), Health Education Quarterly (2), Evaluation & the Health Professions, Journal of Adolescent Research (2), Journal of Safety Research (2), Prevention Science, Journal of Drug Education.

IDENTIFICADORES

Simon - Morton utiliza 94 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 7,23. La frecuencia de los descriptores utilizados es: Accident prevention, adolescent attitudes (4), adolescent development, bar patrons & personnel, behaviour (3), drivers (2), childrearing practices, cognitive mediation (2), costs and cost analysis, drivers (4), driving behaviour (10), drivers (3), drinking & driving, education, evaluation of designated driver & responsible server program, evidence based practice, employee assistance programs, experience level, graduated driver licensing, health education, highway safety, incentives, injuries (2), injury prevention, law enforcement, messages, motor traffic accidents (3), motor vehicles (2), novice teen driving, parent involvement (6), parental attitudes (2), parents (3), prevention, prevention of injuries due to drinking & driving, professional licensing, persuasive communication (4), risk management, risky driving behaviour, safety, safety belts, social cognition, social cognitive theory, social & physical environment, technology, teenage drivers, teenage passengers, transportation.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. An ecological approach to the prevention of injuries due to drinking and driving (1989). Se realiza una revisión sobre un marco teórico

sobre los accidentes de tráfico producidos por conductores ebrios. Se discuten y se comentan los objetivos, acciones de intervención y criterios de evaluación.

2. Effectiveness and cost effectiveness of persuasive communications and incentives in increasing safety belt use (1987). Se comentan los resultados de un proyecto sobre la promoción del uso del cinturón de seguridad en un área de promoción de salud en una escuela médica y un hospital, donde se evaluó la eficacia del proyecto. La metodología empleada fue la comunicación persuasiva, la supervisión, supervisión más incentivos, incentivos y sugerencias. Un grupo de observadores grabaron a los conductores con y sin tratamiento. El programa resultó eficaz para promocionar el uso del cinturón de seguridad.
3. Evaluation of a local designated driver and responsible server program to prevent drinking and driving (1997). En este artículo se comentan los resultados de un programa para prevenir la conducción con alcohol en taxistas. Para realizar el programa también participaron 5 establecimientos que vendían bebidas alcohólicas y 55 camareros que servían bebidas. Los resultados mostraron que los vendedores de bebidas alcohólicas tuvieron puntuaciones significativas sobre su papel responsable en la prevención de la conducción con tasas de alcohol.
4. How well do parents manage young driver crash risk? (2003). Examina el papel de los padres en el período de supervisión, el programa evalúa el papel de las estrategias motivadoras para persuadir a los padres para adoptar acuerdos con sus hijos respecto a la conducción.
5. Increased parent limits on teen driving: Positive effects from a brief intervention administered at the motor vehicle administration (2004). En esta investigación se evalúa un programa dirigido a adolescentes con licencia provisional (1 mes) en el que sus padres supervisan la conducción. La muestra recogió a 579 padres, en el programa vieron un vídeo y después del vídeo se realizó la intervención. Los resultados indican que los programas de intervención ayudan a aumentar el tiempo de supervisión de los padres.
6. The observed effects of teenage passengers on the risky driving behaviour of teenage drivers (2005). En esta investigación se estudia el efecto de la presencia de pasajeros masculinos y femeninos jóvenes en la conducción de sus amigos conductores adolescentes. Para ello se grabaron en vídeo y se registraron las conductas con la tecnología "Lidar". Los resultados muestran que los pasajeros adolescentes de sexo masculino influyen en el comportamiento de los conductores adolescentes que conducen con alto riesgo.
7. The effect on teen driving outcomes of the checkpoints program in a state wide trial (2006). La tasa de accidentalidad en adolescentes durante los primeros meses de obtención de la licencia es alta. Este artículo resume el informe realizado sobre un programa de control de puntos. Se realizó el estudio con una muestra de 3743 sujetos, se aleatorizaron las familias para los grupos de intervención y control. En las familias de intervención por correo se dio información sobre los factores de riesgo y a las de control solo se proporcionó información sobre conducción y mantenimiento del vehículo. Los resultados muestran que la intervención fue significativa en el grupo

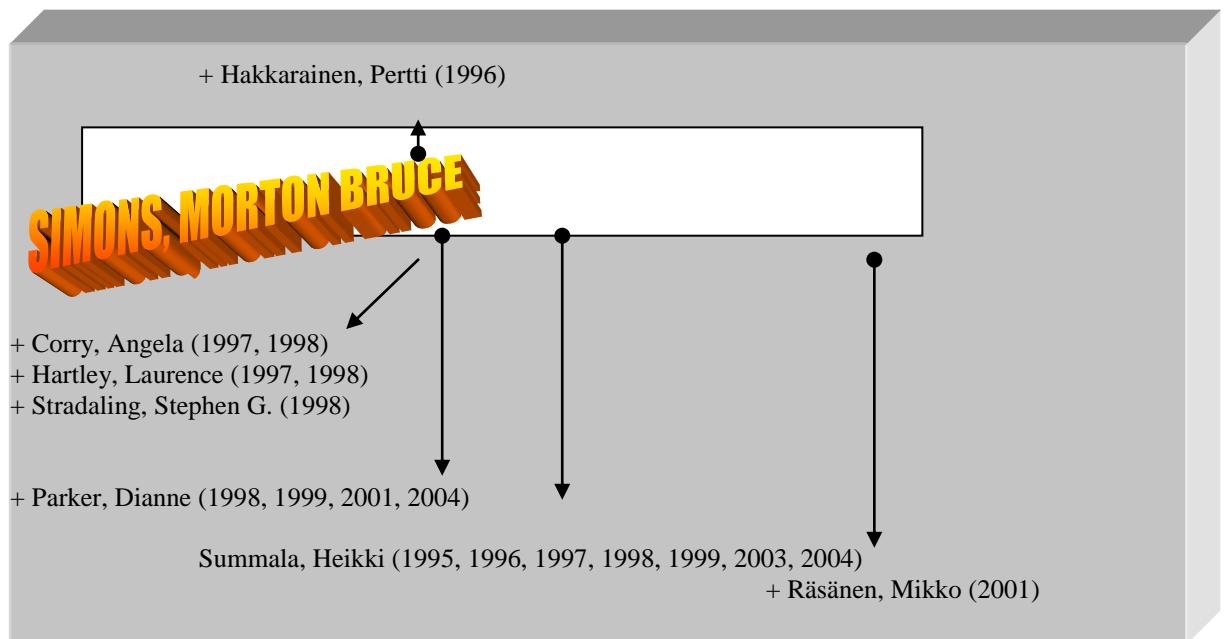
experimental y apoyan la idea de aumentar el límite de supervisión parental impuesto legalmente.

8. Increasing parent limits on novice young drivers: Cognitive mediation of the effect of persuasive messages (2006). Este informe describe los efectos de la intervención sobre la supervisión parental en conductores adolescentes noveles y el efecto de los mensajes persuasivos en la conducción. Se realizó el estudio con una muestra de 4344 adolescentes. Las familias del grupo de intervención recibieron comunicaciones persuasivas relacionadas con la teoría de la motivación que considera la conducción en adolescentes de alto riesgo e informaron sobre la apreciación de la amenaza. Las familias del grupo control recibieron información general sobre la conducción de vehículos y la seguridad. Los resultados mostraron diferencias significativas en el grupo que favorece el programa de control de puntos. Los resultados proporcionaron evidencia que los materiales persuasivos pueden alterar la amenaza, la apreciación y las expectativas, aumentando los límites de supervisión parental impuestos.
9. The effects of the checkpoints program on parental imposed driving limits and crash outcomes among Connecticut novice teen drivers at 6 months post-licensure (2006). Este artículo describe los resultados del Programa del Control de Puntos impuesto por el padre del adolescente que se encuentra en período de conducción novel. En esta investigación se analiza la supervisión realizada durante los seis y nueve primeros meses y se observan los resultados sobre el tipo de limitaciones impuestas en el adolescente y su efecto en la conducción. Se obtuvo una muestra de 3.743 familias las cuales se aleatorizaron en dos grupos de intervención y control. Las familias del grupo de intervención recibieron información por correo sobre las consecuencias de una conducción de alto riesgo y el tipo de información que recibió fue persuasiva. Mientras que el grupo control recibieron información de la conducción sin riesgos. Los resultados muestran que las familias que participaron en el programa sus padres impusieron significativamente un número mayor de limitaciones durante los 3 y 6 meses después de la obtención de la licencia. Sin embargo entre los grupos de adolescentes del grupo control y experimental no habían diferencias significativas en cuanto a la conducta de riesgo, infracción, accidentes, lesiones. Los resultados finales sugieren que pasados los seis primeros meses las restricciones no eran suficientes para evitar las infracciones y accidentes.
10. The application of social cognitive theory to injury prevention (2006). Este artículo es un resumen de un capítulo de libro donde se describe la teoría cognitiva y social y discute cómo podría aplicarse a la investigación sobre la prevención de la lesión por accidente de tráfico. Proporciona un marco teórico y una explicación comprensiva de la conducta, así como el desarrollo y evaluación de la intervención cuyo objetivo es la promoción de la salud.
11. Translational research in child and adolescent transportation safety (2006). Las lesiones por accidente de tráfico son una tasa muy alta de mortalidad entre jóvenes hasta los 19 años. Las mejoras en tecnología, política, educación e investigación llevan a mejoras en seguridad vial. Este artículo presenta dos ejemplos de investigación en la prevención de la lesión por

accidente de tráfico. En el primer ejemplo se comentan las mejoras en la seguridad en la figura del niño como pasajero trasero, y en el segundo ejemplo el conductor adolescente novel. Se comenta una metodología multidisciplinar para abordar estos dos ejemplos y se sugiere que la utilidad de los programas sistemáticos de investigación son útiles para perfeccionar la tecnología de prevención de la lesión.

12. Increasing parent limits on novice young drivers: Cognitive mediation of the effect persuasive messages (2006). Este informe describe los efectos de la intervención sobre los límites impuestos por los padres a los hijos en el período de supervisión de conducción. Se asignaron en la investigación al azar los grupos. Los resultados proporcionan la evidencia que los materiales persuasivos pueden alterar la amenaza percibida.
13. Parent involvement in novice teen driving: Rationale, evidence of effects, and potential for enhancing graduated driver licensing effectiveness (2007). En esta investigación se analiza la conducción del conductor novel, el efecto de entrenamiento, la conducción de alto riesgo y las medidas de prevención adoptadas para mejorar la seguridad vial.

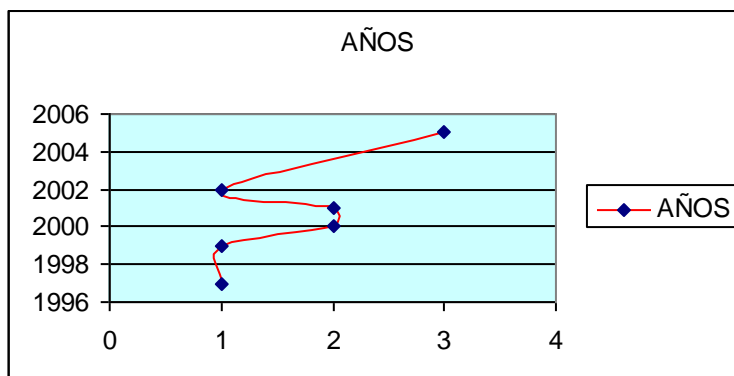
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES



HENNESSY, DWIGHT ANDREW. (12)-----

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 8 años durante el siguiente período temporal: 1997, 1999, 2000 (2), 2001 (2), 2002, 2005 (3).



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Journal of Applied Behavior, Nova Science Publisher, Violence and Victims (2), Ergonomics, The Sciences and Engineering, Aggressive Behavior, Journal of Applied Biobehavioral Research, Sex Roles.

IDENTIFICADORES

Hennessy utiliza 64 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 5,33. La frecuencia de los descriptores utilizados es: Actor observer bias, aggressive behaviour (3), aggressive drivers, alcohol drinking attitudes, alcohol drinking patterns, automobiles, attributions, attributions bias, Canada, college students, coping behaviour, dangerous driving, drivers (5), driver age, driver aggression (2), driver behaviour (7), driver stress & use of direct vs indirect coping behaviours, driver violence, driving attitudes, driving vengeance (3), driving vengeance questionnaire, drug abuse prevention, fatalism, human sex differences, intention, mild driver aggression, optical aids, personality traits, road rage, self efficacy, situational dispositions, stress (4), stress reactions (2), traffic congestion, traffic safety, traffic violations, validation, violent driving behaviour, visual point of view, 21-60 yr olds, wilful violations.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviours (1997). En este artículo se muestra un estudio realizado con 40 conductores entre 21 y 60 años que fueron entrevistados por teléfono y se analizó la franja horaria de conducción, la conducta de respuesta y el nivel de estrés. Para ello a otra parte de la muestra se les entrevistó durante el viaje. En los resultados se identificaron comportamientos agresivos con tráfico muy congestionado.
2. Traffic congestion, driver stress, and driver aggression (1999). En este estudio se realizaron encuestas telefónicas para determinar el nivel de estrés y agresividad en una muestra de conductores que conducen un trayecto con mucho tráfico. Los resultados mostraron que el control percibido era un predictor negativo significativo de la tensión del conductor en trayectos con alta congestión del tráfico. La tensión ocupacional solo predijo la tensión del conductor en situaciones con tráfico fluido.
3. The influence of traffic congestion, daily hassles, and trait stress susceptibility on state driver stress: An interactive perspective (2000). Esta investigación concluye que el poco tiempo del conductor para llegar a su

destino es un predictor positivo para indicar el nivel de estrés en el conductor en ambos niveles de tráfico (fluido y con atascos).

4. The interaction of person and situation within the driving environment: Daily hassles, traffic congestion, driver stress, aggression, vengeance and past performance (2000).
5. Gender, driver aggression, and driver violence: An applied evaluation (2001). En esta evaluación aplicada se investiga el sexo de los conductores en los factores de agresividad y violencia en la conducción. Los resultados muestran que la violencia del conductor era más frecuente entre los conductores masculinos, no se encontraron diferencias de género en cuanto a la agresividad.
6. Further validation of the driving vengeance questionnaire (2001). En esta investigación se valida el cuestionario Driving Vengeance Questionnaire (DVQ), que determina la frecuencia de las últimas conductas violentas, agresivas y peligrosas en el conductor. Los participantes fueron 56 voluntarios entre 19 y 55 años. Los resultados mostraron que el DVQ tiene una alta consistencia interna, demostrando ser una medida fiable y válida.
7. The relationship between driver aggression, violence, and vengeance (2002). Se analizan las relaciones entre la agresión, la violencia y la venganza en el conductor de automóviles en diferentes situaciones viales. Para ello se pasaron unos cuestionarios y los resultados mostraron que la violencia era mayor entre los conductores agresivos que cometían y comentaban que en su conducta habitual infringían infracciones a la hora de conducir. Los resultados sugieren que la agresión del conductor y la violencia en un grado inicial están ligadas a comportamientos de conductores que conducen de forma peligrosa y temeraria.
8. Age and vengeance as predictors of mild driver aggression (2004). En este estudio se identifican los factores predictores de la agresividad en la conducción, como la edad y la venganza.
9. The influence of the actor- Observer bias on attributions of other drivers (2005). La conducta de conducción de un vehículo es un acto social, donde todos los conductores hacen evaluaciones sobre sí mismos, sobre los acontecimientos y sobre los sujetos que se encuentran en diferentes circunstancias. Sin embargo dada la naturaleza de la información que se encuentran muchas de las atribuciones que se forman son limitadas y a veces son erróneas, pudiendo repercutir en comportamientos peligrosos, tales como la agresión y violencia. A través de este estudio se trata de determinar la influencia de un observador en la conducta atribucional del conductor.
10. Driving vengeance and wilful violations: Clustering of problem driving attitudes (2005). Un total de 93 conductores (46 mujeres, 47 hombres) de Toronto, Canadá con una experiencia de al menos 5 años fue la muestra de un estudio en la que se cumplimentó un cuestionario para determinar la capacidad de tolerancia en la conducción, frecuencia de conductas violentas, agresiva y número de infracciones. La violencia del conductor fue predicha por la interacción de tres factores, y los resultados mostraron correlación alta de violencia con el sexo masculino. Los datos también mostraron

correlaciones positivas entre conductas agresivas y violentas y comportamientos de riesgo en la conducción.

11. Contemporary issues in road user behaviour and traffic safety (2005). Este trabajo presenta el resumen del estudio de un grupo de investigadores de todo el mundo y de una variedad de disciplinas que quieren lograr que el tráfico sea un lugar seguro. Este trabajo presenta todas las vertientes de estudio desde el comportamiento del conductor, factores que determinan la seguridad en el tráfico, factores de riesgo humanos. Reflexiona sobre todos los estudios realizados que explican los factores de riesgo en la conducción de automóviles.
12. The effects of fatal vision goggles on drinking and driving intentions in college students (2006). El estudio fue diseñado para evaluar la eficacia de la visión bajo los efectos del alcohol. Los participantes en el estudio utilizaron unas gafas reductoras de visión, para simular el efecto del alcohol en un programa de simulación de situaciones de tráfico. Los resultados mostraron después del programa un descenso de las intenciones de conducir ebrios. Se considera el simulador una herramienta eficaz para modificar actitudes.

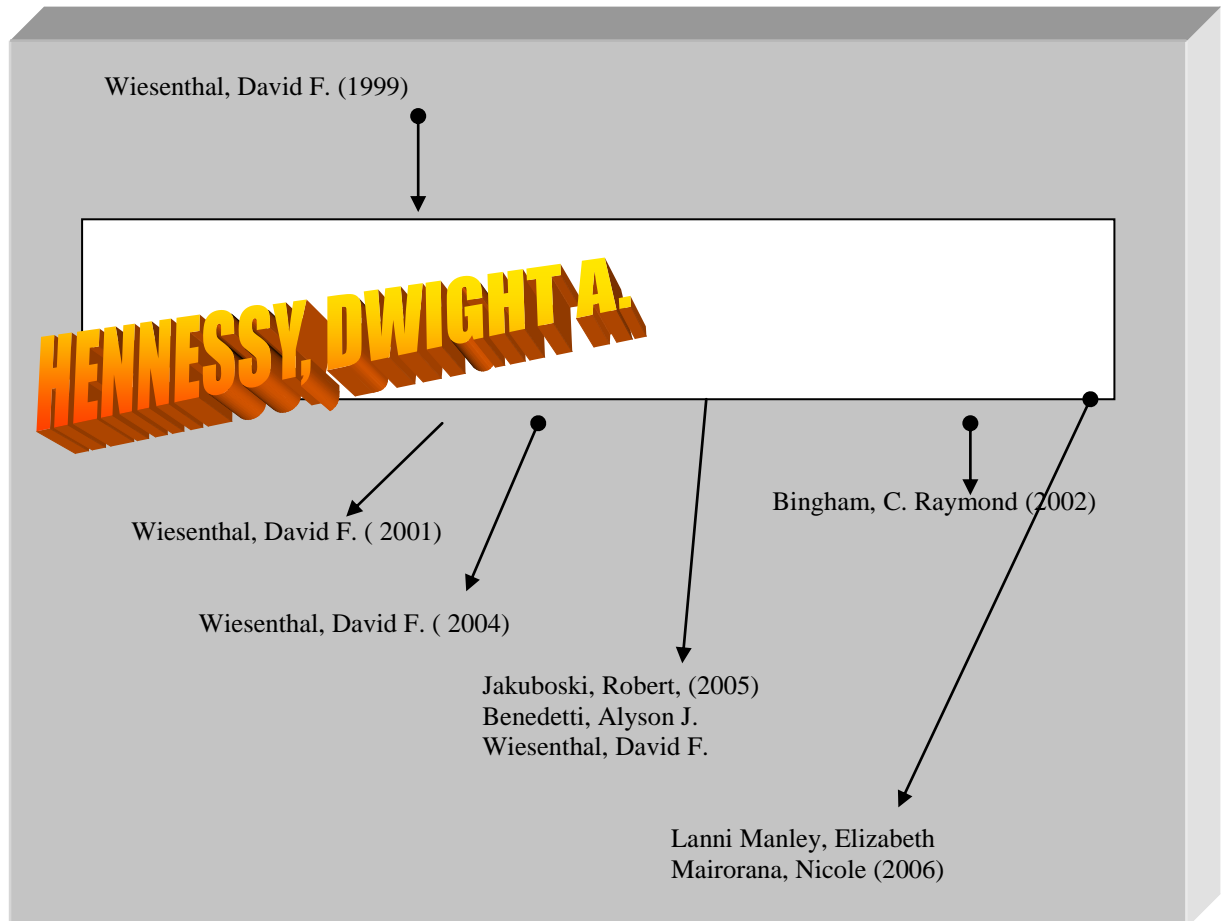
LUGAR DE INVESTIGACIÓN

- Hennssy, Dwight Andrew., trabaja en State University of New York College at Buffalo, Buffalo, NY, US, (<http://www.buffalostate.edu/>).

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- + Wiesenthan, David L.; Kohn, Paul M. , (2002).
- + Jakuboski, Robert, (2005), State University of New York College at Buffalo, NY, US.
- + Benedetti, Alyson J. , (2005), State University of New York College at Buffalo, NY, US.
- + Wiesenthal, David F. (1999, 2001, 2004, 2005a, b), York University, North York, ON, Canada
- + Lanni Manley, Elizabeth; Mairorana, Nicole (2006)

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

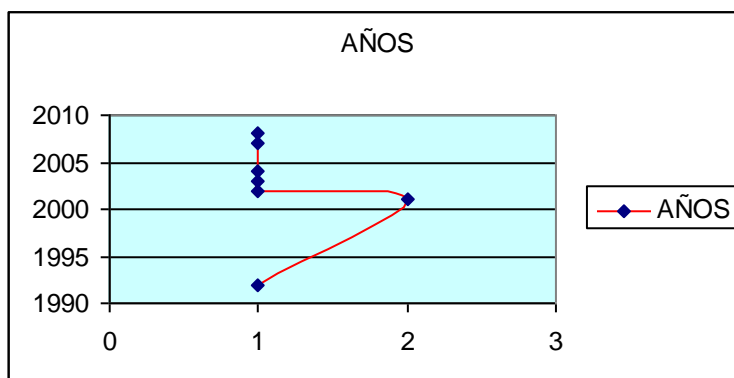


SHOPE, JEAN T. (11) -----

Este autor tiene 11 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 16 años durante el siguiente período temporal: 1992, 2001 (2), 2002, 2003, 2004, 2007, 2008.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Alcoholism: Clinical and Experimental Research (2), Journal of Studies on Alcohol (2), American Journal of Preventive, Journal of Adolescent Research, Journal of Safety Research (2).

IDENTIFICADORES

Shope utiliza 125 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 11,36. La frecuencia de los descriptores utilizados es: Adequacy of alcohol use & misuse in a cohort of students followed from grade 6 through grade 12, alcohols, alcohol & other substance abuse, alcohol drinking patterns, alcohol abuse, adolescent attitudes, adolescent risk factors, behaviour problems, conferencepresentation, 2 yr study, 4 yr followup , 5th-6 th graders, 5 th – 8 th graders, contributing factors, development & evaluation of school based alcohol misuse prevention program, developmental & behavioural & personality actors, demographics, drivers, driving ability, death and dying, driving behaviour (4),driving under the influence, driving safety, driving offenses, effectiveness of substance abuse prevention program,17 yr olds first assessed at age 13 yr, drug abuse prevention, graduated driver licensing, high school students, motor traffic accidents, motor vehicle crashes (2), motor vehicles, parenting crashes, teen driving, teen drivers, professional licensing, perceived environment, peer pressure, prediction of first year driving crashes & offenses, risk factors, structural equation modeling ,sex & demographics & parental & peer alcohol use attitudes, young adult driving, 26 mo follow-up.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. An elementary school based alcohol misuse prevention program: a follow-up evaluation (1992). Se comenta la puesta en marcha de un plan de estudios desarrollado y evaluado con una muestra de 5000 estudiantes. El programa se centró en el consumo de alcohol, riesgos y la presión del grupo. Los resultados mostraron que después de 26 meses del programa habían resultados significativos con los estudiantes de sexto grado.

2. Measurement of alcohol use and misuse in a cohorte of students followedfrom grade 6 through grade 12 (1994). Este artículo investiga la metodología empleada para evaluar el plan de estudio utilizado para la prevención de consumo de alcohol en estudiantes que cursan desde sexto al doceavo grado.

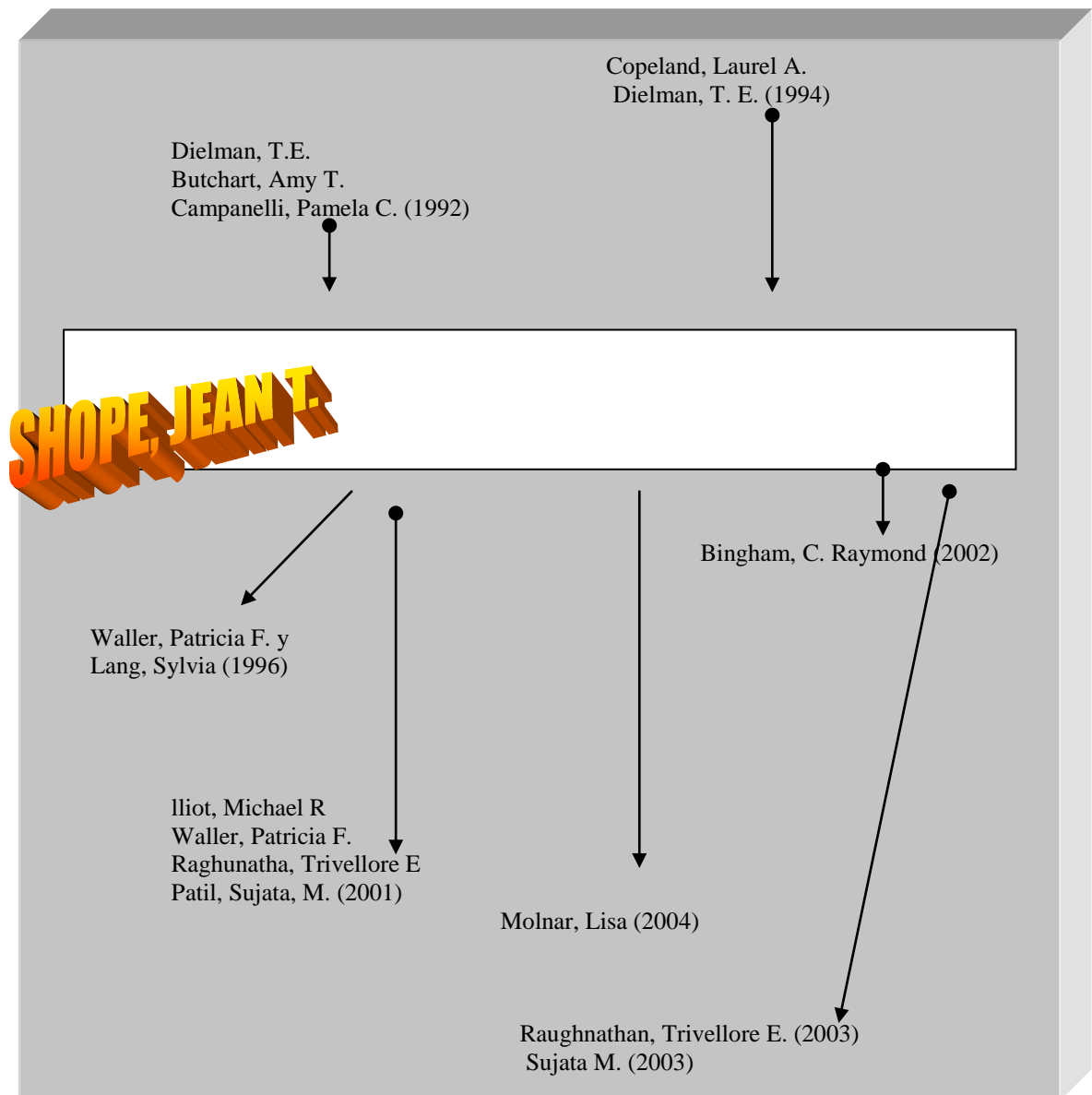
3. Alcohol related predictor of adolescent driving: gender differences in crashes and offenses (1996). Se analiza la conducta del adolescente de octavo grado, para predecir qué factores determinan los accidentes en los adolescentes.
4. Effectiveness of a school based substance abuse prevention program (1996). Programa para la prevención del consumo de alcohol en adolescentes de la escuela secundaria, fue desarrollado y evaluado en el estado de Michigan y promocionado por el área de la educación para la salud. Los resultados mostraron que los alumnos aumentos en conocimiento, desarrollo de habilidades para afrontar las presiones de grupo y el consumo de drogas y alcohol.
5. Long term follow up of a high school alcohol misuse prevention program's effect on students' subsequent driving (2001). Este estudio evaluó los efectos sobre conducir ebrio en un programa educativo dirigido a universitarios. Los resultados mostraron que el programa solo tuvo efectos significativos el primer año después del programa, y sobre la muestra que bebían menos de una bebida por semana. Estos resultados sugieren que un alto porcentaje del programa puede afectar sobre todo a la muestra de estudiantes que no beben alcohol habitualmente, por ello el programa tuvo un efecto preventivo sobre la muestra de estudio.
6. Adolescent antecedents of high risk driving behavior into young adulthood: Substance use and parental influences (2001). Se analiza la conducta de conducción en una muestra de hombres y mujeres, de tres grupos de edad, 16 y menor de 16 años y entre 23-24 años, y los factores de adicción de cigarrillos, marihuana y alcohol. Los resultados mostraron relaciones significativas entre edad, relaciones familiares, actitudes hacia la bebida, y supervisión familiar. Las relaciones parentales negativas correlacionaban con el consumo de sustancias y la tasa de accidentalidad.
7. Drinking driving as a componen of problema driving and problema behavior in young adults (2002). Se realiza un estudio donde se pretende deteminar un modelo que determine el comportamiento de los conductors ebrios, tanto en la población joven como adulta. Para ello se realiza una encuesta telefónica A partir de la encuesta se desarrollan dos modelos, uno para el problema de conducir ebrio y el otro para conductas de riesgo en la conducción. Los resultados apoyaron la hipótesis que junto al problema de conducir ebrios, hay otros factores asociados a esta conducta, tales como consumir drogas y conducción con alto riesgo. Estos resultados tienen implicaciones importantes a la hora de prevenir conductas de adicción y de comportamiento de alto riesgo.
8. Examining trajectories of adolescent risk factors as predictors of subsequent high risk driving behavior (2003). El objetivo del estudio fue determinar los efectos sobre el comportamiento que tiene el conducir ebrios en adolescnetes, la influencia de los amigos en la conducta de beber, la presión del grupo y la tolerancia de un grupo. Se utilizó un cuestionario y la conclusión del programa fue la importancia de las variables ambientales y de la personalidad en el comportamiento del joven conductor que sale los fines de semana con los amigos. Se comentan todos los esfuerzos que se ponen en marcha para prevenir conductas de alto riesgo entre los jóvenes los fines de semana.
9. Michigan's graduated driver licensign program: Evaluation of the first four years (2004). Se comentan los resultados de un programa de cuatro años sobre el GDL, (Graduated Driver Licensing), fueron positivos pues se redujo la tasa de accidentalidad desde 1996 a 2001 en un 44% de accidentes mortals, el 38% de

accidentes con lesiones, 32% de accidentes por el día, 31 % de accidentes por la tarde, el 59% por la noche.

10. Graduated driver licensing. Review of evaluation results since 2002 (2007). Se compara los resultados en EEUU y Canadá sobre los programas con conductores ebrios. Los resultados fueron positivos pues redujeron el porcentaje de accidentes entre un 20 y 40%.

11. Teen driving: Motor Vehicle crashes and factors that contribute (2008). Se analiza el sistema complejo de factores que influyen en el comportamiento del conductor de automóviles. Se comentan diferentes tipos de intervenciones para reducir la exposición del riesgo en conductores jóvenes.

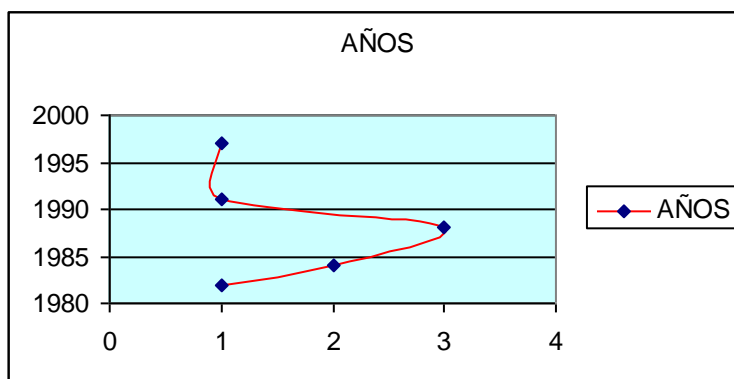
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES



ROTHENGATTER, TALIB (10)

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 15 años durante el siguiente período temporal: 1982, 1984 (2), 1988 (3), 1991, 1997.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Journal of Applied Behavior Analysis, Ergonomics, Applied Psychology: An Internacional Review, Current Psychological Review, British Journal of Developmental Psychology, Ergonomics.

IDENTIFICADORES

Rothengatter utiliza 51 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 5,1. La frecuencia de los descriptores utilizados es: Accident prevention, adults, educational programs, compliance, computer applications, conference presentation, definition of traffic psychology & models of & attempts to modify road user behaviour, driver education (3), drivers (2), driving behaviour (3), electronic detection devices & information systems, kindergarten students (2), highway safety (4), imitation (learning), individual differences, information systems, law enforcement (2), laws, literature review, models, models & driver performance & intelligent transport systems & risk taking & motivation & attitudes & information & training in traffic & transport psychology, motor traffic accidents (2), perceived risk vs motivational influences on driving behaviour, pedestrians accidents, prediction & prevention of risky driving behaviour, risk perception, risk taking, safety, teaching methods, traffic law compliance, theories, videotape instruction.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

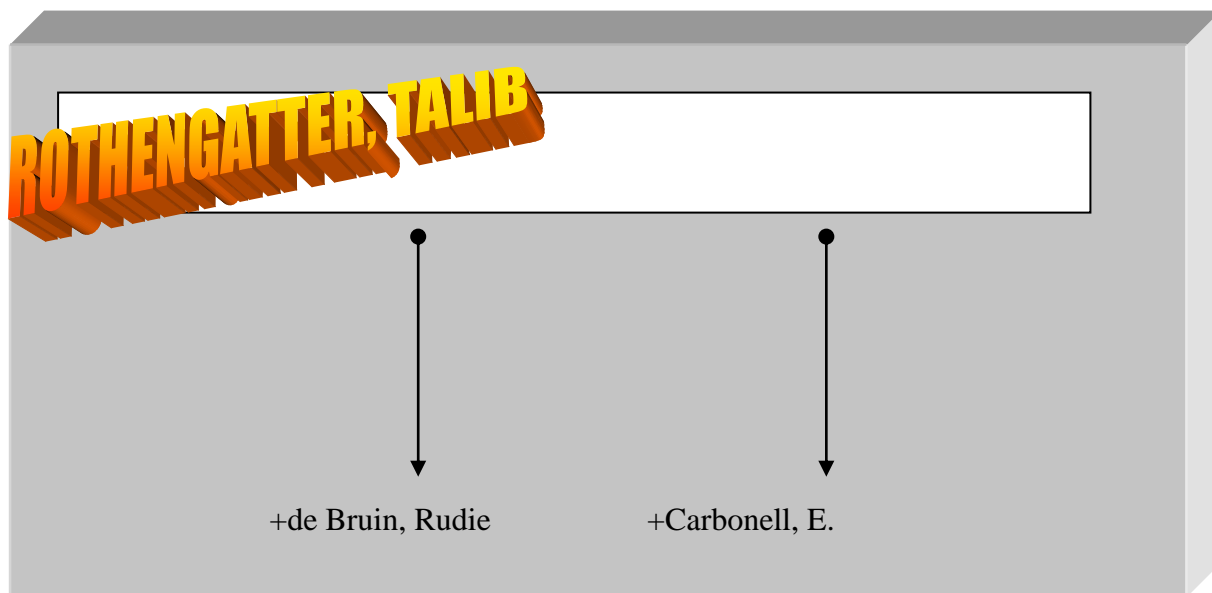
1. The effects of police surveillance and law enforcement on driver behaviour (1982). En esta investigación se evalúa el efecto de la legislación en el cumplimiento de las normas de tráfico. Se mide el grado de aplicación, aceptación y cumplimiento de las nuevas normas y la eficacia del sistema punitivo en la modificación del comportamiento del conductor de vehículos.
2. A behavioural approach to improving traffic behaviour of young children (1984). En este estudio se comenta un estudio destinado para niños en colaboración con los padres. El grupo control enseñó a través

de audiovisuales cómo los padres pueden enseñar a cruzar a sus hijos. Los resultados muestran que los niños mejor en el comportamiento vial gracias a la colaboración de sus padres en el programa.

3. *The role of media in road safety education for young children (1984).* En esta investigación se compara la eficacia de dos programas audiovisuales cuyo contenido son mensajes de seguridad para 40 niños en edades comprendidas entre 4 y 7 años. Uno de los programas solo contenía mensajes instruccionales y el otro era un programa de modelaje para aprender a cruzar una vía. Los resultados indican que el programa de modelaje produce un aumento significativo del aprendizaje de cruce. En la conclusión se comenta que los medios de comunicación tradicionales no son eficaces para producir el cambio conductual en niños jóvenes.
4. *Risk and the absence of pleasure: A motivational approach to modelling road user behaviour (1988).* En este trabajo se revisan las teorías motivacionales como modelo explicativo de la conducta del conductor de vehículo y explica el comportamiento de riesgo como asociado a este tipo de conductas.
5. *Driver's attitude on seat belt use (1988).* Este volumen de libro presenta consideraciones y revisiones teóricas de la investigación sobre el comportamiento vial. Reconstruye teóricamente cómo sucede un accidente y explica cómo los factores humanos son los causales de los mismos. También revisa los programas educativos destinados a niños, programas de formación para el profesor y mejora de la conducción.
6. *Road user behaviour: Theory and research (1988).* Este trabajo presenta una revisión actual sobre el comportamiento y causas de los accidentes de tráfico. Y las últimas investigaciones con sus resultados sobre los programas de prevención de accidentes, programas de formación para la mejora del comportamiento del conductor de automóviles.
7. *Automatic policing and information systems for increasing traffic law compliance (1991).* Se reflexiona sobre la eficacia de las posibilidades tecnológicas para alertar a los conductores sobre la infracción de una norma. Se comentan ventajas y desventajas.
8. *Psychological aspects of road user behaviour (1997).* Se revisan en este trabajo los aspectos psicológicos implicados en la tarea del conductor de vehículos, también se comentan las técnicas de modificación de la conducta, tipos de entrenamiento, aplicación de programas y rehabilitación del conductor.
9. *Traffic and transport psychology: Theory and application (1997).* Este libro está destinado para profesionales de la conducción de automóviles. Se realiza una descripción de los progresos en los programas de formación para conductores profesionales.
10. *Drivers' illusions no more risk (2002).* Una revisión de las teorías y modelos pertinentes al riesgo de los conductores se realiza en este trabajo. Se comenta que la teoría del riesgo y de la homeostasis es una

base para las medidas preventivas. Son revisadas las ventajas y desventajas de los modelos derivados de la psicología social basados en la motivación.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

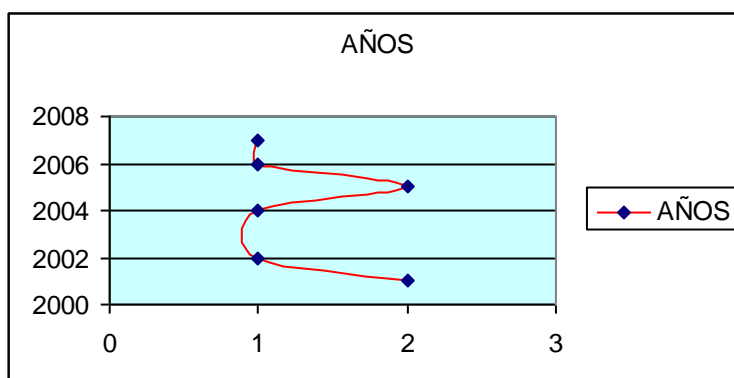


HARTOS, JESSICA (9)

Este autor tiene 9 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 6 años durante el siguiente período temporal: 2001 (2), 2002, 2004, 2005 (2), 2006, 2007.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: American Journal of Preventive Medicine, Health Education Research, Journal of Safety Research, Journal of Adolescent Research, Prevention Science.

IDENTIFICADORES

Hartos utiliza 43 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 4,77. La frecuencia de los descriptores utilizados es: Accident prevention, antisocial behavior, adolescent development (2), adolescent attitudes, adolescent psychology, adolescent driving, at risk populations, behavior contracting, childrearing practices, childrearing attitudes, driving behavior (5), driver education (2), drivers, driving attitudes, graduated driver licensing, high risk driving, highway safety, intention, licensing, motor traffic accidents, monitoring, parent child communication, parent teen relations, parent child relations (2), parental permissiveness, parental attitudes (2), parenting skills, parental involvement, parent imposed limits, parental restrictions on driving, parent imposed delayed licensure, parents, risk taking, risks, rule violations, sociocultural factors, teen driving, teenage risky driving behaviors.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Acceptability of the checkpoints parent teen driving agreement: Pilot test (2001). Prueba piloto experimental para estudiar los tipos de acuerdos que se establecen entre padres y adolescentes, este tipo de acuerdos son herramientas potencialmente importantes para facilitar la instrucción parental en la conducción del adolescente y para reducir riesgos en su conducción. El programa de puntos de comprobación (P-TDA) fue diseñado para que los padres pudieran imponer inicialmente restricciones y limitaciones ante la conducción de riesgo elevado, como por ejemplo, en la conducción nocturna y con los pasajeros adolescentes; otro fin del programa es aumentar gradualmente los privilegios en un cierto plazo mientras que los adolescentes demuestran comportamientos de conducción responsable. Para determinar la aceptabilidad del formato y del contenido de los puntos de comprobación de (P-TDA) se utilizó una muestra de 47 familias, los miembros de la familia fueron entrevistados sobre los límites potenciales en la conducción adolescente, y se les volvió a entrevistar en el plazo de 3 meses sobre la aceptabilidad de los acuerdos y cómo era la conducción del joven con las restricciones establecidas. En la conclusión se comenta que fue aprobado de forma muy positiva el programa por parte de los padres y sus hijos, por ello esta experiencia piloto fue posteriormente realizada y aprobada por ley.
2. Do parent imposed delayed licensure and restricted driving reduce risky driving behaviors among newly licensed teens? (2001). Los accidentes de tráfico son la causa principal de muerte y lesión en adolescentes debido a su edad, inexperiencia y su conducción arriesgada. Este estudio determina si la obtención de la licencia está retrasada por el padre o bien si en el período de vigilancia se establecen restricciones, son factores predictores de conductas de alto riesgo, en adolescentes noveles. Para ello se escogió una muestra de 275 adolescentes con permiso de principiante, un año después 161 conductores habían obtenido una licencia provisional. Los resultados demuestran que una alta tasa de conductas de alto riesgo se manifestaban en adolescentes con menor edad, género masculino y la manifestación de estas

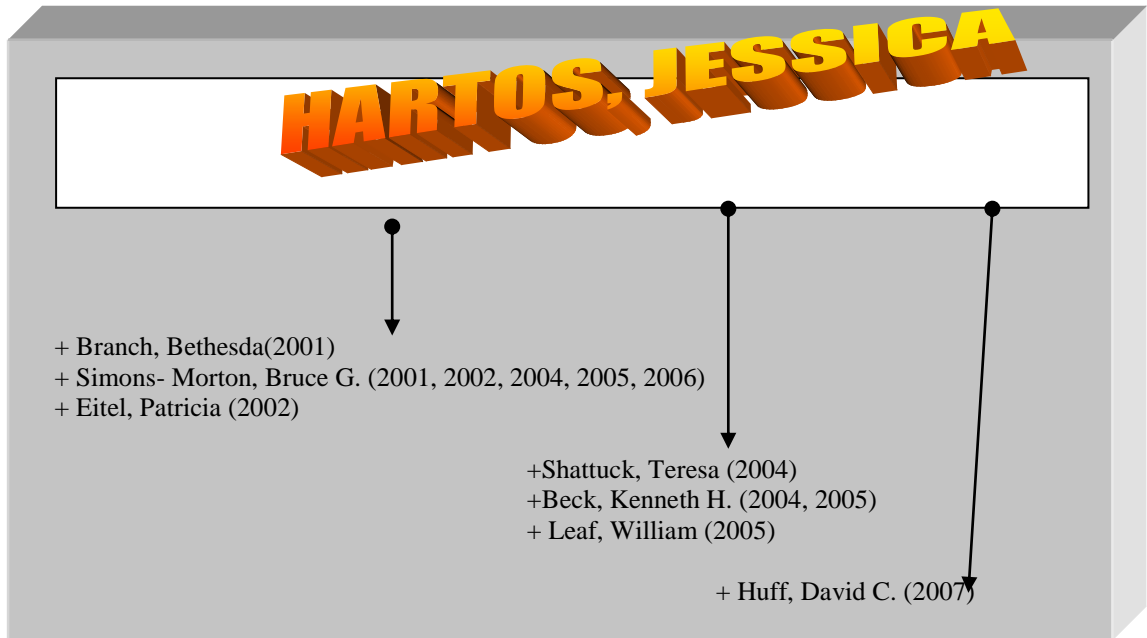
Conductas de riesgo se registraban en el primer mes de conducción.

3. Parenting practices and adolescent risky driving: A three month prospective study (2002). Se realizaron 261 entrevistas de teléfono en padres e hijos de adolescentes (16-18 años) sobre la conducción arriesgada, prácticas supervisadas parentales y sobre la conducción durante el período de los 3 meses posteriores. Los resultados indicaron que la conducción arriesgada fue predicha en adolescentes buscadores de sensaciones y con baja supervisión parental.
4. An in depth look at parent imposed driving rules: Their strength and weaknesses (2004). Con un interés cada vez mayor en el aumento de la implicación parental en la conducción adolescente, en este estudio se trata de determinar el contenido de la instrucción, cómo se realiza y las consecuencias de 143 reglas integradas en el programa. Los resultados mostraron que algunos padres no estaban de acuerdo con algunas reglas y otras reglas no estaban bien definidas.
5. Parents' intended limits on adolescents approaching unsupervised driving (2004). El propósito de este estudio es determinar el grado en el cual los padres de proponen poner límites y restricciones en los adolescentes que se encuentran al final de su período de conducción supervisada. Utilizaron una muestra de 658 padres con hijos adolescentes de 16 años del estado de Maryland. Los padres realizaron unas encuestas. Los resultados muestran que algunos padres sí que habían impuesto límites y restricciones a sus hijos para el período que se acercaba de conducción no supervisada, en condiciones de riesgo como la conducción nocturna. Casi la mitad de padres había llegado a un acuerdo en el tipo de conducción. Los temas tratados para el período no vigilado fueron las reglas a la hora de conducir, riesgos que se tienen que evitar y acceso al vehículo. El factor negativo de la experiencia fue que en los acuerdos no se llegó a establecer un límite de velocidad.
6. Parent imposed limits on high risk adolescent driving: Are they stricter with graduated driver licensing? (2005). El propósito de este estudio era determinar y comparar los límites impuestos por los padres con hijos de 16 años en Maryland (MD) y Connecticut (CT) con un estado donde no existe el GDL (graduated driver licensing). En ambos estados los padres y los adolescentes realizaron unas encuestas telefónicas sobre las restricciones de los padres en la conducción nocturna, sobre llevar pasajeros adolescentes y conducir a altas velocidades. En Maryland la evaluación se realizó un mes después del período de supervisión (294 pares de padres-adolescentes) y a los cuatro meses posteriores (292 pares de padres-adolescentes). En Connecticut, las evaluaciones fueron durante el primer 132 pares (padres –adolescentes) y al tercer mes 108 (pares) padres-adolescentes. Los resultados indicaron que los padres de Maryland divulgaron y establecieron un mayor número de limitaciones y restricciones que los padres de Connecticut. La conclusión es favorable al GDL, porque los padres que siguen este método tienen mayor capacidad para establecer y hacer cumplir los acuerdos en sus hijos.
7. Parent teen disagreement of parent imposed restrictions on teen driving after one month of licensure: Is discordance related to risky tee driving? (2005).

Un total de 579 padres con hijos con licencia provisional, fueron entrevistados para determinar si existía discordancia entre el tipo y número de restricciones que imponía el padre y la conducta del hijo (respecto a si conducía de forma arriesgada y si infringía las normas). Se realizó una encuesta telefónica al mes de haber obtenido la licencia provisional. En el análisis de regresión múltiple el grado de desacuerdo con las restricciones del padre y las consecuencias por infringir las normas fueron asociadas positivamente con la conducta vial arriesgada. El predictor más importante del estudio fue la poca e inadecuada comunicación entre padres e hijos. Los resultados sugieren que una buena instrucción parental puede reducir el comportamiento vial arriesgado.

8. Parents and their newly-licensed teen drivers: Promoting parent management of novice teen driving (2006). La adolescencia es una época de transición para los adolescentes y los accidentes mortales son la causa principal de mortalidad en este tramo de edad, varias medidas de prevención existen para ayudar a reducir la tasa de accidentalidad, como son la educación del conductor, y el sistema GDL; hay que destacar que en este proceso es de gran importancia el rol del padre en este período para hacer cumplir las normas. Sin embargo aún existen padres que no imponen reglas y las pautas de conducción de sus hijos no son constantes y además conducen sin cumplir las normas de seguridad. El programa de comprobación de puntos fue diseñado para aumentar la gestión del padre e implicarlo directamente en el proceso instruccional de su hijo en el aprendizaje de una conducción segura. El estudio de este tipo de aprendizaje ha puesto en evidencia que en las primeras semanas existen padres que no establecen límites ni restricciones. Por ello en la conclusión del estudio se pone de manifiesto la necesidad de establecer medidas para implicar a los padres en utilizar un único acuerdo de conducción, para establecer pautas comunes y se cumpla el GDL. Todo ello para reducir los riesgos en la conducción del conductor adolescente.
9. Changing the “culture of teen driving”: Integrating parent involvement and driver education (2007). La conducción adolescente se asocia con la cultura americana, pero desafortunadamente los accidentes son la causa de mortalidad principal y lesión entre 15 y 19 años. En este artículo se reflexiona sobre la importancia de cambiar “la cultura de conducción” adolescente. Se revisa la educación del conductor de forma tradicional y la novedosa instrucción graduada (GDL) realizada por los padres, también se revisa el rol del conductor en el proceso instruccional, así como la implicación parental en el proceso de educación vial.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

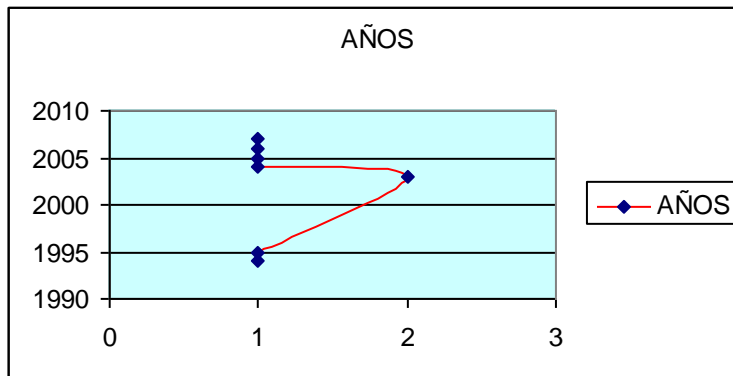


HEDLUND, JAMES (9)-----

Este autor tiene 9 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 13 años durante el siguiente período temporal: 1994, 1995, 2003 (2), 2004, 2005, 2006, 2007.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Journal of Safety Research (5), Alcohol, Drugs & Driving, Addiction, Accident Analysis & Prevention.

IDENTIFICADORES

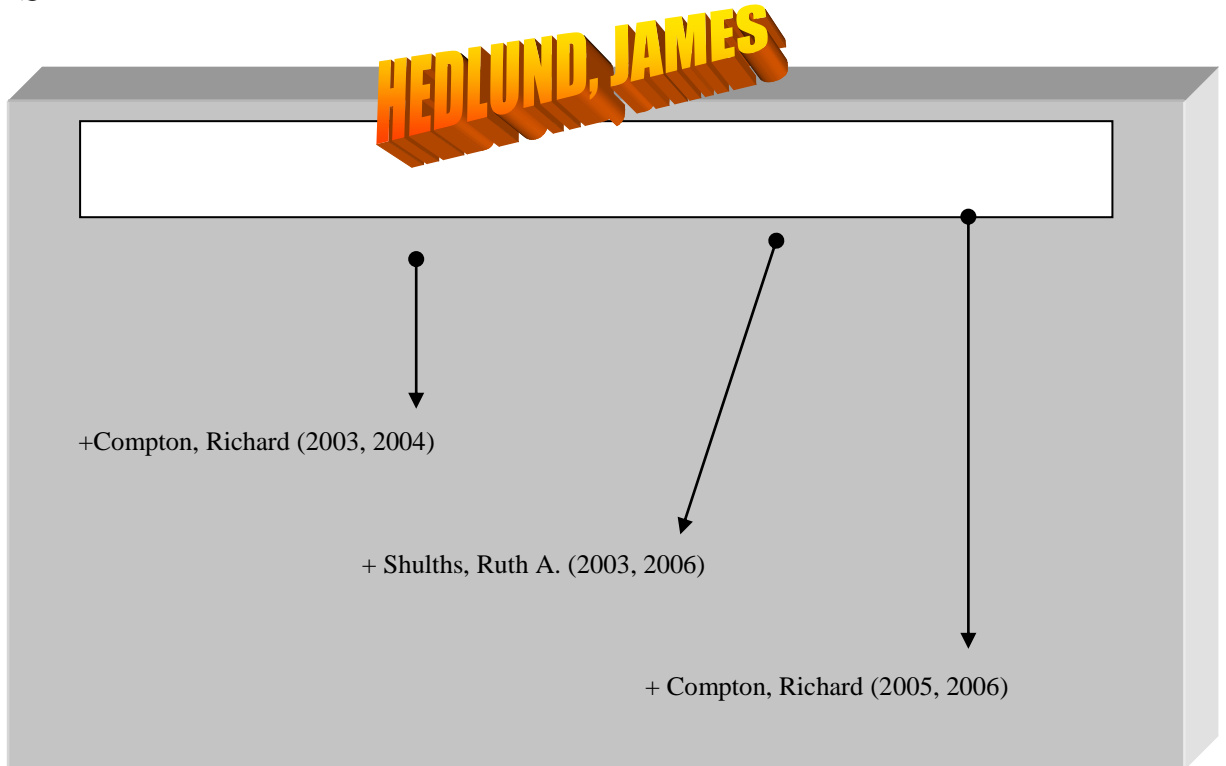
Hedlund utiliza 31 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 3,44. La frecuencia de los descriptores utilizados es: Adolescent development, alcohol abuse, blood alcohol level & risk taking & driving behavior, crash risk, commentary, driver education (3), drivers (4), driving behavior, dui offenders, experience level, experimentation, highway safety (2), intervention programs, male 20-45 yr olds, meta analysis, mortality rate, motor traffic accidents, prevention, risk factors, driving behavior, drinking behavior, drug abuse prevention, laws, underage drinking.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. An assessment of the 1982 traffic fatality decrease (1984). Los accidentes de tráfico en los EEUU cayeron desde 1981 (49301) a 1982 (43721), la bajada de tasa de accidentalidad en 20 años. Se discuten las razones sobre por qué ha descendido la tasa de accidentalidad, algunos factores que podrían ser la causa, es la legislación acerca del alcohol, cambios demográficos, condiciones económicas y mejoras en infraestructuras.
2. 'If they didn't drink, would they crash anyway?': The role of alcohol in traffic crashes (1994). Examina si los conductores jóvenes masculinos tienen más accidentes cuando están ebrios que cuando están sobrios. El autor realiza una revisión de los trabajos tradicionales sobre la incidencia del alcohol en los accidentes, los efectos del alcohol sobre el organismo y el riesgo del accidente, los perfiles y las características del comportamiento del conductor consumidor de alcohol y los estudios experimentales que investigan las medidas de prevención de su uso. Hay evidencia sustancial sobre el efecto de las tasas altas de alcohol en sangre sobre el aumento del riesgo del conductor. Las medidas para reducir el consumo de alcohol y reducir la tasa de accidentalidad han tenido éxito, aunque estas medidas no han afectado de igual modo a todos los conductores; sino a unos más que otros. Se sugiere que si los conductores consumen alcohol aunque de forma esporádica tienen la misma probabilidad de sufrir un accidente que los conductores alcohólicos.
3. Meta-analysis helps to define the policy-relevance of drink driving research (1995). Comentarios sobre el artículo de Wells Parker et al. En el documento se ocupan de los resultados finales de un análisis de intervenciones destinadas a los delincuentes detenidos por conducir ebrios. Hedlund se centra en los aspectos legales y políticos, se discuten las implicaciones de la investigación y evaluación futuras.
4. What we know, what we don't know, and what we need to know about graduated driver licensing (2003). Este papel presentado en el simposio "Conductores graduados con licencia" en 2002, resumen las conclusiones de las investigaciones acerca del tema sobre la conducción en adolescentes y los programas en los que se implican a padres. También se comenta las revisiones sobre legislación y la puesta en práctica de diferentes programas con autorización estatal.
5. Graduated driver licensign research in 2003 and beyond (2004). Este artículo resume una publicación de una edición especial publicada en

- enero de 2003 en el diario de investigación sobre seguridad. Resumen la investigación reciente no incluida en la edición especial así como la investigación en curso. Las áreas de investigación tratadas con factores de riesgo en el comportamiento adolescente novel, y las evaluaciones de los programas de GDL. La investigación adicional presenta información valiosa sobre ediciones específicas de la puesta en práctica de GDL y el papel de los padres en la educación del conductor para aprender a conducir con seguridad.
6. A research agenda for increasing safety belt use in the United States (2004). Este estudio es una revisión sobre un simposio realizado en EEUU en 2003, sobre la aplicación del uso de cinturón de seguridad en Carolina del Norte. Se comenta el cambio legislativo y las medidas adoptadas para promover el uso del cinturón de seguridad; se discuten estrategias y resultados.
 7. Graduated driver licensing research in 2004 and 2005 (2005). Esta es la segunda actualización de la investigación sobre la autorización del conductor adolescente recién graduado (GDL) y relaciones parentales. Resume brevemente la investigación publicada por Hedlund y Compton en (2004), sobre los factores de riesgo del conductor adolescente, evaluaciones del programa de GDL, el papel de los padres en la conducción de sus hijos, el entrenamiento de los conductores adolescentes y el proceso de instrucción padres-hijos. Los resultados muestran que el programa GDL se ha consolidado, así como las restricciones de conducción durante la noche y sobre llevar pasajeros.
 8. Graduated driver licensing and teenage driver research 2006 (2006). Esta es la tercera actualización de la investigación sobre la conducción del adolescente, el GDL y las implicaciones parentales en el proceso instruccional. Resume brevemente la investigación publicada hasta 2005 sobre la conducción supervisada y anuncia un simposio para 2007 y las novedades sobre el tema.
 9. Novice teen driving: GDL and beyond (2007). Resume el simposio realizado en Tucson sobre la conducción del adolescente principiante, el sistema por puntos y el GDL (realizado los días 5-7 febrero de 2007). Este papel resume la información presentada en el simposio y pretende comentar que es importante a través de todas las personas, organizaciones y demás instituciones interesadas, incluyendo la industria y el gobierno, esforzarnos para mejorar el GDL y los programas realizados para que la conducción del adolescente sea cada vez más segura, para reducir la tasa de accidentalidad en EEUU.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

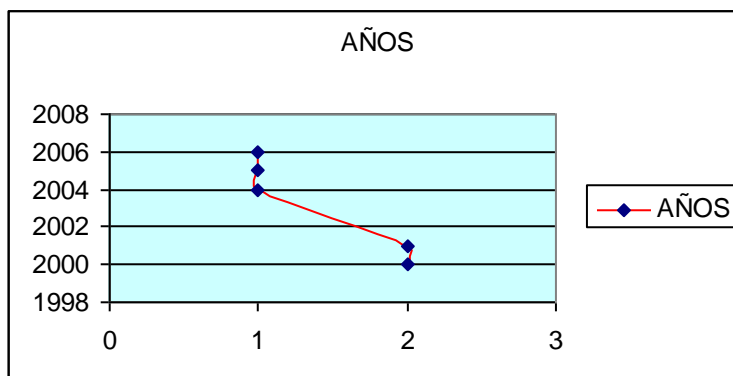


C ‘ DE BACA, JANET (7)

Este autor tiene 7 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 6 años durante el siguiente período temporal: 2000 (2), 2001 (2), 2004, 2005, 2006.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Journal of Studies on Alcohol (3), Journal of Substance Abuse Treatment, Drugs: Education, Prevention & Policy, The Sciences and Engineering.

IDENTIFICADORES

C' de Baca utiliza 41 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 5,86. La frecuencia de los descriptores utilizados es: American indians, alcohol intoxication, alcohol use disorders, attitudes, hispanics, court referrals, convicted impaired drivers, 4yr follow-up, driving under the influence (4), drive-up liquor window closure, drug dependency (2), drunk-driving offenders, entering screening, diagnosis, DSM-IV, epidemiology, first experiences, human sex differences, hispanics, judges, juvenile delinquency, recidivism (3), risk factors for recidivism, criminals (2), mental disorders, mentally-offenders, public health policy, public opinion, policy change, prediction, reclassifying diagnostic interview schedule, risk factors, statistical analysis, whites.

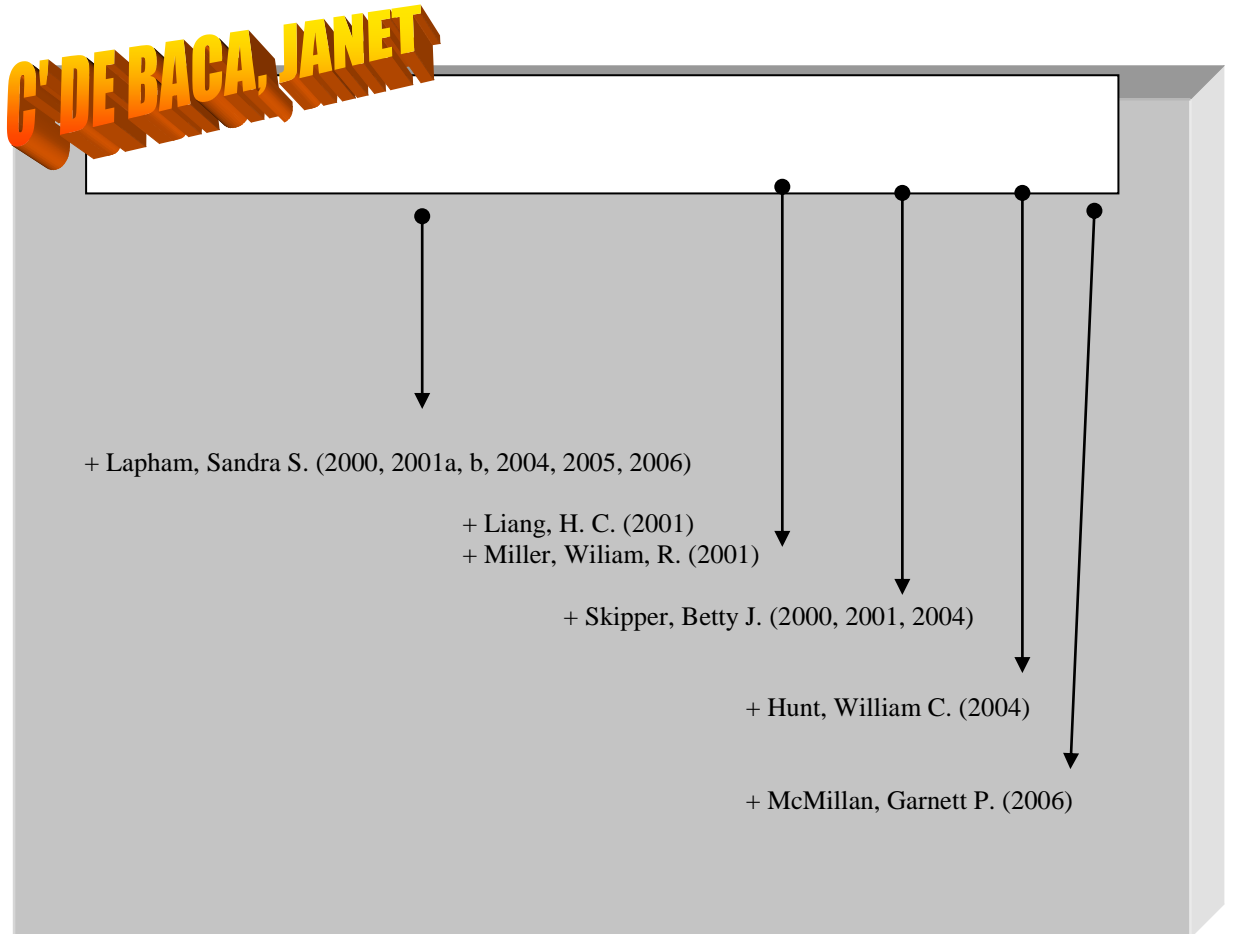
BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Victim impact panels. Who is sentenced to attend? Does attendance affect recidivism of first-time DWI offenders? (2000). Un panel del impacto para la víctima (VIPs- victim impact panels) está diseñado para ayudar a los delincuentes de DUI a comprender qué consecuencias tiene el beber y conducir, gracias al programa de autoayuda en el que un grupo comparte sus historias. En este artículo se reflexiona sobre el impacto de los VIPs en la reincidencia de la conducta de beber ebrio en México, para ello se realizó un estudio durante cinco años, utilizando una muestra control en la que se había utilizado un VIPs y otros delincuentes que no habían utilizado la terapia. También se estudió las preferencias de los jueces, en cuanto a sexo y tipo de sentencia. Las juezas femeninas eran las que en sus sentencias exigían el VIPs. Los jueces hombres no solían exigir el VIPs a menores de 12 años y lo exigían mayormente a los solteros. Sobre los patrones de remisión variaban según las características del delincuente.
2. Risk factors for recidivism among DWI offenders entering screening: A 4 year follow-up (2000). En este artículo se describe una experiencia que tuvo lugar desarrollando un modelo predictivo dirigido a los delincuentes reincidentes por conducir bajo los efectos del alcohol, este modelo estaba basado en predecir los accidentes en una muestra de población con DWI que había recibido una carta a los cuatro años, recordando su situación. El análisis del perfil de la muestra fue recogido por el Inventario del Uso del Alcohol (AUI) y el inventario de la personalidad de Minnesota Multiphasic (Mmpi-2), los cuales determinaron los criterios de raza, género y tipo de delincuente. Los mejores predictores en la implicación en un accidente de tráfico fueron la edad y puntuaciones altas en la escala antisocial del Mmpi-2.
3. Victim impact panels: Do they impact drunk drivers? A follow-up of female and male, first-time and repeat offenders (2001). El objetivo del artículo fue examinar las diferencias de género e identificar los predictores del conductor alcohólico reincidente. Se identificaron los paneles de impacto de la víctima (VIPs). En cuanto a las probabilidades de reincidir en el delito de conducir ebrio, fue el sexo femenino el que obtuvo mayores probabilidades.
4. A multiple risk factor approach for predicting DWI recidivism (2001). Una muestra de delincuentes de DWI (conductores reincidentes que conducen

bajo los efectos del alcohol), fue estudiada para predecir la conducta del conductor con DWI.

5. Psychiatric disorders of convicted DWI offenders: A comparison among hispanics, americans indians and non-hispanic whites (2004). En este artículo se muestran los resultados de un estudio sobre desórdenes psiquiátricos de los delincuentes condenados por beber ebrios (DWI), en esta investigación se realiza una comparación étnica entre hispanos, indios americanos y blancos no hispanos. Este estudio correlaciona el abuso y dependencia del alcohol, dependencia de la nicotina, desórdenes depresivos importantes, niveles de ansiedad, desorden antisocial de la personalidad, con el tipo de raza. Los resultados muestran que las mujeres hispanas tienen índices más altos de abuso de alcohol e índices más bajos de la dependencia de alcohol, abuso de droga y dependencia de la nicotina. Las mujeres americanas indias demostraron índices más bajos de la dependencia del alcohol, de la dependencia de la nicotina que las mujeres no hispanas. Los hombres americanos indios mostraron índices más bajos de la dependencia de droga y nicotina que los hombres blancos no hispanos.
6. Perceptions of policy change: Hispanics speak out on the 1998 New Mexico drive-up liquor window closure (2005). Las políticas sanitarias públicas influyen sobre el comportamiento y deben estar de acuerdo con las culturas, ambientes sociales, legales y económicos que conviven. Los hispanos son el grupo étnico que crece más rápido en EEUU. Este estudio examina como la ley que establecer delito la conducta de beber y conducir es percibida por los hispanos en México, y por los residentes de otras comunidades. Para ello se realizó una encuesta telefónica y un cuestionario enviado a sus domicilios. El análisis cualitativo reveló tres temas: tolerancia cero, ineficaz y salida. Los hispanos pensaron que la cárcel era un medio ineficaz para tratar el problema del DWI, mientras que la población de otra raza étnica pensaba que la solución del encierro era la adecuada, para tener calles más seguras, menos ruido, pocos accidentes y población con una conducción menos “salvaje”.
7. Reclassifying DIS-III-R alcohol use disorders to DSM-IV criteria in a sample of convicted impaired drivers (2006). Artículo que revisa los criterios del DSM-IV sobre la patología del abuso y dependencia del alcohol en una muestra de conductores detenidos y condenados por abuso de alcohol y conducción.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

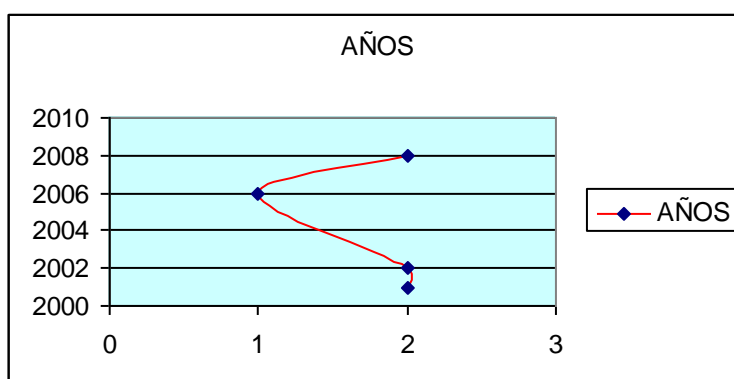


AL-MADANI, HASHIM (6)-----

Este autor tiene 6 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 7 años durante el siguiente período temporal: 2001 (2), 2002 (2), 2006, 2008 (2).



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Accident Analysis & Prevention (2), Communication & Cognition (4), Safety Science, Perceptual and Motor Skills, Traffic Psychology and Behavior.

IDENTIFICADORES

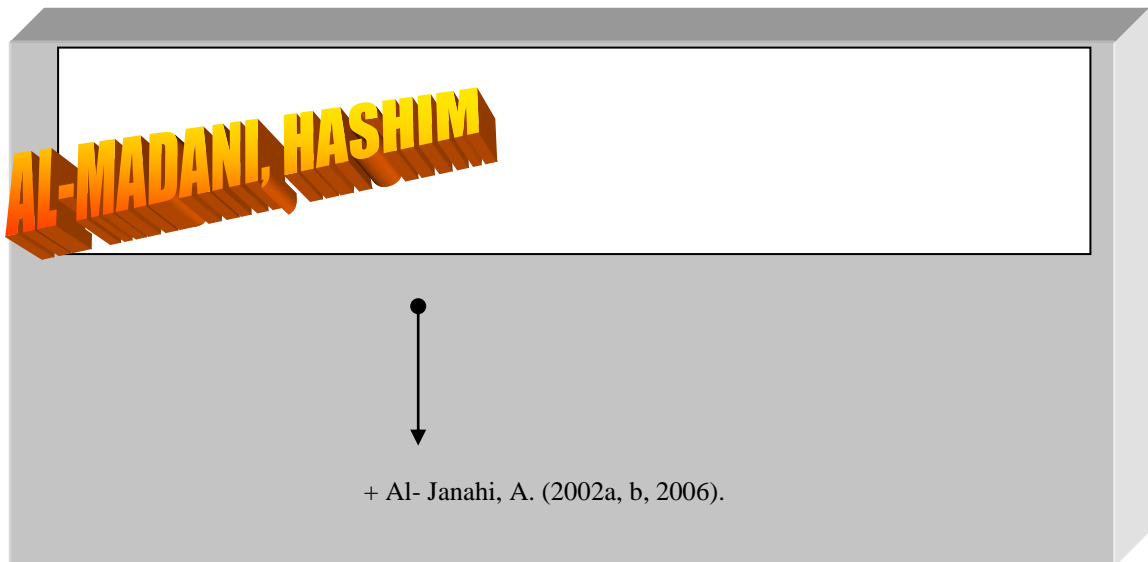
Al-Madani utiliza 49 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 8,16. La frecuencia de los descriptores utilizados es: Arab, arabian gulf countries, age differences (2), comprehension (2), demographic characteristics (4), drivers (3), driver comprehension of traffic sign, drivers', comprehension of posted signs & driving experience & accident involvement & experience per accident & speed limit violation citations & seat belt use, driving behavior (3), educational attainment level, educational background (2), experience level, gender differences, highway safety (2), human sex differences (3), income (economics), income level (2), marital status (3), motor traffic accidents (2), motor vehicle drivers, object recognition, pedestrians accidents, prediction, risk factors, racial and ethnic differences, safety, visual displays (2).

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Influence of drivers' comprehension of posted signs on their safety related characteristics (2000). Se realizó un pase de un cuestionario a 6.000 conductores de automóviles en tres estados árabes. En el estudio se pretende correlacionar la comprensión de las señales de tráfico y las características del conductor: experiencia, número de accidentes de tráfico, sanciones recibidas en los tres años anteriores, uso del cinturón de seguridad y exceso de velocidad.
2. Prediction of drivers' recognition of posted signs in five Arab countries (2001). En este artículo se resume una investigación que pretendía predecir el reconocimiento de los conductores en relación a las señales de tráfico en cinco países árabes. En cuanto al predictor se analizaron seis variables: edad, renta mensual, años de educación, sexo, estado civil y nacionalidad. El estudio se realizó a través de un cuestionario con una muestra de 9.000

- conductores. A partir de la investigación se desarrollaron dos modelos predictivos.
3. Demographic characteristics of the drivers with respect to their understanding of posted signs (2001). En esta publicación se investiga sobre las características demográficas, la comprensión de señales de tráfico y la tasa de accidentalidad.
 4. Role of drivers' personal characteristics in understanding traffic sign symbols (2002). Este artículo complementa la investigación obtenida en los anteriores y obtiene conclusiones acerca de las características personales del rol de conductor de automóviles de los países árabes y el nivel de comprensión de las señales de tráfico. Para ello se pasó un cuestionario a 9.000 conductores y los resultados indicaron problemas sustanciales en el nivel de comprensión de las señales de tráfico.
 5. Assessment of driver's comprehension of traffic signs based on their traffic, personal and social characteristics (2002). En este estudio se investiga la correlación entre las características personales de los conductores y su comprensión acerca de las señales de tráfico. Las poblaciones muestreadas corresponden a cinco países árabes, esta investigación complementa a la realizada en el artículo 2. Los resultados indican que las características personales de los conductores están correlacionadas con sus capacidades de comprensión a las señales de tráfico y no están correlacionadas con los accidentes de tráfico. Los resultados sugieren que este dato es importante para la asignación económica para la educación vial.
 6. Personal exposure risk factors in pedestrian accidents in Bahrain (2006). Los peatones están implicados en los accidentes de tráfico por muchas razones, identificar los factores causales nos conduciría a una mejor comprensión del accidente peatonal. En este artículo se pretende obtener un perfil del peatón accidentado en Bahrein. Para ello se utilizaron los informes y expedientes de los peatones lesionados y fallecidos en Bahrein. Los resultados demostraron que el perfil corresponde a varón, joven (edad comprendida entre 0 y 12 años), mayor (edad igual y/o superior a los 50 años) , nivel educativo bajo y no residente en esa ciudad.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

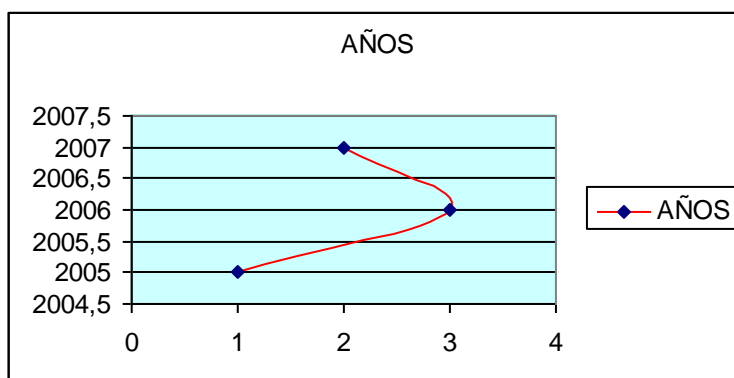


KALYUGA, SLAVA (6)

Este autor tiene 6 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 2 años durante el siguiente período temporal: 2005, 2006 (3), 2007 (2).



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Educational Psychology Review, Interactive learning environments: Contemporary Issues and Trends, Applied Cognitive Psychology.

IDENTIFICADORES

Kalyga utiliza 73 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 12,16. La frecuencia de los descriptores utilizados es: Adaptive testing (2), achievement potential, algebra (2), cognitive processes (3), computer assisted instruction (2), experience level (6), educational measurement, human channel capacity (4), high school students (2), human channel capacity (2), internet (2), knowledge level, learning, learning environment (3), long term memory (4), mathematics, mathematics education, measurement, problem solving (3), reading comprehension, school learning, schema (3), short term memory (4), teaching methods (6), technology, testing, test.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

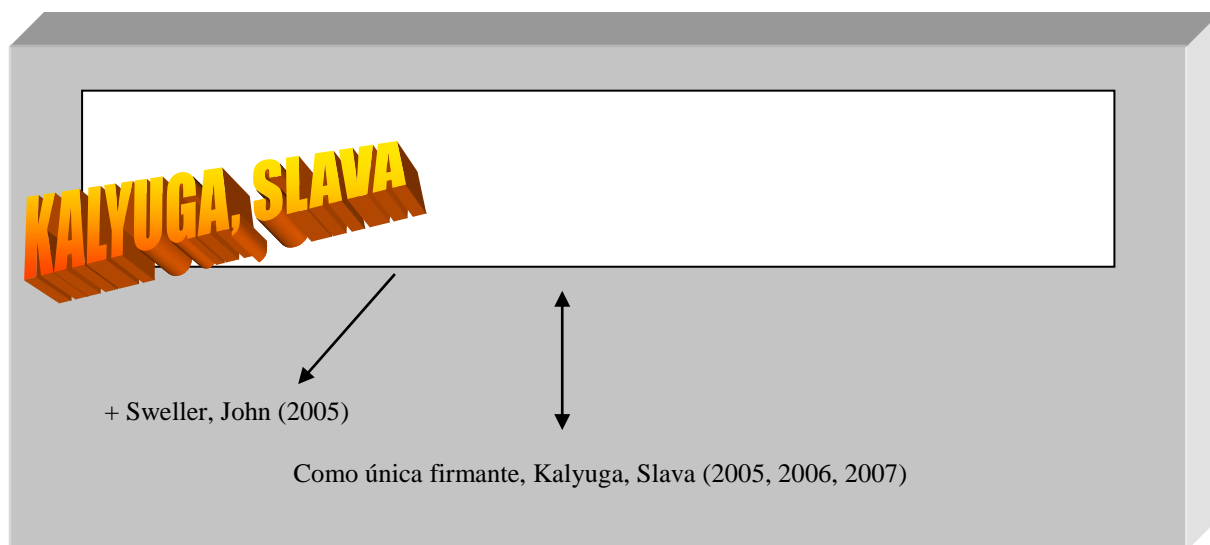
1. Rapid dynamic assessment of expertise to improve the efficiency of adaptive E-learning (2005). En este artículo se sugiere un método para evaluar el nivel de aprendiz del principiante basado en el nivel de conocimientos adquirido a largo plazo. Se realizaron dos grupos, experimentales y control, y se evaluó el nivel de conocimientos adquirido, sin y con programa. El programa educativo se caracterizó por mostrar pruebas de rápidas para evaluar el conocimiento.

Los resultados del grupo experimental mostraron aumentos en el nivel de conocimientos a largo plazo.

2. Assessment of learners' organised knowledge structures in adaptive learning environmental (2006). En este artículo la teoría del aprendizaje organizado en estructuras de conocimiento se aplica al aprendizaje de la conducción de automóviles. La teoría de los esquemas se refiere a la organización de la memoria (WM- working memory) y estructura del conocimiento por esquemas. En este trabajo se evalúa como se modifica la memoria a largo plazo (LTM- long term memory) por los esquemas nuevos de conocimiento del principiante y qué diferencias se encuentran entre diferentes ambientes de aprendizaje. También se evaluó el tipo de pruebas realizadas en el programa, pues se realizaron dos tipos de pruebas rápidas para medir el nivel de conocimiento. El estudio indica que los instrumentos desarrollados podrían ser herramientas de diagnóstico para adaptar los materiales instruccionales a los niveles de los educandos.
3. Instructing and testing advanced learners: A cognitive load approach (2006). En este trabajo se evalúa la capacidad de la memoria y la capacidad de cada educando para realizar esquemas y procesar la información de forma eficiente. Se utilizan tres tipos de metodología para estructurar el conocimiento en tres áreas: ecuaciones lineales, problemas aritméticos de la palabra y comprensión de la lectura. En este artículo se realiza una revisión de las teorías acerca la eficacia de los procedimientos educativos y los diseños apropiados a cada etapa de la adquisición de conocimiento. En la segunda parte experimental se observan las diferencias entre los educandos principiantes más experimentados en este tipo de diseño y los que no tienen experiencia, a través de la medida de la memoria a largo plazo.
4. Instruction and testing for expertise: A cognitive load perspective (2006). Se realiza una revisión sobre la investigación teórica y empírica de la instrucción cognitiva, describe los principios cognitivos y las pautas para el desarrollo de los materiales instruccionales en diferentes categorías de aprendices, principiantes y expertos. Se describen las técnicas y sus implicaciones prácticas para diferentes ambientes educacionales. El libro que se ha escrito sobre este tema incluye una revisión sobre la literatura relevante y proporciona muchos ejemplos concretos de las técnicas discutidas.
5. Expertise reversal effect and its implications for learner tailored instruction (2007). Este trabajo revisa los resultados empíricos acerca del conocimiento adquirido en el proceso de aprendizaje y como novedad realiza interacciones con el tratamiento de la aptitud (ATI). Estudia las relaciones del conocimiento adquirido y la aptitud y las implicaciones para el diseño de sistemas educacionales adaptados a los educandos. También se revisan algunos trabajos experimentales que evalúan los conocimientos adquiridos en ambientes- situaciones reales.
6. Enhancing instructional efficiency of interactive e- learning environments: A cognitive load perspective (2007). Este artículo resume los puntos principales y recomendaciones; siendo continuidad de los anteriores trabajos. En este trabajo se presta una especial atención a reforzar la eficacia educacional priorizando los ambientes de aprendizaje, siendo el aprendizaje interactivo el

utilizado en esta investigación. El diseño de ambientes interactivos y eficaces deben considerarse con sus ventajas y limitaciones dentro de nuestra arquitectura cognitiva. Este trabajo ofrece una breve descripción sobre los métodos cognitivos y la eficacia de los ambientes interactivos en el aprendizaje del conductor de vehículos.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

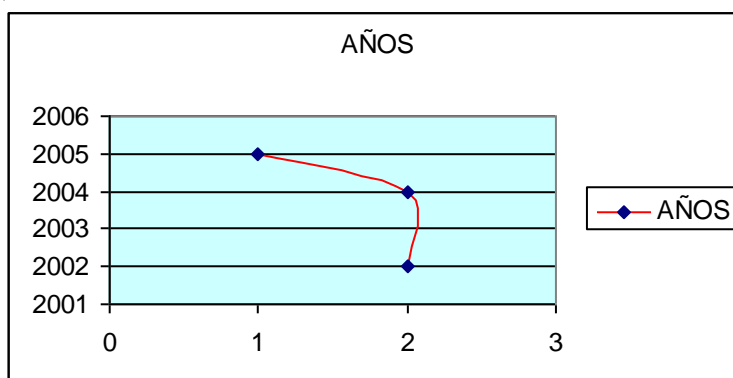


IVERSEN HILDE (6)

Este autor tiene 6 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 3 años durante el siguiente período temporal: 2002 (2), 2004 (2), 2005.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: European Psychologist, Journal of Risk Research, Personality and Individual Differences, Traffic Psychology and Behavior, Ergonomics.

IDENTIFICADORES

Iversen utiliza 55 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 9,16. La frecuencia de los descriptores utilizados es: Accident proneness, anger, adolescents, adolescent driving behavior, age differences (2), attitude change, behavior change, behavior modification, community based attitude campaign, drivers, driving behavior (4), environmental attitudes, educational attainment level (2), health attitudes, health behavior (2), highway safety (2), human sex differences (2), internal external locus of control, involvement, motor traffic accidents (3), risk attitudes, risk management, risk behavior, program effects, program evaluation, risk perception, risk taking (3), risk management, sensation seeking, safety (2), traffic accidents, traffic safety, traffic safety campaign, transportation accidents.

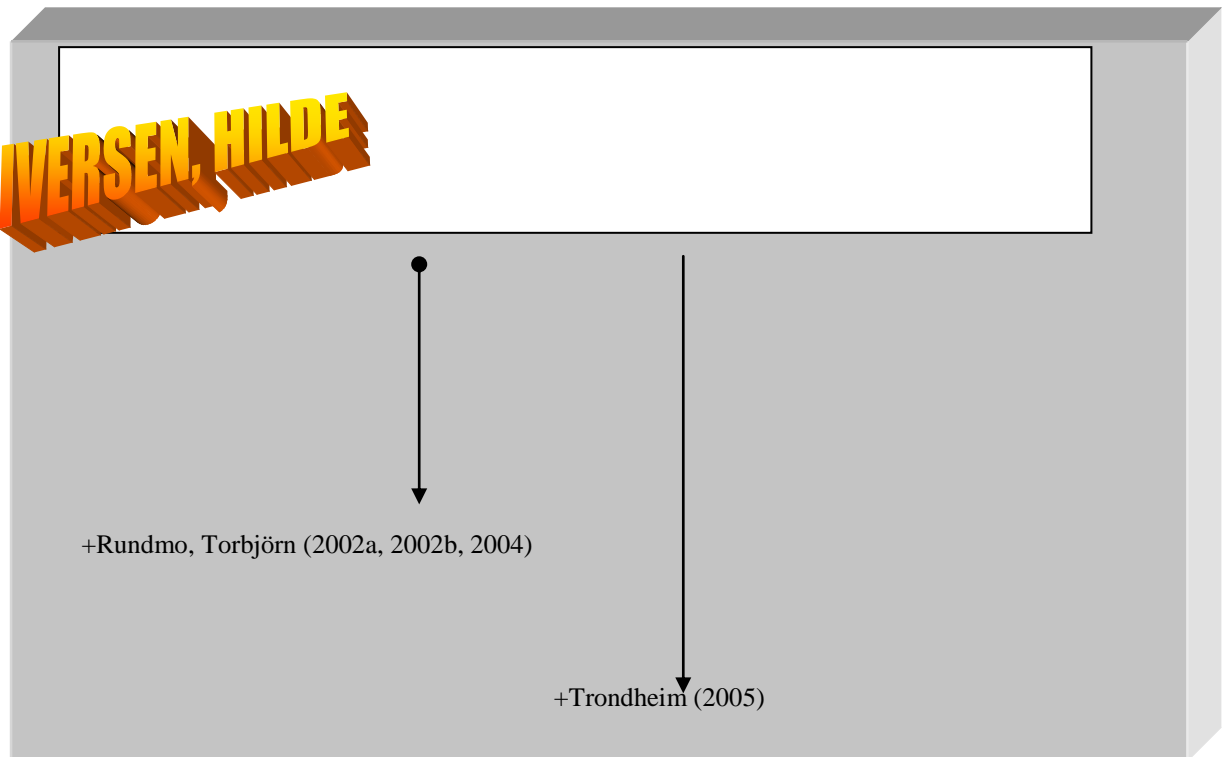
BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Environmental concern and environmental behaviour among the norwegian public (2002). Investiga las actitudes en relación al riesgo y la seguridad vial. Para estudiar el comportamiento y su respuesta los sujetos fueron expuestos a diversas situaciones para observar si se repetían sus conductas en ambientes similares. El comportamiento vial se correlacionó con las variables comportamiento ambiental, salud, género, edad y nivel de enseñanza. Como muestra representativa se cogió una muestra de edad comprendida entre 13 y 92 años durante el período 1997-98 en una población noruega. Los resultados mostraron que las actitudes hacia la salud y su escala de valor correlacionaron con puntuaciones altas con comportamientos saludables y preocupación por el medio ambiente. En la conclusión se menciona como aspectos que se pueden mejorar con programas de prevención de lesiones el comportamiento ambiental y consumidor.
2. Personality, risky driving and accident involvement among norwegian drivers (2002). El objetivo de este estudio es identificar determinantes del comportamiento del usuario de la vía y su implicación en el accidente para desarrollar medidas preventivas eficaces. Los resultados se basan en una encuesta sobre conductores noruegos durante el año 2000 y 2001 con una media de 45,0 años, el estudio fue financiado por el departamento de infraestructuras. El cuestionario incluyó ítems sobre la conducción de alto riesgo, la implicación del accidente, la normativa, y la personalidad del conductor. Se pretende establecer un rol de conductor noruego, los resultados mostraron que los conductores implicados en un mayor número de accidentes, tenían comportamiento de alto riesgo, conducían con exceso de velocidad y desconocían la normativa vial.
3. Risk taking attitudes and risky driving behaviour (2004). El objetivo de este estudio es investigar la correlación entre las dimensiones del comportamiento y las conductas de riesgo en el tráfico. Los resultados obtenidos mostraron una alta correlación entre ambas dimensiones. La muestra estudiada 1604 conductores fueron los evaluados en el estudio anterior y en los resultados se

observa que los conductores implicados en accidentes mostraron una tasa alta de conductas de riesgo.

4. Attitudes towards traffic safety, driving behavior and accident involvement among the norwegian public (2004). Este estudio tiene como objetivo identificar los determinantes del comportamiento de riesgo en conductores de riesgo e investigar su forma de implicación en el accidente tráfico. Los resultados se basan en una encuesta sobre un cuestionario realizada entre una muestra representativa de conductores noruegos extraídos al azar del registro de licencias de conducción. Los datos fueron recogidos entre el año 2000 y 2001, en una muestra de 2614 conductores. El cuestionario incluyó medidas de actitudes, comportamiento del riesgo e implicación en accidentes y se relacionaron la edad y el sexo. Los resultados demostraron que las conductas de riesgo se asocian hacia actitudes infractoras de las normas y exceso de velocidad.
5. Risk perception and driving behavior among adolescents in two norwegian countries before and after a traffic safety campaign (2004). Se realizó un programa sobre modificación del comportamiento del conductor noruego a través de una campaña de seguridad vial. La intervención se realizó en una muestra de 342 adolescentes noruegos, en una escuela de secundaria. Se realizaron dos grupos en uno de ellos la intervención era dirigida a modificar la actitud y en otro el comportamiento. No se encontraron diferencias significativas ni modificación en el comportamiento, cuando la campaña fue dirigida hacia la actitud.
6. Risk attitudes and behavior among norwegian adolescents: The effects of a behavior modification program and a traffic safety campaign (2005). A partir de los resultados de una encuesta sobre la opinión del riesgo en conductores noruegos, se realizó una campaña para promover el comportamiento del conductor seguro en dos condados noruegos en 1998. La muestra representativa fueron conductores noruegos con una edad comprendida entre 18 y 24 años. Los resultados mostraron que la percepción de riesgo fue más alta después de la campaña. Después de la campaña en el post-test se identificaron un número menor de comportamientos de riesgo en el grupo experimental. En el grupo control el riesgo percibido no cambió en adolescentes.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

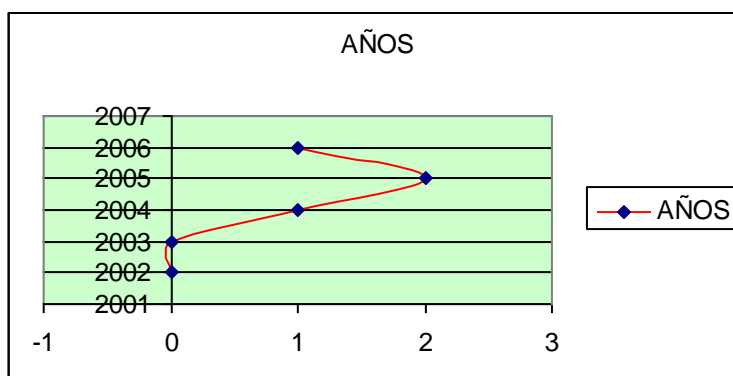


WILL, KELLI ENGLAND (5)-----

Este autor tiene 5 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 2 años durante el siguiente período temporal: 2004, 2005 (2), 2006.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Journal of Safety Research, The Sciences and Engineering, Journal of Applied Social Psychology.

IDENTIFICADORES

Hill utiliza 35 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 7. La frecuencia de los descriptores utilizados es: Alcohol intoxication, behaviour, behaviour change (2), blood alcohol concentration, commuting, consumer behaviour, community involvement, child passengers, drivers, driving under the influence, drug usage, drug usage prevention, ground transportation, health, immunity fallacy, injuries intervention, motor vehicle injury, retailing, risk management, risk perception (2), safety (2), safety precautions, safety belts, safety belt use, safety devices, sales personnel, sexual risk taking, television, travelling.

B) BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Increasing the safety of children's vehicle travel: From effective risk communication to behaviour change (2004). Se propone un programa para aumentar la seguridad de los niños en el automóvil a partir de programas educativos para padres, en los que se informa sobre los riesgos que sufren los niños por no llevar los sistemas de retención.

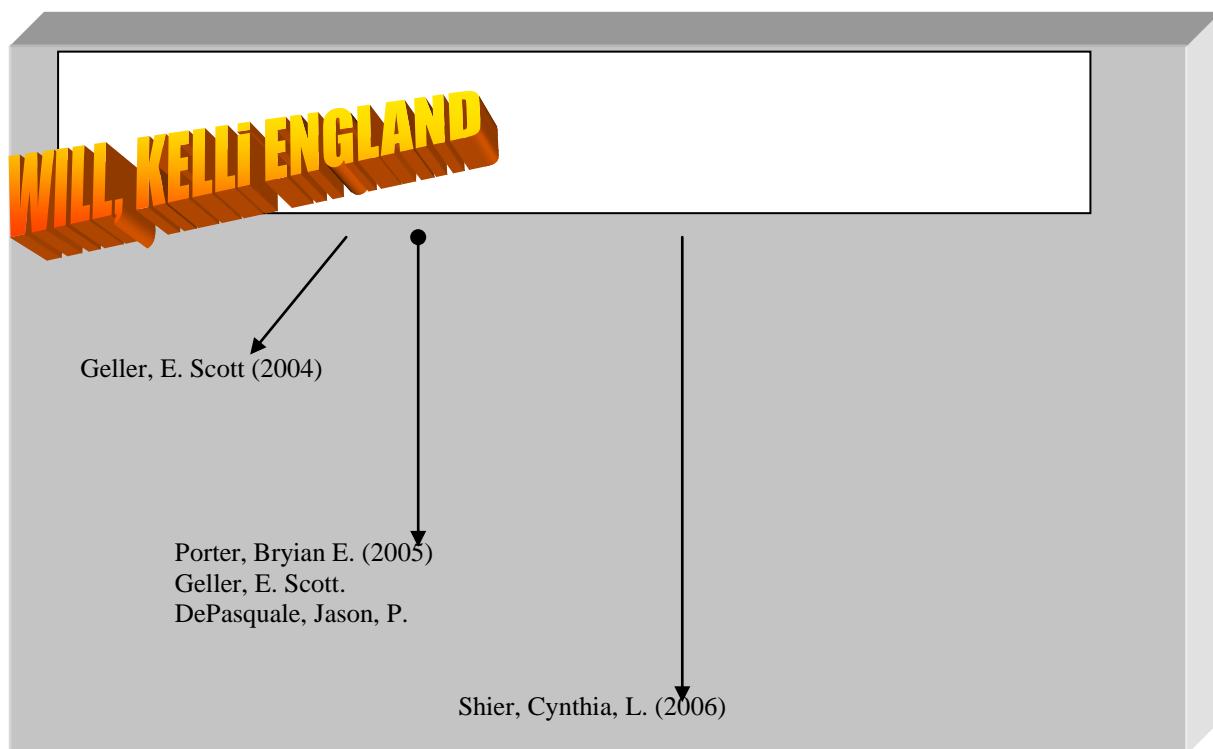
2. Is television a health and safety Hazard? A cross sectional analysis of at risk behavior on prime time television (2005). Se analiza y evalúa la información que se transmite en la televisión acerca de la información que se transmite y si ello constituye un riesgo para la salud.

3. Evaluating an actively caring for kid process: A behavioral community program to reduce child safety SEAT misinformation and misuse (2005). Se evalúa un programa educativo para padres dirigido a motivar la conducta de seguridad de los padres hacia los niños en el automóvil, informar sobre los riesgos, para corregir ideas incorrectas preconcebidas y malos hábitos.

4. Child passenger safety and the immunity fallacy: Why what we are doing is not working (2005). En esta investigación se pretende motivar a los padres para que tomen medidas de seguridad en el automóvil. Se discuten como deben ser los mensajes de prevención para los padres, para que cambien de conducta.

5. Large-scale prevention of alcohol impaired driving: A review (2006). En este artículo se muestran los factores de riesgo relacionados con los conductores que conducen ebrios, se realiza una revisión acerca del tema, política legislativa e intervenciones, y se analizan los resultados de dos intervenciones que utilizaron programas de prevención.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

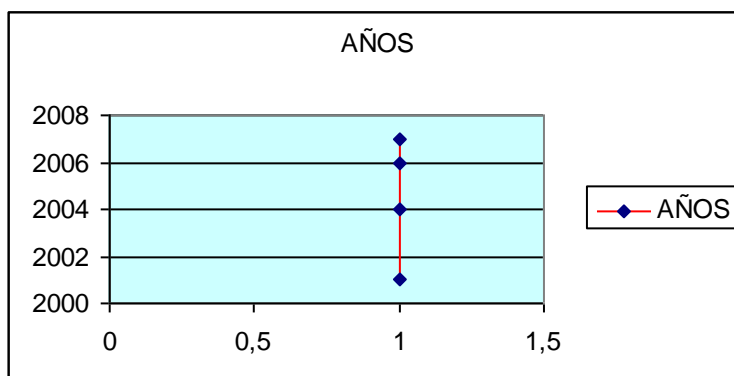


MORRONGIELO, BARBARA (4)

La autora tiene 4 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 6 años durante el siguiente período temporal: 2001, 2004, 2006, 2007.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Journal of Pediatric Psychology, Canadian Journal of Behavioral Science, Revue Canadienne des Sciences du Comportement, Journal of Pediatric Psychology, Injury Prevention.

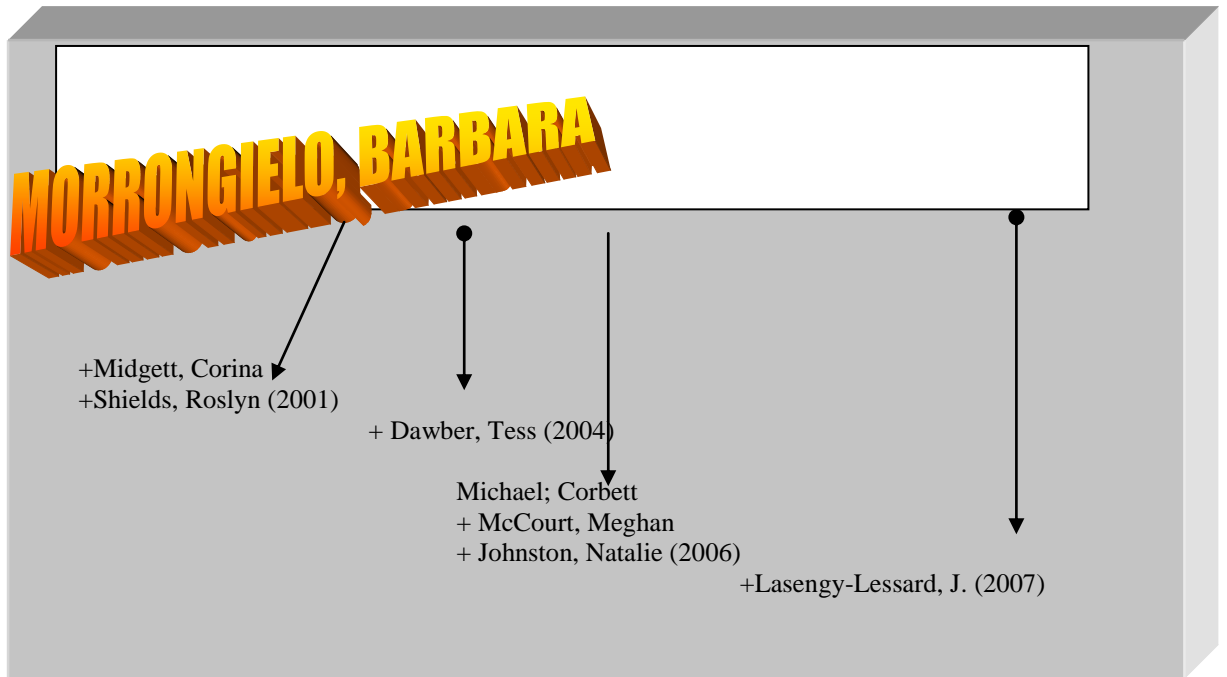
IDENTIFICADORES

Morrongielo utiliza 30 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 7,5. La frecuencia de los descriptores utilizados es: Caregivers, child care, child neglect, childhood play behavior (2), dangerousness, dyads, decision making, elementary school students, friendship, home accidents, human sex differences, injuries (3), intervention, knowledge level, mothers, prediction, parental attitudes, peer pressure, parent child communication, parents, pleasure, psychology, risk factors, risk taking (2), safety.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Don't run with scissors: Young children's knowledge of home safety rules (2001). En esta investigación se trata de conocer los conocimientos de los niños acerca de las reglas casera que se establecen en casa por seguridad.
2. Identifying factors that relate to children's risk taking decisions (2004). En este artículo se identifican los factores que se relacionan con las tareas conductuales de riesgo que adoptan los niños.
3. Understanding unintentional injury risk in young children I. The nature and scope of caregiver supervision of children at home (2006). Se comenta el tipo de lesiones infantiles que se pueden identificar, como las lesiones intencionadas. En la conclusión se comenta el tipo de supervisión que existe en el país.
4. Psychological determinants of risk taking by children: An integrative model and implication for interventions (2007). Los determinantes psicológicos que intervienen en la toma de riesgos viales que adoptan los niños. Se describe un modelo integrador y las implicaciones que pueden tener en las intervenciones.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

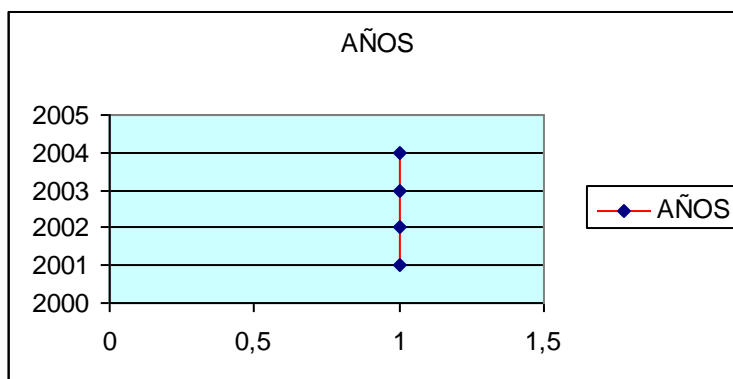


ULLERBERG, P. (4)-----

Este autor tiene 4 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 4 años durante el siguiente período temporal: 2001, 2002, 2003, 2004.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Traffic Psychology and Behavior (2), Scandinavian Journal of Psychology, Norwegian U of Science & Technology.

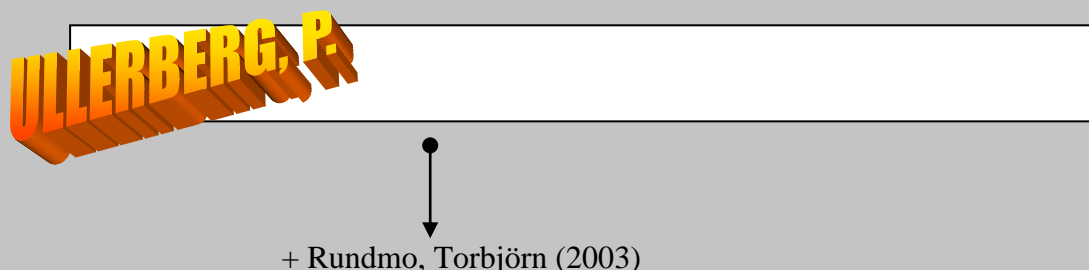
IDENTIFICADORES

Ullerberg utiliza 46 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 11,5. La frecuencia de los descriptores utilizados es: Accidents, aggressiveness, aggression, anxiety, adult attitudes, adolescent attitudes, adolescent development, attitude toward traffic safety, attitudes (2), drivers (4), driving behavior (5), human sex differences, interpersonal communication, highway safety (2), motor traffic accidents (2), personality, personality traits (2), psychometrics, rating scales, risk perception (3), risk taking (3), test reliability, test validity.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign (2001). Subtipos de la personalidad de los conductores jóvenes. En relación a los resultados de una campaña de seguridad vial se analizan las preferencias por los conductores, su implicación en un accidente de tráfico y el tipo de respuesta al riesgo que se adoptan de acuerdo con las diferentes situaciones.
2. Risk taking attitudes among young drivers: The psychometric qualities and dimensionality of an instrument to measure young drivers' risk taking attitudes (2002). Actitudes de riesgo entre conductores jóvenes. En esta investigación se realiza un análisis psicométrico para medir las actitudes de riesgo que adoptan los conductores jóvenes.
3. Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers (2003). Este artículo identifica las características de personalidad, actitudes y riesgos en conductores jóvenes y se utilizan como predictores del comportamiento en ese tramo de edad.
4. Social influence from the back-seat: Factors related to adolescent passengers' willingness to address unsafe drivers (2004). En este estudio se investiga la influencia social de los pasajeros de los asientos delanteros en la conducta del adolescente conductor de vehículos. Se relacionaron los factores de refuerzo positivo con su respuesta conductual en conductores inseguros.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

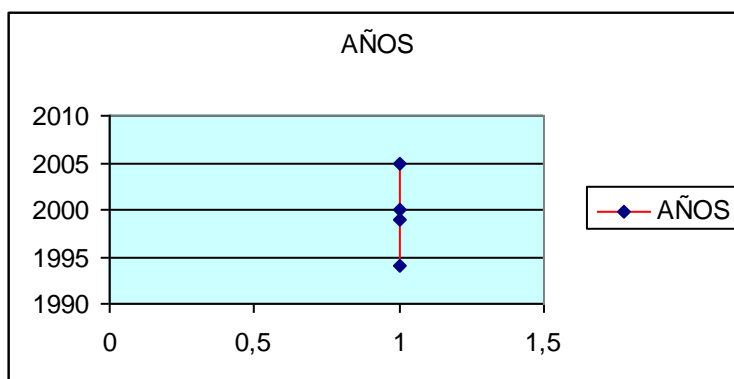


WAGENAAR, ALEXANDER (4)

Este autor tiene 4 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

Este autor publica durante 11 años durante el siguiente período temporal: 1994, 1999, 2000, 2005.



REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Addiction (2), Journal of Community Psychology, Journal of Research on Adolescence.

IDENTIFICADORES

Wagenaar utiliza 24 descriptores en sus investigaciones, la media de descriptor por artículo es 6. La frecuencia de los descriptores utilizados es: alcoholism (3),alcohols, arrest, associations, communities, clinical medicine, clinical trials, institutions, drinking of alcoholic beverages (3), health , social psychology, social suverys, social service, teenagers, transportation accidents, teenagers, youth, alcohol use, youth, health & hygiene.

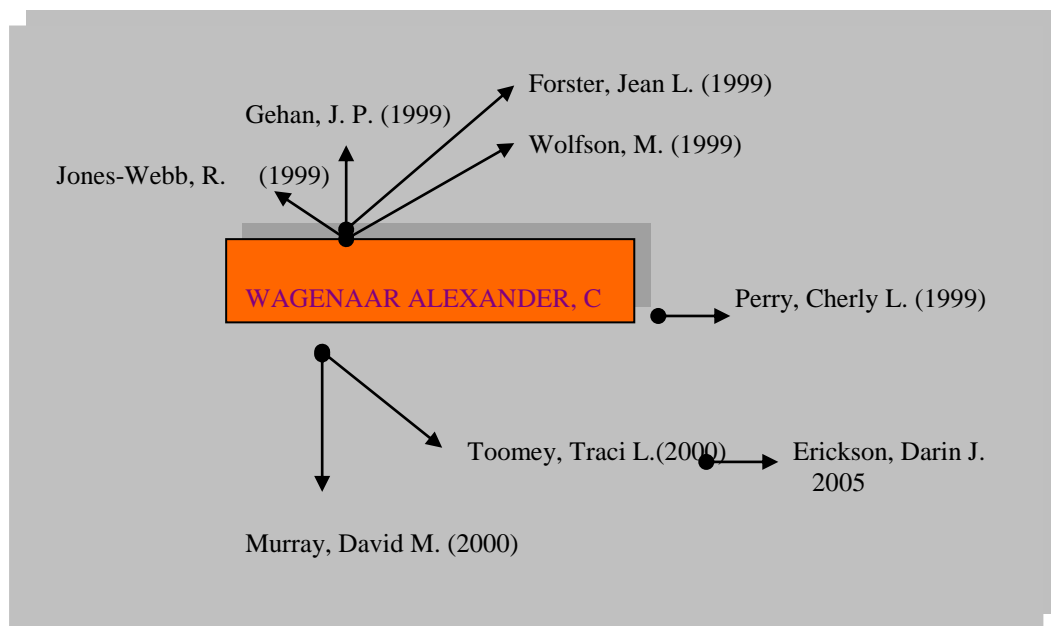
BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Community strategies for the reduction of youth drinking: Theory and application (1994). En este trabajo se evalúan las estrategias de la comunidad para reducir la conducta de consume de alcohol, para ello se revisa el modelo teórico y se evalúan los proyectos puestos en marcha en la comunidad como el CMCA (Communities Mobilizing for Change on Alcohol) y el proyecto Northland. En este trabajo se describen estos proyectos y se analizan los resultados, en la conclusión se comenta que los programas de prevención del consumo de alcohol a largo plazo son eficaces y requieren además estrategias por parte de la comunidad y un cambio de perspectiva social.
2. Communities mobilizing for change on alcohol: Lessons and results from a 15-community randomized trial (1999). En este trabajo se comentan como se llevó a cabo el proyecto del artículo 1 sobre el CMCA en la población de secundaria entre jóvenes de 18 y 20 años.
3. Communities mobilizing for change on alcohol (CMCA): Effects of a randomized trial on arrest (2000). En este trabajo como continuación del artículo 1 y 2 se muestran las estrategias llevadas a cabo por la comunidad

como: los estudios de los minoristas vendedores de alcohol, los medios de comunicación, los arrestos por conducir ebrios, estudios de los equipos que realizan las estrategias, el cambio normativo y legislativo, y los patrocinadores de los eventos de la comunidad.

4. Preventing youth access to alcohol: outcomes from a multi-community time-series trial (2005). Este artículo comenta una ampliación del estudio de los artículos 1,2 y 3. Se asignaron siete comunidades más a este estudio del estado Midwestern asignadas al azar y la intervención tuvo una duración temporal de 2 años y medio. Se recogieron los datos de tráfico de forma trimestral, para los datos de población se recogieron tres grupos uno de 15 a 17 años, el segundo de 18 a 20 años y el tercero mayores de 21 años. Los resultados mostraron resultados significativos en cuanto a la eficacia de la normativa de la comunidad en la conducta de los jóvenes respecto a la conducta de beber, pues se redujo la tasa de detenciones por conducir ebrios y las infracciones en los jóvenes de 15 a 17 años.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS



4.1.2.1.2.) Listado de los autores más productivos por orden de firmante de la base de datos Medline

En esta tabla observamos la frecuencia de los autores más productivos de la base de datos Medline y el porcentaje de su productividad.

AUTORES	FR	%
Robertson, L. S.	39	3,07
Agran, P. F.	25	1,97

Avery, J. G.	20	1,57
Williams, A. F.	13	1,02
Gielen, A. C.	10	0,79
McDermott, F.	9	0,71
Shope, Jean T.	9	0,71
Simons- Morton, Bruce G.	8	0,63
Wells-Parker, Elisabeth	7	0,55
Foss, Robert D.	7	0,55
Gregersen, Nils Peter	7	0,55
Blows, Stephanie	6	0,47
Martínez, R.	6	0,47
Mayhew, D. R.	6	0,47
Centers for Disease Control and Prevention	4	0,31
Hasselberg, M.	4	0,31
Rivara, F. P.	4	0,31
TOTAL FRECUENCIA TRABAJOS Medline	1.269	

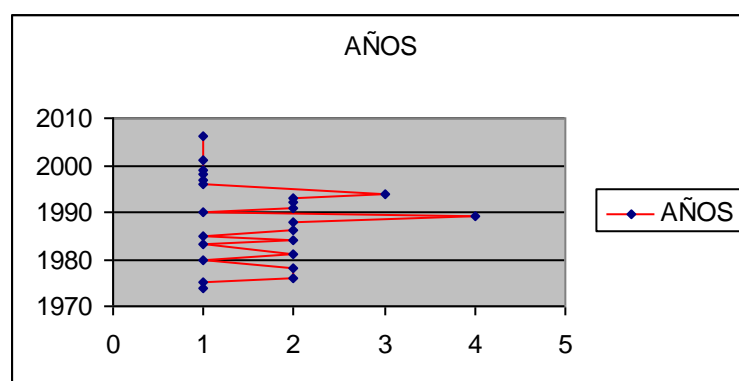
A continuación ofrecemos una exposición de sus trabajos:

ROBERTSON, L.S. (39)

El autor tiene 39 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1974, 1975, 1976 (2), 1978 (2), 1980, 1981 (2), 1983, 1984 (2), 1985, 1986 (2), 1988(2), 1989(4), 1990, 1991 (2), 1992 (2), 1993 (2), 1994 (3), 1996, 1997, 1998, 1999, 2001, 2006. Durante 32 años publica, en la base de datos Medline 39 trabajos, siendo su mayor período productivo 1989 con cuatro publicaciones.



Gráfica: Productividad de Robertson, L.S. en la base de datos Medline

REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en la revistas: Social Science & Medicine, Public Health Reports (2), Journal of Public Health Policy, American Journal of Public Health (5), Injury Prevention (2), Society for Child the American, Injury Prevention: Journal of the International and Adolescent Injury Prevention (2), Journal of the Medical Sciences, The Journal of Trauma (3), Journal of Health Politics, Policy and Law (2), Law Medicine & Health Care, Bulletin of the New York Academy of Medicine, Texas Medicine.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 391 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 10,02 por trabajo. La frecuencia de los descriptores utilizados son: Accidents, accidents, traffic (10), accidents, traffic / economics, accidents, traffic / (legislation & jurisprudence) (2), accidents, traffic / (prevention & control) (10), accidents, traffic / (statistics & numerical data) (4), accidents, traffic / mortality (7), accident, prevention (3), accidental falls / (prevention & control) (3), accidental falls / (statistics & numerical data) , achievement, adolescent (8), adult (8), age distribution, age factors (3), aged, alcohol drinking (2), alcoholic intoxication, alcoholic intoxication / (prevention & control),alcohol drinking / (legislation & jurisprudence) (2), alcohol drinking / (prevention & control), alcohol drinking / mortality, alcoholism / rehabilitation, analysis of variance, attitude to health, automobiles (5), automobiles / standards, automobile driving (9), automobile driving / education, automobile driver examination, automobile / (legislation & jurisprudence) (2), automobiles / standards (3), automobiles (2), automobile driving, attitude, behaviour (2), behaviour therapy, Boston, causality cause of death, child (6),child advocacy, child health services, child, preschool (5) , Connecticut (3), conservation of energy resources, consumer satisfaction, costs and costs analysis, data collection / methods, delivery of health care, demography, education (3), equipment design (2), ethanol / blood, environment, equipment design, female (9), fires, follow-up studies, gasoline, government agencies / history, health behaviour (2), health care reform / economics, health education, head protective devices, health services, indigenous, history ,20 th century, hospitalization (2), humans (37), income , Indian, North american (2), infant (4),infant, newborn, industry, insurance, insurance, accident / economics, injury severity score, epidemiology, legislation as topic (2), length of stay, least squares, legislation as topic (4), lighting (2), licensure (2), logistic models, male (8), middle aged (2), mortality, motorcycles, motor vehicles / standards , motivation (2) , middle aged (3), Mississippi, morbidity mortality, noise (2), off road motor vehicles, outcome assessment (health care), occupational diseases / epidemiology, population surveillance, public health / (legislation & jurisprudence), public health administration, public policy (3), public relations (2), preventive medicine / (legislation & jurisprudence), preventive medicine / standards, primary health care, preventive health services, protective devices, protective devices/ utilization, protective devices / standards (2), questionnaires / standards, reproducibility of results, recurrence, regression analysis (2), restraint physical / instrumentation, retrospective studies, research, personality, risk (3), risk factors (6), schools, safety (4), seat belts (9), seat belts/ economics, seat belts / utilization (3), sex factors (2), social control, formal, socioeconomic factors,

South Carolina / epidemiology, sex factors, sex distribution, statistics as topic (2), television, time factors, trauma severity indices, transportation, united states (18), united states / epidemiology (3), wounds and injuries / etiology (2), wounds and injuries / epidemiology (6), wounds and injuries / mortality (2), wounds and injuries / classification, wounds and injuries / mortality, wounds and injuries / therapy, wounds and injuries / pathology, wounds and injuries / (prevention & control) (6).

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. The buzzer light reminder system and safety belt use (1974). Se describe un estudio sobre el uso del cinturón de seguridad y la eficacia del sistema de luz recordatorio en el vehículo, que avisa que el conductor no se ha colocado el cinturón de seguridad.
2. Safety belt use in automobiles with starter interlock and buzzer light reminder systems (1975). Este trabajo es una investigación complementaria al trabajo del artículo 1, sobre la eficacia de los sistemas de aviso en el vehículo para recordar conductas incorrectas, como es la no colocación del cinturón de seguridad.
3. Delivery of health care for children: report of an experiment (1976). Este papel resume un experimento que evalúa la eficacia del cuidado pediátrico primario en un servicio de salud en una zona de bajos ingresos. Para ello se analizó el número de hospitalizaciones, visitas externas, anulaciones de las citas, servicios de prevención utilizados y el grado de satisfacción del enfermo. Los resultados indicaron que el ensayo clínico controlado ofrece una oportunidad mejor para comparar los modelos existentes de prevención primaria destinados para los niños.
4. Estimates of motor vehicle seat belt effectiveness and use: implications for occupant crash protection (1976). En este trabajo se evalúan las implicaciones de los pasajeros de un vehículo que no llevan cinturón de seguridad en tres estados americanos. Este estudio es un análisis previo a la entrada en vigor de la nueva legislación y la evaluación de la eficacia de los nuevos vehículos que llevan incorporado en 1975 un sistema de aviso para recordar que se deben colocar el cinturón de seguridad. Los resultados fueron significativos en un 60% sobre la frecuencia del uso del cinturón de seguridad.
5. The seat belt use law in Ontario: effects on actual use (1978). En este trabajo se evalúa la eficacia de la nueva legislación en Ontario sobre el uso del cinturón de seguridad.
6. Driver education and fatal crash involvement of teenaged drivers (1978). En este trabajo se correlaciona la edad de obtención de la licencia en educación secundaria que suele oscilar entre 16, 17, 18, y 19 años y la tasa de accidentalidad y mortalidad. Las conclusiones muestran que a medida que el conductor novel tiene mayor edad (19 años) disminuye la tasa de accidentalidad y mortalidad.
7. Fact and fancy in the formation of public policy (1980). Se describe un programa destinado para el cuerpo policial sobre la importancia del cinturón de seguridad en la accidentalidad.
8. Patterns of teenaged driver involvement in fatal motor vehicle crashes: implications for policy choice (1981). En este trabajo se determina el perfil

del conductor de alto riesgo novel que acaba de tener un período de supervisión parental. Se comenta que estos datos no son muy fiables porque no existe un registro anterior a los 18 años del conductor. Esta investigación evalúa los datos de 236.205 conductores en accidentes mortales, incluyendo 19.740 conductores menores de 18 años. En la conclusión se comenta la importancia de aumentar el período de supervisión parental, para reducir la tasa de accidentalidad.

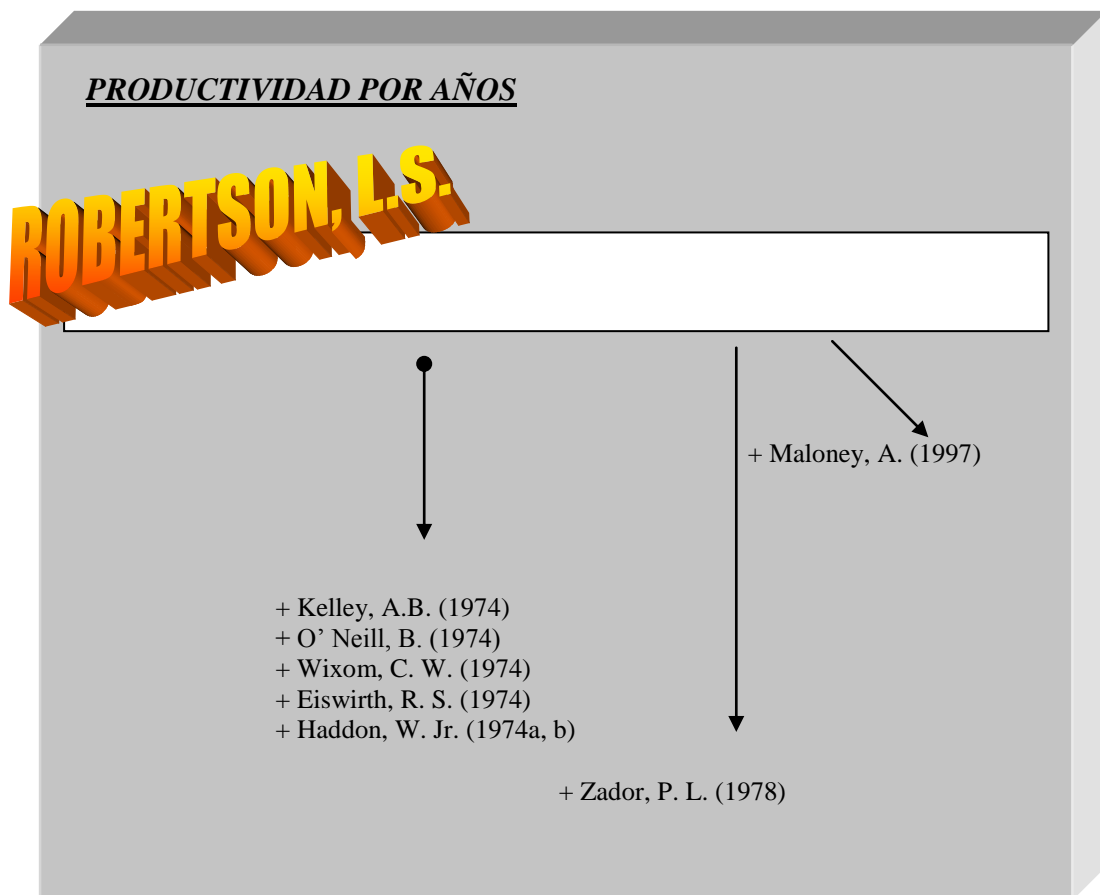
9. Automobile safety regulations and death reductions in the United States (1981). Se evaluó la eficacia de las Normas de Seguridad Federales en EEUU, durante el período 1975-1978. Se controló estadísticamente el tipo de regulación, el tipo de vehículo, edad del vehículo y tasa de accidentalidad y mortalidad en conductores, pasajeros y peatones.
10. Highway injury (1983). Este trabajo describe las consecuencias de la lesión producida por accidentes de tráfico en la carretera.
11. Insurance incentives and seat belt use (1984). En 1983 se recogieron los datos de conductores que no habían utilizado el cinturón de seguridad y habían padecido un accidente de tráfico. Los datos fueron recogidos de la compañía de seguros. Se recogieron dos muestras de conductores asegurados por una compañía que se les había aumentado la prima y otros conductores cuya aseguradora no les había subido la prima, se observó en el estudio que ante este incentivo de pagar más o menos prima de seguro no influyó en el uso del cinturón de seguridad.
12. Federal funds and state motor vehicle deaths (1984). En 1976 se eliminó en el estado de Connecticut la financiación para las escuelas de educación secundaria para la obtención de la licencia de conducción. Esta investigación evaluó el efecto de la nueva legislación y el efecto en la tasa de accidentalidad en jóvenes de 16-17 años.
13. Safety regulation: rebuttal and new data (1984). Evaluación estadística de los datos sobre accidentalidad recogidos durante 1975 y 1978, período en el que se establecieron cambios en las regulaciones sobre seguridad vial en EEUU.
14. Motor vehicles (1985). El autor discute la epidemiología de las lesiones por accidente de tráfico en la población infantil. Se comenta el tipo de riesgo en el accidente infantil, mecanismo del trauma, higiene sanitaria y problemas que pueden surgir en el proceso legal.
15. Community injury control programs of the Indian Health Service: an early assessment (1986). En respuesta a los altos índices de morbilidad y mortalidad entre americanos nativos, el servicio médico indio inició programas de control de la lesión a partir de 1982. En este trabajo se realiza un programa que evalúa un control de la lesión, producida por vehículos, en centros de salud de la comunidad india.
16. Behavioral and environmental interventions for reducing motor vehicle trauma (1986). En esta investigación se describen dos intervenciones cuyo objetivo es reducir las lesiones por accidente de tráfico. La primera intervención está dirigida a la modificación conductual del conductor de vehículos y la segunda tiene como objetivo reducir riesgos ambientales.
17. Driver education: the mix of science and ideology (1988). Esta investigación realiza un programa de educación del conductor basado en ciencia e ideología.

18. Occupational injury trends (1988). En este trabajo se analizan las tendencias ocupacionales después de una lesión por accidente de tráfico.
19. Blood alcohol in fatally drivers and the minimum legal drinking age (1989). En este trabajo se estudia el impacto de la ley que establece un Nuevo mínimo legal en la edad para beber (LDA- Minimum Legal Drinking Age), la hipótesis que se establece determina que bajará la tasa de accidentalidad por conducir ebrio en los estados donde el LDA sea más alto. En este estudio se determinó en los controles de alcoholemia la cantidad real de alcohol en sangre en conductores accidentados y en controles de vigilancia durante 1982-1986. Los resultados mostraron una relación significativa entre un LDA alto y una tasa de accidentalidad más baja que en otros períodos temporales.
20. Static stability as a predictor of overturn in fatal motor vehicle crashes (1989). Durante el período 1981-1984 se realizó un informe (FARS- Fatal Accident Reporting System) para establecer el perfil del tipo vehículo y número de pasajeros más proclive a los accidentes, e identificar el tipo vehículo con menor estabilidad estática. Para ello se evaluaron 100.000 vehículos y se correlacionó con factores de riesgo medioambientales grabados en los archivos de FARS. Este estudio pone en evidencia que es un factor de riesgo el tipo de estabilidad del vehículo.
21. Motor vehicle injuries. The law and the profits (1989). En esta investigación se comentan los beneficios de la nueva legislación sobre seguridad vial para reducir lesiones por vehículos de motor.
22. Risk of fatal rollover in utility vehicles relative to static stability (1989). Este estudio complementa el trabajo del artículo número 20 sobre el factor de riesgo “estabilidad del vehículo” y se correlaciona con otros 20 factores de riesgo para establecer diferentes tipos de accidentes dependiendo del tipo de vehículo.
23. Car design and risk of pedestrian deaths (1990). La lesión peatonal se comparó en diferentes tipos de vehículos, vehículos con unos delanteros de tipo cuadrado y de tipo redondeado. El riesgo de muerte por el impacto en vehículos con delanteros de tipo cuadrado fue un 26 % mayor en comparación con otros tipos de vehículos con una ergonomía menor lesiva.
24. How to save fuel and reduce injuries in automobiles (1991). En este trabajo se quiere identificar si el peso del vehículo es un factor determinante de riesgo en las lesiones por accidente de tráfico y en el consumo de gasolina. El estudio determina que hay una relación mínima no significativa entre el peso del vehículo y la severidad de la lesión; e igual sucede entre tamaño del vehículo y lesión. Los resultados indican que hay una relación significativa entre la velocidad y la lesión. Sobre el uso del combustible es significativo dependiendo de la función del peso y potencia del motor.
25. Female DUI offenders: a comparison to male counterparts and an examination of the effects of intervention on women’s recidivism rates (1991). Se compara en este trabajo delincuentes femeninos de (DUI- Conductores detenidos por conducir bajo los efectos del alcohol) y masculinos y se evalúan los resultados de la intervención en ambos sexos.
26. Environment, behaviour, and injuries (1992). En este trabajo se analiza el tripartito comportamiento, ambiente y lesiones por accidente de tráfico.

27. The validity of self reported behavioural risk factors: seatbelt and alcohol use (1992). Se realizó una encuesta telefónica para evaluar la frecuencia de uso del cinturón de seguridad mientras un conductor conduce bajo los efectos del alcohol. Los resultados del estudio concluyeron que el consumo de alcohol no es un predictor de los accidentes con heridos, por causa de no llevar puesto el cinturón de seguridad.
28. Fatal car fires from rear end crashes: the effects of fuel tank placement before and after regulation (1993). A partir de 1977 se aplica una norma federal sobre las fábricas de automóviles para colocar los depósitos de gasolina detrás del eje trasero del automóvil. Después de la aplicación de la ley se observó que disminuyeron en un 57% las lesiones en pasajeros traseros por lesiones por quemados, y por consiguiente descendió la tasa de accidentes donde se incendió el depósito de gasolina.
29. Size, not mass, of car affects severity of injury in accidents (1993). En este trabajo se analiza como el tamaño del vehículo afecta a la severidad de la lesión en accidentes de tráfico.
30. Highway deaths: false PR on the effects of PR (1994). En este estudio se evalúa la campaña puesta en marcha en junio de 1988 en el estado de Carolina del Sur de EEUU, llamada "Highways or Dieways?", cuyo objetivo fue reducir la tasa de accidentalidad. Los resultados de la campaña no fueron significativos pues durante la campaña aumentó la tasa de accidentalidad en comparación con otros estados nacionales y otras regiones del estado. Los resultados indicaron que las campañas necesitan ser acompañadas de otras medidas de prevención para tener resultados significativos.
31. Health care reform and health outcomes (1994). Se comentan los resultados de la reforma legislativa a nivel del cuidado médico de los servicios de salud.
32. Child injury control: surveillance and research questions (1994). En este trabajo se reflexiona sobre el efecto de las lesiones en los datos económicos sobre el cuidado de la salud. También se comentan las consecuencias médicas en el caso de la lesión infantil, ya que en este tramo de edad es la causa principal de muerte e invalidez. En la conclusión se priorizan los programas de prevención de la lesión como modelos eficaces para reducir la tasa de mortalidad y los costes médicos.
33. Reducing death on the road: the effects of minimum safety standards, publicized crash tests, seat belts, and alcohol (1996). En esta investigación se realizaron dos fases en un proyecto cuyos objetivos fueron: aumentar el uso de la frecuencia del cinturón de seguridad y evaluar el descenso de la tasa de alcohol en conductores. A partir de los datos estadísticos obtenidos entre 1975 y 1991 se programaron los objetivos de este proyecto, donde se observó un descenso de la tasa de accidentalidad después de la aplicación normativa, tanto del uso del cinturón de seguridad y la tasa de alcoholemia.
34. Motor vehicle rollover and static stability: an exposure study (1997). Este estudio analiza la exposición al riesgo del vehículo tipo 4x 4, por lo que se refiere a factores de riesgo como velocidad y estabilidad variante del vehículo. Los resultados mostraron una estabilidad baja cuando aumenta el número de pasajeros. Las conclusiones sugieren a los fabricantes una estabilidad estática de 1,2 o mayor para evitar riesgos y accidentes.

35. Causal webs, preventive brooms, and housekeepers (1998). Se describe el perfil del rol de la mujer” ama de casa” americana.
36. Alcohol and fatal crashes among american Indians (1999). Se realiza un estudio sobre las consecuencias del consumo del alcohol en los accidentes de tráfico en la población de indios americanos.
37. Reduced fatalities related to rear set shoulder belts (1999). El estudio fue realizado durante 1988-1996 y se analizaron los accidentes debidos por no llevar el cinturón de seguridad.
38. Groundsless attack on an uncommon man (2001). Se describe el ataque de “groundsless” y sus consecuencias en la seguridad vial.
39. Injury outcomes in children following automobile, motorcycle, an all terrain vehicle accidents an institutional review (2006). En esta investigación se analizan las tasas de accidentalidad, tipo de lesión y tipo de vehículo, con el objeto de realizar una revisión del tema de carácter institucional.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

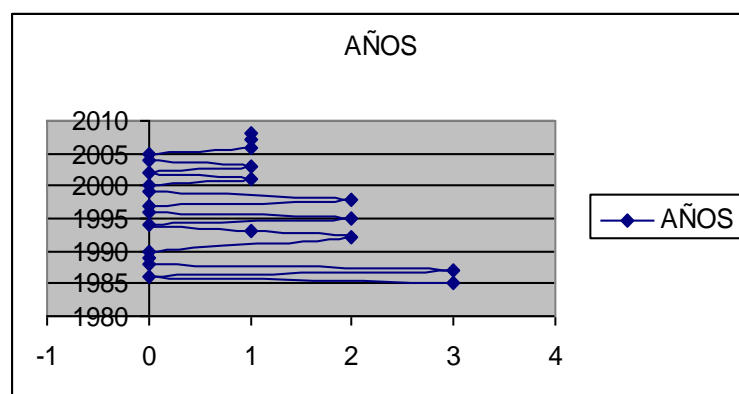


AGRAN, PHYLLIS F. (25)

El autor tiene 26 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1985 (3), 1987 (3), 1992 (2), 1993, 1995 (2), 1998(2), 2001, 2003, 2006, 2007 Y 2008. Durante 23 años publica, en la base de datos Medline 25 trabajos, siendo su mayor período productivo 1985 y 1987 con tres publicaciones, respectivamente.



Gráfica: Productividad de Agran, P. F. en la base de datos Medline

REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en la revistas: Annals of Emergency Medicine, The Journal of Trauma, Injury Prevention (2), American Journal of Diseases of Children (2), Accident Analysis and Prevention (4), Pediatric Annals, Pediatrics (10), JAMA (2).

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Motor vehicle occupant injuries in non-crash events (1981). Los datos sobre lesiones en accidente de tráfico, a veces no son registradas en el hospital. En este estudio se revisaron 79 casos de niños que habían sufrido un accidente. Se comenta el tipo de lesión, grave y moderada que se registró. En la conclusión se menciona que debe incorporarse en educación para la salud, el riesgo adicional de la salud, por accidente de tráfico.
2. Injury reduction by mandatory child passenger safety laws (1983). En este trabajo se recoge el período de cambio legislativo sobre la seguridad vial infantil en el vehículo y sus consecuencias en la reducción de la tasa de accidentalidad.
3. Motor vehicle childhood injuries caused by noncrash falls and ejections (1985). Se describen diferentes tipos de accidentes y lesiones en niños, por no llevar el sistema de retención adecuado. Aunque algunos niños si que llevaban el cinturón y también sufrieron lesiones, fueron en general poco serias. En el estudio la mayor parte de lesiones fueron acompañadas de abrasiones, laceraciones y contusiones.
4. Non-crash motor vehicle accidents. Injuries to children in the vehicle interior (1985). En este trabajo se recogen las lesiones más típicas del niño que puede sufrir en el interior del vehículo. En la conclusión se

enfatisa la importancia del uso de los sistemas de retención para la prevención de la lesión.

5. Motor vehicle accident trauma and restraint usage patterns in children less than 4 years of age (1985). En este trabajo se realiza una revisión de los diferentes tipos de modelo de lesión, dependiendo de la situación en el automóvil y tipo de accidente.
6. A comparison of reported and unreported noncrash events (1985). Se comparan dos fuentes de datos para la investigación de los accidentes de tráfico, una la policial y la otra la del hospital. Se considera como un problema principal analizar y valorar de qué forma informan del accidente estas dos fuentes de información.
7. Injury reduction by mandatory child passenger safety laws (1985). En este trabajo se recogen un análisis sobre la frecuencia de lesiones en niños, en la categoría de pasajero, los resultados indican una reducción del número de lesiones después de la nueva aplicación de la normativa.
8. Effects of legislation on motor vehicle injuries to children (1987). Esta investigación fue diseñada para evaluar los efectos de nueva legislación sobre la lesión del niño que viaja como pasajero de un vehículo, desde la perspectiva de las urgencias de un hospital. Se evaluó una tasa significativa más baja del número de heridos después de la nueva legislación.
9. Fetal death in motor vehicle accidents (1987). En este trabajo se recogen los accidentes en los que afectan a las mujeres embarazadas, desde 1982 a 1985. En el momento del accidente ninguna de las embarazadas llevaba puesto el cinturón de seguridad.
10. Injuries to a sample of seatbelted children evaluated and treated in a hospital emergency room (1987). Este estudio proporciona las descripciones de los tipos de lesiones en una muestra de niños de 0 a 14 años de edad que sí que llevaban puesto el cinturón de seguridad. En los resultados se muestra que las lesiones fueron causadas en accidentes donde la deformación de vehículo fue muy grande. En las conclusiones se mantiene la evidencia de la importancia de llevar puesto el cinturón de seguridad y los sistemas de retención.
11. Limitations of data compiled from police reports on pediatric and bicycle motor vehicle events (1990). Se compararon los informes policíacos proporcionados por un hospital que supervisa las lesiones en niños menores de 15 años, tanto como peatones y ciclistas.
12. Pediatric injuries in the back of pickup trucks (1990). Este estudio compara las lesiones infantiles por accidente de tráfico tanto en un vehículo particular como en un taxi. La muestra consistió en 290 niños entre 0 y 14 años de edad, 201 de los cuales los niños viajaban en la parte posterior del vehículo. Los resultados mostraron diferencias en la severidad de la lesión, siendo mayores en el taxi. Se recomienda la educación de los padres respecto al peligro de los niños de viajar en un automóvil sin sistemas de retención.
13. Comparison of motor vehicle occupant injuries in restrained and unrestrained 4 to 14 year olds (1992). Este estudio compara las

lesiones entre dos grupos de edad, de 4 a 9 años y de 10 a 14 años. Los resultados sugieren que llevar al niño en el asiento delantero de 4 a 9 años puede proporcionar menos protección que para los niños de 10 a 14 años y adultos.

14. On lap stravel: still a problem in motor vehicles (1992). Los estudios de observación nacionales indican que los niños no se colocan a los niños en sistemas de retención y suelen ir en los brazos de un pasajero. El estudio de este autor fue realizado para determinar las condiciones en las cuales los niños viajan en el automóvil. Los datos fueron recogidos de un sistema de supervisión hospitalaria para lesiones infantiles por accidente de tráfico. Se realizó un programa para promocionar el uso de los sistemas de retención y los resultados fueron significativos. Se consiguió reducir en un 30% la lesión corporal, un 69 % de la lesión intracraneal y un 75% de la hospitalización. Por lo que se recomienda implicar a los padres para conocer los riesgos de la lesión infantil y que sean conscientes de la importancia de colocar al niño en un sistema de retención.
15. The bicycle: a developmental toy versus a vehicle (1993). Este estudio fue diseñado para comparar colisiones de bicicletas, conducidas por niños. Se hicieron dos grupos, el grupo de niños que utilizaban la bicicleta como medio de transporte y los niños que utilizaban la bicicleta solo cerca de sus casas, utilizándola como un juego. Se recogieron los datos de las lesiones curadas en un hospital de niños con edad de 0 hasta 14 años. La muestra consistió en 289 niños, los resultados no mostraron diferencias significativas entre los dos grupos. Las recomendaciones se refieren a la importancia de establecer una edad para que los niños puedan circular, separar a los ciclistas del tráfico, consideración de la normativa y utilización del casco.
16. Differences in child pedestrian injury events by location (1994). Dependiendo de la situación en este trabajo se analizan las diferencias en cuanto a lesión, por accidente de tráfico, en niños. En el estado de Midblock a partir de los datos estadísticos en cuanto a la tasa de accidentalidad: 11% por accidente de tráfico, 8% de lesiones en garajes, 28% intersecciones. Se realizó un estudio en cuanto a la ubicación del accidente y factores de riesgo asociados, tales como la velocidad, con el fin de reducir lesiones en niños, tanto como peatón y pasajero.
17. Surveillance of pediatric injury hospitalizations in Southern California (1995). Este estudio fue diseñado para determinar la incidencia y causas de hospitalización en niños menores de 15 años de edad en el estado de California. Los resultados mostraron que las lesiones peatonales eran más frecuentes entre niños de 1-4; y 5-9 años, mientras que en niños mayores eran más frecuentes los accidentes en bicicleta. El estudio ilustra la necesidad de realizar un seguimiento de los datos locales y regionales para prevenir la lesión.
18. Who carries passengers in the back of pickup trucks? (1995). Este estudio fue diseñado para comparar a los camioneros que llevan

pasajeros y los conductores que llevan carga. Se trató de identificar conductas de riesgo en las dos poblaciones. Se realizaron encuestas telefónicas y se identificaron conductas de alto riesgo en los camioneros que usaban el camión para usos múltiples, transporte de carga y personas en la parte trasera; así como en los conductores que transportaban solo personas, durante todo el día, con diferentes horarios en el mismo día como, transporte escolar y transporte diario.

19. Family, social and cultural factors in pedestrian injuries among hispanic children (1998). Factores sociales, culturales y familiares responsables de las lesiones por accidente de tráfico en niños hispanos. En el estudio se utilizó una muestra de 98 niños entre 0 y 14 años de edad, hospitalizados como resultado de una lesión peatonal. Los casos fueron comparados con controles usando la logística condicional. Los resultados mostraron correlaciones significativas entre familias con bajo estatus económico, variables culturales y riesgo creciente de la lesión.
20. Associated with restraint use of children in fatal crashes (1998). En este trabajo se comentan casos en los que se asocia un mal uso de los sistemas de retención como causa de lesiones severas en niños, en accidentes de tráfico. En este trabajo se revisa el buen y mal uso de los padres en los sistemas de retención adecuados para los niños. Se realiza una reflexión acerca de como el mal uso es causa de lesión infantil, por ejemplo el colocar una sillita no adecuada al peso y talla del pasajero, en el accidente repercute en lesiones severas en el niño. En la comunidad pediátrica se apela a una legislación más fuerte para modificar patrones de conducta.
21. Rates of pediatric and adolescent injuries by year of age (2001). El propósito de este estudio es analizar las causas de hospitalización y las causas específicas de la lesión para evaluar qué grupo es el de mayor riesgo, si niños o adolescentes. Para ello se utilizaron los datos del hospital de los residentes en California durante 1997. Los resultados muestran que en 1977 en California, 35.277 niños y adolescentes se hospitalizaron de 0 a 9 años y 1.934 se murieron como consecuencia de la lesión. Las lesiones por vehículos de motor se doblaron entre 10 y 14 años de edad y se cuadruplicaron entre 14 y 18 años de edad. Estos datos pueden ser útiles para empezar una intervención temprana que permita a pediatras y otros profesionales de salud a formar sobre la prevención de la lesión.
22. Rates of pediatric injuries by 3 month intervals for children 0 to 3 years of age (2003). Este estudio fue realizado para identificar los factores de riesgo de los niños menores de 4 años. Para ello se analizó el censo americano de estimaciones de la población de California durante 1996 y 1998. La categorización tuvo en cuenta hitos de desarrollo físico, de motor, conductuales y cognitivos de los niños de 0 a 3 años. Los resultados mostraron 23.173 lesiones de las cuales 636 fueron severas y al final degeneraron en muertes. La proporción de lesiones aumentaba rápidamente con la edad, alcanzando el máximo de 15 a 17 meses, siendo este período el de mayor riesgo antes de que

el niño cumpliera 15 años. Las causas principales de lesión en este período de edad era en tercer lugar el transporte, en escalas, eran caídas, envenenamiento y transporte. Se priorizan las estrategias basadas en la epidemiología de la niñez para la prevención de la lesión.

23. Violators of a child passenger safety law (2004). Se realizó un perfil sobre el conductor infractor y las sanciones más comunes. Las variables que caracterizan a este tipo de conductor son las circunstancias del transporte y del viaje, estilo parental, comportamiento del niño, riesgos percibidos del conductor, sexo femenino y raza hispana con rentas menores a 30.000 dólares anuales.
24. Development of a child safety seat Hassles Scale in a largely low income population (2006). Este estudio analiza las tasas de frecuencia de uso de los sistemas de retención infantiles a partir de una campaña en 2001 llamada "Health People 2010", para ello se entrevistaron a 132 padres con niños de 12 a 47 meses. Las entrevistas finales se pasaron tres meses después de las iniciales. Los resultados indican que sólo el 59% de los padres colocaban al niño en un sistema de retención, por ello se sugiere que estas campañas son importantes para promocionar la seguridad vial.
25. School transportation safety (2007). Este trabajo proporciona una nueva información sobre la legislación, estudios, recomendaciones a partir de 1996 sobre la seguridad vial. Se prioriza la labor de los pediatras a nivel familiar para promocionar una educación temprana sobre seguridad vial.
26. Passenger safety: direction, selection, location, installation (2008). Se realizan recomendaciones sobre cómo podemos viajar seguros, conductores y pasajeros. Se hace un análisis de las diferentes situaciones en las que podemos encontrarnos cuál es el sistema de retención más adecuado según la talla y peso del niño y el y lugar del automóvil.

IDENTIFICADORES

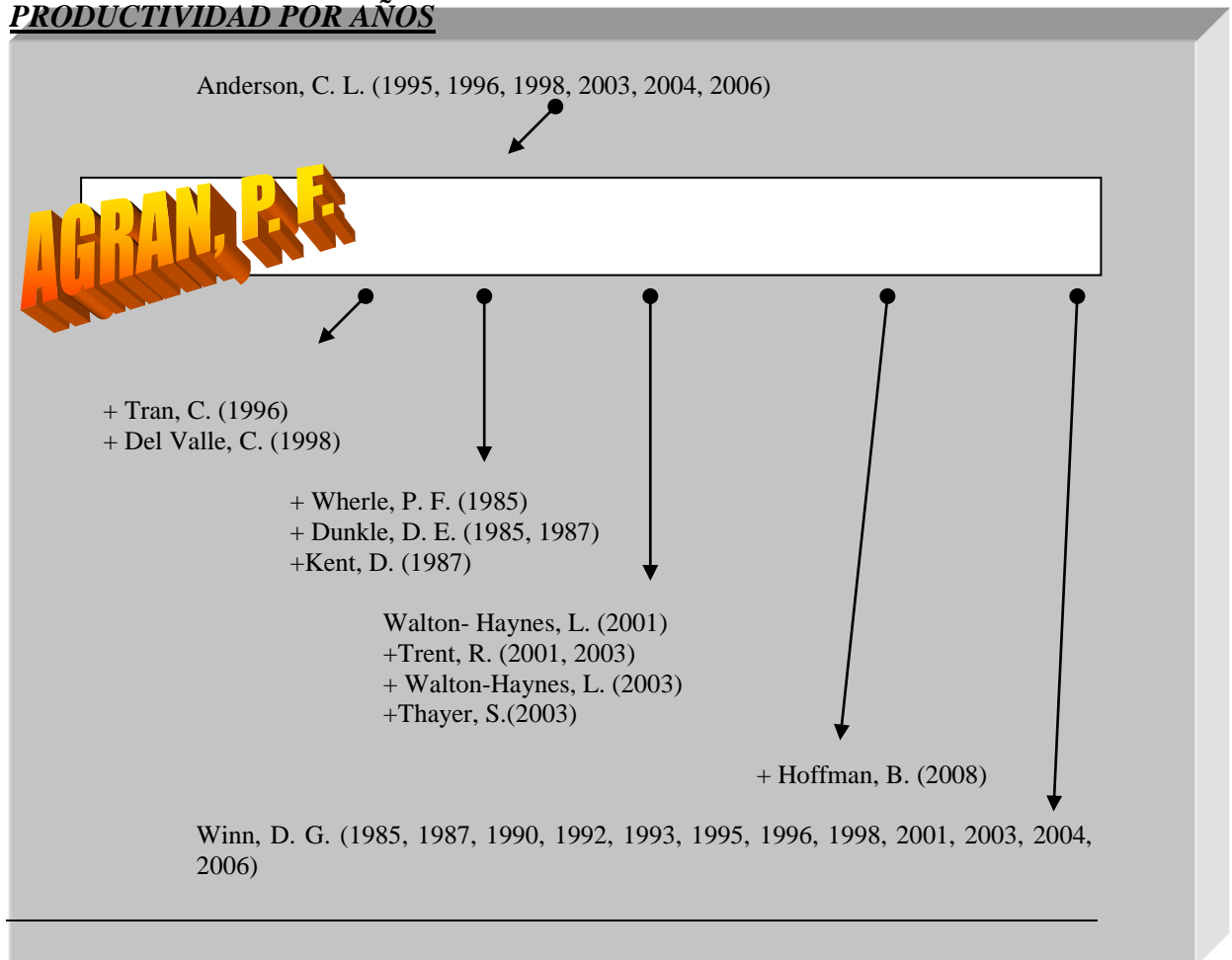
El autor utiliza 369 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 14,19. La frecuencia de los descriptores utilizados son:

Abdominal injuries / epidemiology, accidental falls / mortality, accidental falls / (statistics & numerical data), accidents, traffic (7), accidents, traffic / mortality (2), accidents, accidents, traffic (4), accidents, traffic / (prevention & control) (3), accidents, traffic / (statistics & numerical data) (7), adult (4), adolescent (13), adolescents, age distribution (4), age factors (2), aged, age injuries / epidemiology, automobile, automobile / driving (3), automobile driving / (statistics & numerical data), automobiles / (legislation & jurisprudence) (2), automobiles, automobiles / classification, attitudes, battered child syndrome / mortality, behavior, bicycling / injuries (2), bicycling / (statistics & numerical data), birth weight, California (11), California / epidemiology (3), case control studies (2), cause of death (3), chi – square distribution, child (17), child behavior, child, preschool (18), confidence intervals, cost savings (2), cultural diversity, craniocerebral trauma / epidemiology (2), crime / (statistics & numerical data), criminal law social control, data collection (2), databases, factual, emergencies, emergency medical services, emergency hospital / utilization, emergency service, hospital (2), environment, equipment safety, equipment design, factor analysis, female (11), fetal death / etiology, fetal distress / etiology, focus groups, formal,

formal walking , gestational age, health education, health knowledge, hispanic americans, hispanic americans / (statistics & numerical data), hospitalization / (statistics & numerical data) (3), hospital records, hospital information systems / standards, housing, humans (25), infant (13), infant child, preschool, infant, newborn (3), infant equipment / economics (2), infant equipment / utilization (3), injury severity score (2), incidence (3), infant (3), infant newborn (2), legislation as topic (2), logistic models, male (10), middle aged, motor vehicles / (legislation & jurisprudence), mothers, odds ratio, parents, play and playthings, transportation, physical craniocerebral trauma / (prevention & control), population surveillance , population surveillance / methods, poverty, practice, protective devices, protective devices / standards, pregnancy, registries, restraint , restraint physical, risk, risk factors (3), safety, safety / standards, safety / (legislation & jurisprudence), sampling studies, seat belt /(legislation & jurisprudence), seat belts / standards (2), seat belts / utilization, seat belts (4), schools, spinal injuries / epidemiology, sex distribution (2), socioeconomic factors, social control, statistical survival rate, traffic / (statistics & numerical data), transportation / (legislation & jurisprudence), transportation / standards, thoracic injuries / epidemiology (2), trauma severity indices, united states (2), united states / epidemiology (2), walking / (injuries), wounds and injuries, wounds and injuries / epidemiology (9), wounds and injuries / etiology (4), wounds and injuries / (prevention & control) (7), wounds and injuries / economics, wounds and injuries / classification (5), wounds, penetrating / epidemiology.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

PRODUCTIVIDAD POR AÑOS

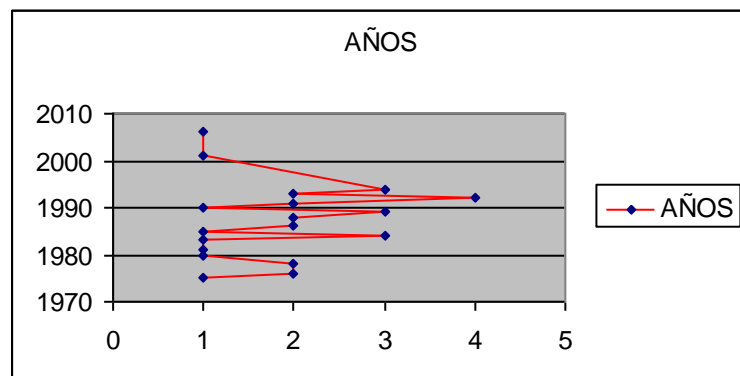


EVERY, J.G. (20)

El autor tiene 20 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1975, 1976 (2), 1978 (2), 1980, 1981, 1983, 1984 (3), 1985, 1986 (2), 1988 (2), 1989 (3), 1990, 1991 (2), 1992 (2), 1993 (2), 1994 (3), 1992 (2), 2001, 2006 . Durante 31 años publica, en la base de datos Medline 20 trabajos, siendo su mayor período productivo 1984, 1989 y 1994 con tres publicaciones.



Gráfica: Productividad de Avery, J. en la base de datos Medline

REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en la revistas: Scandinavian and Dutch lessons in childhood road traffic accident prevention, Public Health (2), Archives of Emergency, Practitioner (2), British Medical Journal (8), Injury Prevention (2), BMJ (1).

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 200 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 10. La frecuencia de los descriptores utilizados son:

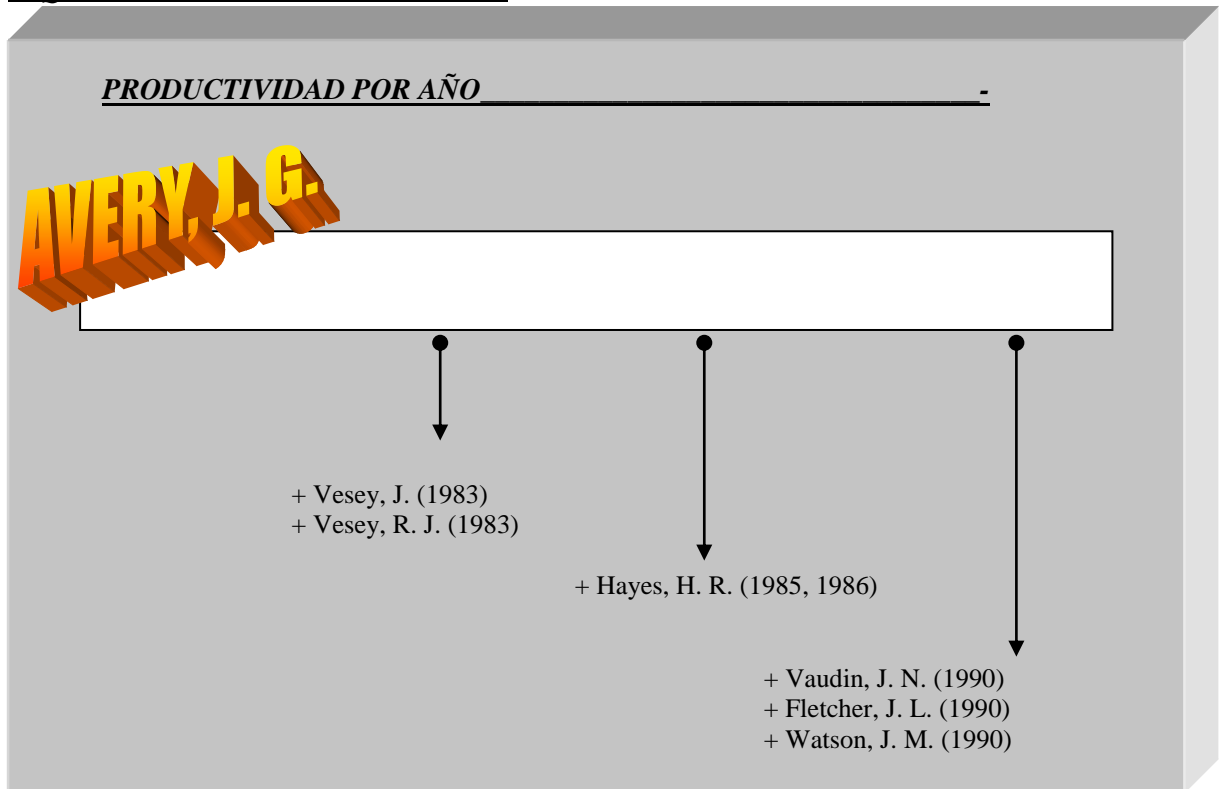
Accidents, traffic (2), accidents, traffic / economics, accident, traffic / mortality, accidents, traffic / (statistics & numerical data) (2), accidents, traffic / (prevention & control) (8), accident, prevention (6), adolescent (10) , adult (3), age factors, aged, alcohol drinking (3), Australia / epidemiology, athletic injuries / epidemiology, athletic injuries / (prevention & control), automobiles, bicycling injuries , child (8), child, preschool (9), city planning, cerebrovascular disorders / (prevention & control), craniocerebral trauma / (prevention & control), craniocerebral trauma / etiology, England (3), education (2), female (5), Great Britain (11), government, head protective devices, head protective devices / utilization (2), health education (2), health policy, humans (16), incidence, female, formal, infant (7), infant mortality, infant newborn (5), learning, legislation as topic (5), male (8), middle aged, mortality, motorcycles, Netherlands, poverty, protective devices (4), protective clothing, risk factors, rural population, safety (3), Scandinavia, seat belts (6), seasons, sex factors, social control, social class, state medicine, survival rate, terminology as topic, united states, urban population, statistics & numerical data, Wales , wounds and injuries / etiology, wounds and injuries / epidemiology, wounds and injuries / classification, wounds and injuries / (prevention & control) (2), wounds and injuries / mortality.

B) BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Motorcyclists' injuries (1977). En este trabajo se clasifican las lesiones más comunes entre motoristas.
2. Motorcycle training and accidents (1977). En esta investigación se muestra un programa de entrenamiento para el aprendizaje de conducción de la motocicleta.
3. Car seat belt legislation third time lucky ? (1978). Se evalúa la puesta en marcha de una campaña de prevención de lesiones, centrada en el uso del cinturón de seguridad, después de un cambio normativo en Gran Bretaña.
4. Motorcycle accidents in teenage males. A modern epidemic (1979). Se analiza desde la perspectiva epidemiológica los accidentes de motoristas.
5. Motorcycle crash helmets (1979). Esta investigación evalúa el uso del casco en las motocicletas en Gran Bretaña, así como la eficacia de la nueva legislación sobre su uso.
6. The safety of children in cars (1980). En este trabajo se investiga la seguridad de los niños en vehículos.
7. Medical planning for a major event: the Pope's visit to Coventry airport, 30 may 1982 (1982). En esta investigación se describe un proyecto de salud en un centro médico.
8. Scandinavian and Dutch lessons in childhood road traffic accident prevention (1982). Cada año muere aproximadamente un millón de personas y aproximadamente 10 millones resultan gravemente heridas en las calles de todo el mundo. Las medidas educativas para enseñar a los peatones cómo moverse en las calles, se considera un componente esencial de toda estrategia de prevención, además la educación peatonal se ha recomendado en muchos países. Sin embargo, como los recursos disponibles para la seguridad en las calles son limitados, una cuestión clave es la eficacia relativa de las diferentes estrategias de prevención. Otro tema que se aborda es la seguridad del niño cuando viaja de pasajero en bicicleta, se discuten las formas de viajar de forma más segura y se muestra con fotografías como colocar la sillita en la bicicleta de forma correcta.
9. Children in cars (1983). En este trabajo se investiga sobre la accidentalidad de los niños en vehículos a motor.
10. Seat belt success: where next ? (1984). Reflexión sobre la eficacia del cinturón de seguridad, se analiza dónde y en qué casos es muy importante su uso.
11. The overall assessment of the medical effects of seat belt legislation in the United Kingdom (1985). El autor en este trabajo evalúa un programa llevado a cabo en Gran Bretaña sobre la implantación legislativa del cinturón de seguridad.
12. Death and injury to children in cars in Britain (1985). En este trabajo se analiza la tasa de mortalidad y lesiones infantiles, por accidentes de tráfico de vehículos en Gran Bretaña.
13. Restraint of babies in cars (1986). En este estudio se analizan los diferentes sistemas de retención infantiles que se utilizan en el vehículo.

14. Time to stop putting the clocks back? (1987). En este trabajo se mide el tiempo que los vehículos esperan ante la señal de stop, con el fin de obtener el perfil del infractor de las señales verticales, horizontales y luminosas.
15. Sporting motorcycle accidents in children (1988). En esta investigación se evalúa el accidente infantil producido en zonas de juego donde se practica el deporte de las motocicletas.
16. Premature mortality due to alcohol related motor Vehicle traffic fatalities- United States, 1987 (1988). En este trabajo se analiza la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico por causa de consumo de alcohol.
17. Geographical and social variations in mortality due to childhood accidents in England and Wales 1975-1984 (1990). En esta investigación se realizó un análisis sobre los índices de mortalidad de los accidentes acaecidos en niños de 0 a 14 años durante los años 1974-79 y 1980-84, en Inglaterra y Gales. Los índices de mortalidad mostraron que eran más altos en el norte y al oeste de Inglaterra y más bajo en el sur y este. Las tasas eran más altas en áreas urbanas que en áreas rurales. Había una diferencia mayor de cinco puntos entre las tasas más altas y más bajas. Se encontró una correlación muy significativa con la variable privación social. En la conclusión se indicó que se requieren mayores esfuerzos para reducir la tasa de mortalidad en accidentes de tráfico infantiles.
18. Health of the nation (1991). En este trabajo se realiza un estudio exhaustivo sobre la salud de la nación de Inglaterra.
19. Children and bicycles (1995). En esta publicación el autor describe las medidas de prevención de lesiones craneoencefálicas llevadas a cabo en Australia a través de la política legislativa sobre el uso del casco. Justifica las acciones legislativas con una introducción sobre datos estadísticos sobre lesiones y muertes por circular en bicicleta sin casco.
20. Accident prevention injury control -injury prevention- or whatever? (1995). Se realiza un estudio en Inglaterra sobre la accidentalidad, y se reflexiona si se debe actuar sobre el control de la lesión o sobre la prevención de la lesión.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

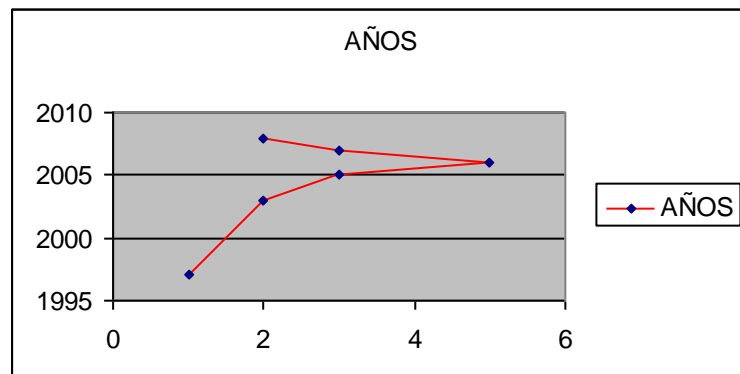


WILLIAMS, ALLAN F. (13)

El autor tiene 13 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1997, 2003 (2), 2005 (3), 2006 (5), 2007 (3), 2008 (2). Durante 17 años publica, en la base de datos Medline 13 trabajos, siendo su mayor período productivo 2005 y 2007 con tres publicaciones respectivamente.



Gráfica: Productividad de Williams, Allan F. en la base de datos Medline

REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en la revistas: Journal of Safety Research (6), Injury Prevention, Traffic Injury Research, Foundation Public Health Reports, Traffic Injury Prevention (5), American, Journal of Preventive Medicine.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 231 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 17,76 . La frecuencia de los descriptores utilizados son:

Acceleration, accident prevention, accidents traffic (9), animals, animal, age factors (4), aged, aged 80 and over, adolescent (9), adolescent psychology, adult (4), adverse effects, age distribution, alcohol drinking (2), alcoholic intoxication (3), attention, attitude (2), automobiles (3), automobile driving (11), behavior, Connecticut (2), complications ,consumer satisfaction, data collection, epidemiology (2), formal, female (6), forecasting, health behavior, health policy, humans (11), interviews as topic, income, injuries accidents, interviews as topic, questionnaires, licensure (5), legislation & jurisprudence (5), male (5), middle aged (2), mortality, mortality mammals, motorcycles, ownership, parents, parenting, parent child, photography, peer group, population surveillance, public health, prevention & control (2), reminder systems, risk assessment (6), risk factors (7), risk taking (2), risk taking safety, rural population, traffic accidents (3), seat belts (3), seat belts utilization, statistics & numerical data (6), safety (3), safety management, social control, time (2), time factors (2), travel, trends, trends licensure, trends jurisprudence, prevention & control automobile, United states (5), Virginia.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

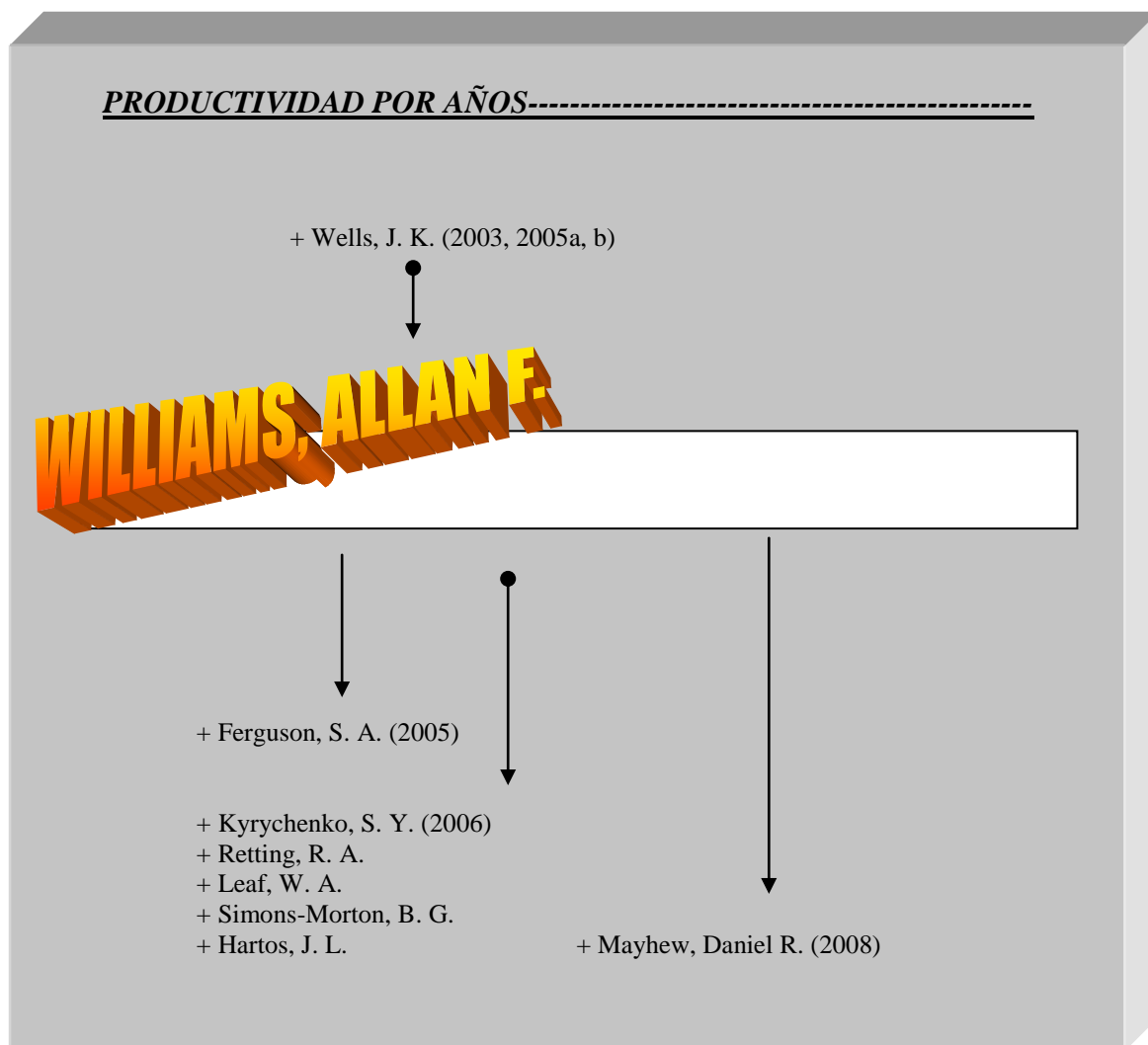
1. Earning a driver's licens (1997). Los conductores adolescentes en EEUU han elevado la tasa de accidentalidad por la inmadurez e inexperencia en la conducción. En este trabajo se comenta el sistema de obtención de la licencia de conducción, se revisan los programas de los años 1996 y 1997 en EEUU y se comparan con los programas de Nueva Zelanda, Australia y Canadá. Se discute la eficacia y puntos débiles de cada programa.
2. Drivers' assessment of Ford's belt reminder system (2003). La entrada en vigor de la legislación sobre el cinturón de seguridad en Canadá en 1980 y en EEUU fue acompañada de un proyecto de publicidad para lograr una frecuencia de uso en un 90%. Se comenta en los dos países como tuvo lugar la puesta en marcha del programa legislativo e informativo acerca de las ventajas y desventajas del uso del cinturón de seguridad.
3. Teenage drivers: patterns of risk (2003). Para determinar los modelos de riesgo en la conducción de conductores adolescentes se realizó este estudio. Los resultados mostraron un bajo riesgo durante el proceso de aprendizaje de conducción, mientras que un alto riesgo después de la obtención de la licencia, en la conducción nocturna, después de haber ingerido alcohol, y llevando pasajeros adolescentes.
4. Commentary: next steps for graduated licensing (2005). En este trabajo se realiza un comentario sobre la conducta de los conductores que han obtenido la licencia de conducción recientemente.

5. Sixteen year old drivers in fatal crashes, United States, 2003 (2005). En este trabajo se analiza la conducción de los conductores de 16 años en EEUU durante el período 1993-2003. Los datos fueron obtenidos a partir del informe de Análisis de accidentes de tráfico estatales, donde se observó que el 26% de los accidentes se producía a los 16 años y llevaban pasajeros adolescentes. En la conclusión se comenta que no había ningún cambio sobre la tasa de accidentalidad tarde- noche, seguía en la misma proporción que anteriores años y se reflexiona sobre la importancia de progresar nacionalmente en la reducción de accidentalidad en ese tramo de edad.
6. Characteristics of vehicle animal crashes in which vehicle occupants are killed (2005). Durante los últimos 10 años murieron en accidentes de tráfico 1500 personas en colisiones con animales. El objetivo de este estudio era determinar el tipo de caída más frecuente y la raza del animal para poder establecer medidas de prevención. El perfil del accidente fue animales en zonas urbanas, sólo involucrado un vehículo, coche y motocicleta, zonas con límite de velocidad y ocurrían durante la tarde noche, el animal más frecuente era el ciervo. Algunas de estas fatalidades ocurrieron por no llevar de forma apropiada la protección oportuna.
7. Young driver risk factors: Successful and unsuccessful approaches for dealing with them and agenda for the future (2006). En este artículo se identifican los factores de riesgo del conductor joven y se comentan las formas tradicionales sobre los programas para obtener la licencia de conducción, el autor reflexiona sobre los puntos positivos y negativos del mismo. Como estrategia de futuro sugiere que la intervención más adecuada es la interdisciplinar que aúna al conductor, padres, comunidad (policía y legislación).
8. Alcohol impaired driving and its consequences in the United States: the past 25 years (2006). Se realiza una revisión de las consecuencias sobre la legislación del alcohol en la conducción en EEUU durante los últimos 25 años. Se comenta la reducción de la tasa de accidentalidad, sobre un 35-40% sobre los últimos 5 años (1990-1995) y la proliferación de leyes eficaces.
9. Parents' views of teen driving risks, the role of parents, and how they plan to manage the risks (2006). Se realiza un estudio sobre padres e hijos de Connecticut realizado durante el período de supervisión de la conducción. El estudio se realizó antes de ponerse en marcha la legislación sobre las restricciones de supervisión de conducción nocturna y las restricciones sobre el alcohol y llevar pasajeros. Los resultados indican que los padres eran conscientes de los riesgos de los adolescentes en el automóvil y piensan que son muy importantes en la supervisión de la conducción. Sobre los factores de riesgo, los padres se preocupan por el riesgo de conducción nocturna sin embargo no parecen ser conscientes del riesgo que implica llevar pasajeros adolescentes en el vehículo.
10. Characteristics of speeders (2006). En este trabajo se establece un perfil sobre los conductores que exceden los límites de velocidad por encima de 15 km/h. Para realizar este trabajo se grabaron 13 vías en el estado de Virginia, se compararon las velocidades de los conductores más rápidos y más lentos. En el estudio se correlacionó esta variable con la antigüedad del vehículo, el

género y la edad del conductor. Los resultados muestran que el 5% viajaban por debajo de la velocidad permitida y el 3% por encima de la velocidad establecida. Los conductores que exceden por encima del límite de velocidad establecida son conductores jóvenes, con vehículos nuevos y con otras infracciones en sus expedientes, son un grupo de alto riesgo y su conducta debe estar controlada por la ley.

11. *Vehicles driven by teenagers in their first year of licensure (2006)*. El objetivo de este trabajo es determinar el acceso a los vehículos de los conductores noveles durante su primer año de conducción. Se utilizó una muestra de 3500 adolescentes de Connecticut con sus padres, y se les pasó una encuesta telefónica. En el grupo experimental a padres e hijos se les informó sobre la importancia de las restricciones horarias y de pasajeros. Los resultados mostraron que los varones y mujeres conducían y tenían un vehículo inmediatamente después de la obtención de la licencia. Un año después seguía teniendo el vehículo un 74%. El tipo de vehículo utilizado era un vehículo de poca cilindrada en un 36% frente a los deportivos o de vehículos grandes de gran cilindrada. .
12. *Contribution of the components of graduated licensing to crabs reductions (2007)*. En este trabajo se evalúa la contribución de los factores directamente implicados en la reducción de accidentes en conductores noveles y se comenta de qué forma se puede aumentar su eficacia.
13. *Passenger effects on teenage driving and opportunities for reducing the risks of such travel (2007)*. Estudia el efecto de los pasajeros traseros, de los conductores adolescentes en el consumo de alcohol. La combinación de la distracción con la tasa de alcohol son dos factores de alto riesgo en la conducción de automóviles de los jóvenes. Los resultados muestran que los adolescentes con período de supervisión parental no hacen caso de la restricción y viajan con amigos sin adolescentes de supervisión y tienen mayor tasa de accidentalidad.
14. *Science graduated licensing (2007)*. En este trabajo se relacionan algunos temas del temario de obtención de la licencia de conducción en EEUU como la velocidad con problemas de física.
15. *Afterword: teen driving (2008)*. Se comentan las nuevas medidas incorporadas en el programa de obtención de la licencia de conducción en EEUU con el fin de evitar accidentes en conductores noveles. El autor en este trabajo realiza una revisión y síntesis de la literatura sobre el tema y los resultados que obtiene son que las medidas adoptadas sobre la restricción de la conducción por la noche y sobre llevar pasajeros han contribuido a la reducción de accidentes.
16. *Graduated licensing and beyond (2008)*. Se realiza una revisión sobre los sistemas de obtención de la licencia de conducción en EEUU.

ESQUEMA DE LAS COLABORACIONES POR AÑOS

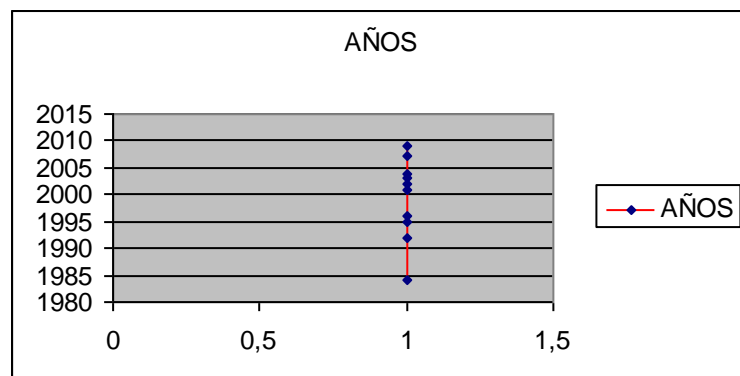


GIELEN, ANDREA CARLSON (9)

El autor tiene 10 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1984, 1992, 1995, 1996, 2001, 2002, 2003, 2004, 2007. Durante 25 años publica, en la base de datos Medline 9 trabajos.



Gráfica: Productividad de Gielen, Andrea C.. en la base de datos Medline

REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en la revistas: Injury Prevention (2), Health Education (2), Journal of Urban Health, Pediatrics, Epidemiologic Reviews, Archives of Pediatrics & Adolescent Medicine (2), Health Education Quarterly (2).

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 199 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 19,9 . La frecuencia de los descriptores utilizados son:

Accident prevention, accidents, traffic (prevention & control) (3), accident prevention (2), accidents, home / (prevention & control) (3), adolescent (2), adult (6), attitude to health (2), attitudes (2), Baltimore (3), behaviour therapy, bicycling / injuries, child (7), child, preschool (7), child, welfare, child health services / utilization, cohort studies, computer standars, community health planning / methods, community networks, consumer participation, counseling / education, counselling / standards, curriculum, education, medical , continuing / (organization & administration), emergency service, hospital / standards, health behaviour, health education, health education / methods (2), health promotion / (statistics & numerical data), health promotion / methods (2), health knowledge (4), health knowledge, attitudes, practice (3), health services accessibility / standards, health services research, home care services, hospital based / standards, hospitals, teaching , hospitals, urban, housing / standards, humans (11), female (4), follow-up studies, infant (6), infant care / methods, infant equipment / (supply & distribution), infant, newborn (2), infant welfare, internship and residency / (organization & administration), fires / (prevention & control), male (3), Maryland (2), medical staff, hospital / education, mobile health units / utilization, models, theoretical, mothers / education, mothers / psychology, outcome assessment (health care), parents / education (2), patient education as topic / methods, patient education as topic / standards, parents / psychology (2), pediatric / methods, pediatrics / education, pediatrics / standards, parent child relations (2), practice (2), poverty (3), program evaluation (4), program development , protective devices, public policy, public health practice, questionnaires (2), research, residence characteristics (2), referral and consultation, risk reduction behaviour, safety (4), safety management / standards, safety / standards, seat belts, social class (2), total quality management, urban population (2), urban health (2), urban health services / standards , united states /

epidemiology , young adult, walking (2), wounds and injuries / (prevention & control) (4), wounds and injuries / epidemiology, wounds and injuries / mortality, wounds and injuries / psychology.

B) BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

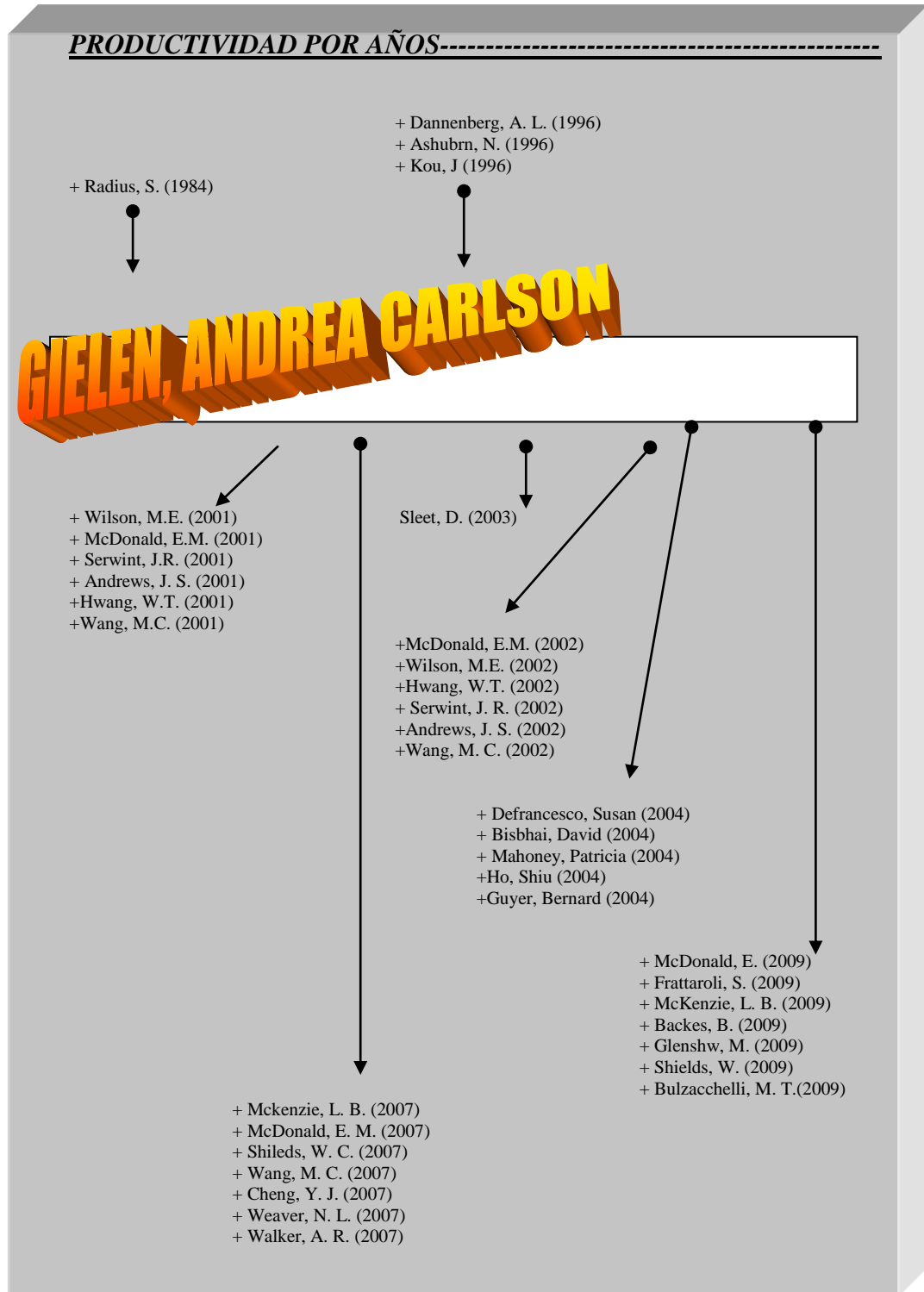
1. Project KISS (Kids in Safety Seats): educational approaches & evaluation measures (1984). El propósito de este estudio es describir cómo los padres enseñan a sus hijos sobre la conducta peatonal, referida a conocimientos, percepciones de riesgo y creencias. En la muestra se evaluaron a 732 padres de cuatros escuelas elementales de barrios urbanos (con diferencias significativas en ingresos y riesgos de lesión peatonal). Los resultados indicaron que la mayoría de los padres enseñaron a sus hijos conocimientos sobre seguridad peatonal, el 16% de los niños conocían los conocimientos básicos sobre seguridad peatonal, el 46% de los niños a partir de los 10 años pensaba que cruzaban de forma segura las calles y el 50% pensaba que era probable que pudiera tener un accidente peatonal. Los padres procedentes de los barrios de bajos ingresos además de la seguridad peatonal informaron a sus hijos sobre ambientes peligrosos como drogas, crimen, violencia y basura.
2. Health education and injury control: integrating approaches (1992). La prevención de la lesión es un problema de salud pública que es de interés para una variedad de profesionales de diferentes disciplinas. Los objetivos de este estudio son: a) describir las conductas individuales de un programa de prevención de la lesión, b) revisar las investigaciones realizadas sobre los principios que argumentan la prevención de la lesión; c) integrar los dos acercamientos teóricos existentes, el que se basa en componentes conductuales individuales y el principio que tiene en cuenta la normativa de la comunidad. Este trabajo ofrece una perspectiva multidisciplinar que puede ser eficaz programas de prevención en vías de desarrollo.
3. In home injury prevention practices for infants and toddlers. The role of parental beliefs, barriers, and housing quality (1995). Esta investigación fue diseñada para contribuir en la investigación sobre la prevención de la lesión infantil, con programas diseñados para padres que viven en zonas urbanas y tienen bajos ingresos, y que tienen hijos cuya edad está comprendida entre 6 y 36 meses. Se entrevistaron 150 madres sobre su ambiente cuando visitaron a los pediatras con sus hijos. Los resultados mostraron que la intervención fue significativa para concienciar a las familias sobre los riesgos y la prevención de la lesión.
4. Teaching safety: evaluation of a children's village in Maryland (1996). El propósito de este estudio es evaluar la seguridad infantil en un pueblo del estado de Maryland, la evaluación se realizó en la Escuela Universitaria de Johns Hopkins de Salud Pública. Se utilizaron como muestra ocho escuelas de primaria, donde se seleccionaron 410 niños. Utilizando un diseño cuasiexperimental, las pruebas de pasaron dos veces en un pre y pos-tests durante 1994-4. En el estudio también se evaluaron unos cuestionarios pasados a padres y profesores. En las encuestas realizadas a padres revelaron que el 25% de niños y el 35% de padres no utilizaron siempre el cinturón de seguridad y el 74% de los niños no usaron siempre el casco de la bicicleta.

Las respuestas de los profesores fueron positivas hacia la conducta vial de sus alumnos. La conclusión del estudio revela que este trabajo reunió a todas las personas implicadas en la seguridad vial, como alcaldes, concejales, profesores, padres y otras personas de la comunidad. El proyecto tuvo un impacto positivo y significativo hacia el conocimiento de los niños y las prácticas de seguridad de los padres.

5. Randomized trial of enhanced anticipatory guidance for injury prevention (2001). Se evalúa un programa realizado por residentes pediátricos, en un centro de salud, sobre la prevención de la lesión infantil. Se asignaron 30 residentes al azar y se formaron dos grupos, experimental y control. Ambos grupos asistieron a una hora de seminario sobre la prevención de la lesión (TIPP- The Injury Prevention Program). El grupo de intervención recibió además 5 horas de perfeccionamiento del seminario que había realizado sobre habilidades y experiencias. La muestra de familias por 196 padres de niños de 12 a 18 meses. Los datos que los residentes reunieron de los padres fueron a través de una entrevista, grabaciones sobre visitas médicas, estudios sobre el perfil de los padres y observaciones sobre sus hábitos. Los resultados mostraron resultados significativos en cuanto al conocimiento de los padres y conductas de seguridad entre los padres de altos ingresos y los resultados fueron no significativos en las familias de bajo ingreso, por ello se recomiendan este tipo de acciones para que las familias de bajo ingreso sepan como tener hábitos seguros en su vida cotidiana.
6. Effects of improved access to safety counselling, products, and home visits on parents ' safety practices: results of a randomized trial (2002). En este estudio se evalúan los resultados de una intervención realizada con residentes pediátricos para mejorar la seguridad de los hogares con bajos ingresos. Se aleatorizaron los pediatras y se asignaron los padres de niños con una edad comprendida entre 12 a 18 meses. La importancia de este estudio radica en la continuidad del programa del hospital a sus casas, para familias de bajo ingreso y ubicadas en barrios urbanos. Los resultados muestran que las familias del grupo control y experimental no mostraron diferencias significativas en cuanto a conductas de seguridad.
7. Application of behaviour change theories and methods to injury prevention (2003). En este trabajo se realiza una revisión sobre la aplicación de teorías de modificación de conducta para la prevención de lesiones.
8. Child pedestrians: the role of parental beliefs and practices in promoting safe walking in urban neighborhoods (2004). El propósito de este estudio es conocer cómo los padres enseñar seguridad vial a sus hijos y cómo los padres transmiten a sus hijos sus percepciones de riesgo y creencias. Se entrevistaron a 732 padres de cuatro escuelas elementales de barrios urbanos, que difirieron en el ingreso y los riesgos de la lesión peatonal. Los resultados indicaron que la mayoría de los padres enseñó seguridad peatonal a sus hijos. El 16% había instruido en conocimientos de seguridad peatonal básicos, 46% de los padres creen que los niños de 10 años pueden cruzar la calle de forma segura y el 50% creyeron que era probable que el niño pudiera tener un accidente peatonal.

Using a computer kiosk to promote child safety: results of a randomized, controlled trial in an urban pediatric emergency department (2007). El estudio se realizó en un centro de salud, en el departamento de urgencias, de un barrio urbano. El objetivo era evaluar si las conductas de seguridad permanecían después de la intervención y una carta recordatoria, también se evaluó la ansiedad de los padres y las razones de visita en urgencias. Para el estudio se utilizó una muestra de 759 padres de niños entre 4 y 66 meses de edad. El grupo de intervención recibió un programa personalizado de seguridad basado en el modelo del proceso de adopción de la precaución. El grupo control recibió un informe sobre otros asuntos relativos a la salud del niño. En los resultados se observa que del 93% de los padres leyeron algo del informe, el 57% lo leyeron todo, y el 68% lo discutieron con otros padres. Los resultados mostraron resultados significativos en las familias con mayores ingresos económicos. En las conclusiones se resalta la importancia de los medios informáticos como recurso para poder informar a los padres sobre aspectos importantes relativos a la salud de sus hijos.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

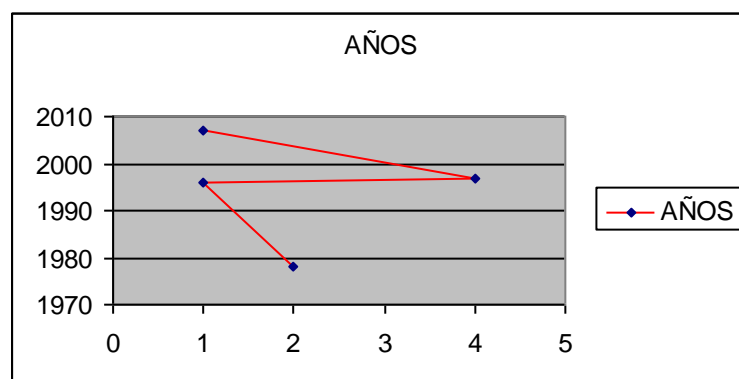


McDERMOTT, F. (9)

El autor tiene 9 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1978 (2), 1996, 1997 (4), 2007. Durante 30 años publica, en la base de datos Medline 9 trabajos, siendo su mayor período productivo 1997 con tres publicaciones.



Gráfica: Productividad de McDermott, F... en la base de datos Medline

REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en la revistas: The Journal of Trauma (3), The Australian and New Zealand Journal of Surgery, Medical Journal of Australia, Annals of the Royal College of Surgeons of England, J Trauma, Med J Aust. ,Australian Family Physician.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 148 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 16,4 . La frecuencia de los descriptores utilizados son:

Accidents, traffic (2), accidents, traffic / (prevention & control) (3), accidents, traffic / mortality (4), accidents, traffic / (statistics & numerical data), adolescent (4), adult (7), aged (4), aged 80 and over (2), alcohol drinking, alcoholism / diagnosis (2), alcoholism / (prevention & control), alcoholism / rehabilitation (2), alcoholism, automobile driver examination, automobile driving (3), automobile driving / education, automobile driving / (legislation & jurisprudence), Australia (5), breath tests (2), child, child, preschool, counselling, counselling ethanol / blood, emergency medical services, emergency service, hospital / (organization & administration), emergency medical services / (organization & administration), ethanol / blood (3), female (6), Glasgow coma scale, drug (3), health education (2), health services research, hospital mortality / trends, hospitalization / (statistics & numerical data), humans (8), infant, intensive care / (organization & administration), injury severity score (2), jurisprudence, legislation (4), male (6), middle aged (3), multiple trauma / diagnosis, multiple trauma / mortality, needs assessment, outcome assessment, health

care (2), patient care team / (organization & administration), probability (2), quality assurance, health care, reproducibility of results, time factors , trauma severity indices, seat belts, survival analysis (2), trauma centers / (organization & administration), Victoria, Victoria / epidemiology (2),wounds and injuries / epidemiology, wounds and injuries / mortality.

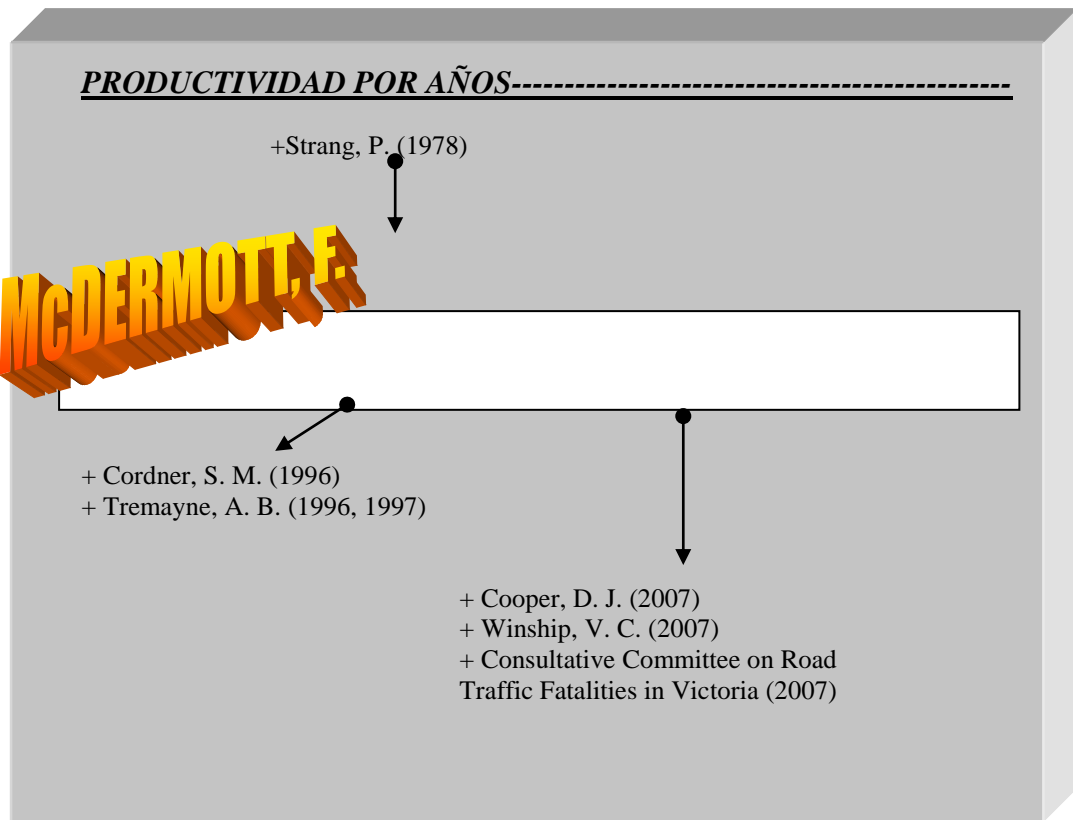
BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. The alcohol problem on the road (1977). El alcohol es la causa más común de los accidentes de tráfico. Las recientes medidas preventivas y estudios quienes identificar las causas que originan estas conductas. En la conclusión se menciona que se requieren medios para la re-educación y la puesta en marcha de programas de rehabilitación.
2. Alcohol, road crash casualties and countermeasures (1977). El alcohol es un factor que contribuye por encima de 1/3 de todos los accidentes de tráfico, los sujetos son menores de 25 años. En este trabajo se presentan los resultados de la nueva legislación en Australia y Nueva Zelanda, puesto el límite en 0,5 ml en sangre y sus consecuencias en la tasa de accidentalidad. Con la nueva campaña legislativa también se usaron medidas de prevención como programas educativos y campañas publicitarias.
3. Control of road trauma epidemic in Australia (1978). Esta conferencia discute iniciativas tomadas por el Comité de Traumatología de accidentes de tráfico, en Australia, también interviene la Real Universidad de Cirujanos, cuyo objetivo es reducir la tasa de accidentalidad y lesión en las carreteras australianas. En 1970 el Comité de Traumatología y los medios de comunicación comenzaron una campaña nacional en el apoyo de la legislación para la nueva normativa de obligatoriedad de llevar el cinturón de seguridad. Victoria fue el primer estado en el mundo occidental en introducir esta legislación. En Australia todos los estados siguieron la normativa y se logró reducir de forma significativa la tasa de accidentalidad y lesión. Otro factor de riesgo que se tomó en cuenta es el alcohol, y en 1973-74 la legislación promulgó en Australia del Sur y Victoria y en 1976 en Queensland bajar la tasa de alcohol en sangre y se da importancia a la rehabilitación, pues hay un gran porcentaje de reincidentes. En la actualidad el Comité respalda programas de reeducación para prevenir el binomio conducir y beber.
4. Compulsory blood alcohol testing of road crash casualties in Victoria : the first three years (1978). En este trabajo se revisa la historia, el análisis razonado y la puesta en práctica de de la legislación para las pruebas obligatorias del alcohol. Se analizan los conductores que sufren un accidente y entran en urgencias con una tasa alta de alcohol. La muestra escogida fue de 21.863 muertos. En los tres primeros años de la prueba el 27,1% de las muertes masculinas tenían altas concentraciones de alcohol. Se comenta la importancia de las medidas de prevención para prevenir el consumo de alcohol.
5. Prevention of road accidents in Australia (1983). Desde 1970, la proporción de tasa de accidentalidad ha estado reducida por bajar el límite

de alcohol en sangre. Desde 1977 ha habido un descenso de accidentes de vehículo motor y motoristas. Desde 1970 a 1976 se introduce en Australia una nueva legislación referida al casco de los motoristas y ciclistas.

6. Night time curfew: an option for reducing probationary driver casualties (1993). La investigación se centra en el estudio de las opciones para reducir la tasa de mortalidad en Australia, como el toque de queda nocturno para conductores noveles.
7. Evaluation of the medical management and preventability of death in 137 road traffic fatalities in Victoria, Australia: an overview (1996). En 1992 un comité multidisciplinar tuvo como objetivo de estudio identificar la causalidad de la tasa de mortalidad por accidente de tráfico en Victoria (Australia). Se evaluaron 137 accidentes (causalidad, tiempo de llegada de los servicios de emergencia, tiempo de hospitalización, y en caso de muerte la autopsia). En los resultados se identificaron 1.012 problemas con 509 admisiones, entre los cuales el 4% fue error de diagnóstico, el 21% no fue bien atendido por insuficiencias del sistema, se detectó un 4% de error en la técnica aplicada. El departamento de urgencias respondió a un 53% de los accidentados, siendo un 20 % cuidado hospitalario y el 12% necesitó cuidados intensivos. El 5% de las lesiones podrían haber sido evitables y el 33% potencialmente evitables.
8. Reproducibility of preventable death judgement and problem identification in 60 consecutive road trauma fatalities in Victoria, Australia (1997). Desde 1992 el Comité Consultivo sobre la accidentalidad del tráfico en carretera de Victoria ha ido identificando los riesgos potenciales causales de lesiones y muertes en Australia. En esta investigación se evalúan los trabajos realizados por dos comités de evaluación sobre la prevención de muertes y lesiones. Los resultados mostraron una concordancia entre los dos comités acerca de la tipología de accidentalidad evitable y la identificación de los riesgos en la carretera.
9. Management deficiencies and death preventability of road traffic fatalities before and after a new trauma care system in Victoria, Australia (2007). Este estudio compara los resultados entre 1997-1998 sobre los índices de mortalidad y 2002-2004, después de la introducción gradual de un nuevo sistema sobre el cuidado de la lesión traumática por accidente de tráfico en Victoria. Los resultados mostraron que después de la introducción de nuevo sistema aumentaron las admisiones en el departamento de urgencias y los pacientes eran admitidos en el plazo de una hora (de un 45% se pasó a una admisión de un 75% de pacientes) y los índices de mortalidad se redujeron de un 36% a un 28%. En la conclusión se menciona que el nuevo sistema de cuidado del trauma dio lugar a una disminución significativa de lesiones con alto índice de mortalidad.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

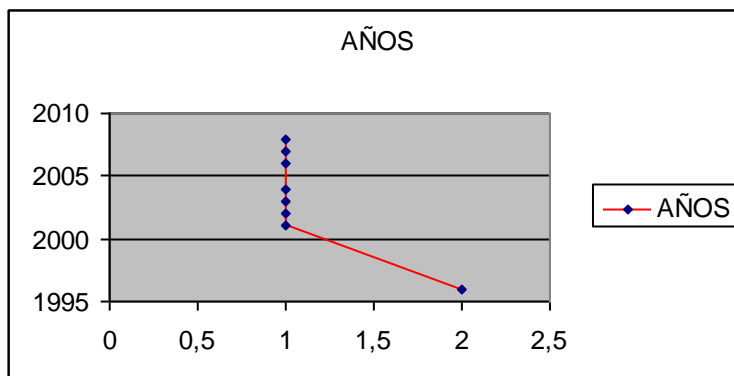


SHOPE, JEAN T. (9)

El autor tiene 9 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1996 (2), 2001, 2002, 2003, 2004, 2006, 2007, 2008. Durante 12 años publica, en la base de datos Medline 9 trabajos, siendo su mayor período productivo 1996 con dos publicaciones.



Gráfica: Productividad de Shope, Jean T.. en la base de datos Medline

REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas: Journal Safety Research (2), Injury Prevention, JAMA, Journal of Emergency Nursing, Alcoholism: Clinical & Experimental Research, American Journal of Preventive Medicine, The Journal for Adolescent Health y Journal of Studies on Alcohol.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Effectiveness of a high school alcohol misuse prevention program (1996). En esta investigación se pone en marcha un programa de prevención del consumo de alcohol en la escuela secundaria de Michigan, y se incluyó su programación en el currículum del curso. Los resultados fueron significativos pues bajó el consumo de alcohol en sexto grado. En esta investigación se pone en marcha un programa de prevención del consumo de alcohol en la escuela secundaria de Michigan. El programa se incluyó en el currículum del curso. Los resultados fueron significativos pues bajó el consumo de alcohol en sexto grado.
2. Long-term follow-up of a high school alcohol misuse prevention program's effect on students' subsequent driving (2001). Los accidentes de tráfico por consumo de alcohol son una causa importante de mortalidad juvenil. Este estudio evaluó un programa de prevención del consumo de alcohol en una escuela de secundaria. Para la investigación se utilizó una muestra de 4.635 estudiantes de secundaria del nivel 10 th. Se asignaron aleatoriamente a la intervención y se hizo un seguimiento de su comportamiento durante 7,6 años. Los resultados mostraron correlaciones significativas con la conducta de no consumir alcohol solamente durante el primer año después de la intervención. En la conclusión se comenta que este tipo de programas es muy eficaz para el consumidor de alcohol esporádico.
3. Graduated driver licensing in Michigan: early impact on motor vehicle crashes among 16 year old drivers (2001). Desde una revisión anterior de evaluación de GDL americana en el estado de Michigan, se extrapola el modelo teórico para la población canadiense. En este trabajo se definen las variantes, metas de estudio, métodos y análisis de los resultados. Los resultados mostraron que se redujo el riesgo de los accidentes de vehículo a motor de un 20 a un 40%, en los conductores adolescentes.
4. Drinking driving as component of problem driving and problem behaviour in young adults (2002). Este estudio reprodujo una simulación de un modelo conceptual sobre el binomio conducción – alcohol, para obtener datos sobre el perfil del conductor adolescente en general y en particular para establecer diferencias entre género, identificando el perfil de los conductores varones y mujeres jóvenes. Se desarrollaron dos modelos teóricos para cada sexo y los resultados apoyaron la hipótesis que la conducta de conducir ebrio se asocia al consumo de droga y conducta delincuente; siendo indicadores del perfil del conductor adolescente. Los modelos confirmaron también los mismos resultados para las dos muestras, hombres y mujeres. Los resultados tienen implicaciones importantes para la prevención del consumo de alcohol entre adolescentes.

5. Examining trajectories of adolescent risk factors as predictors of subsequent high risk driving behaviour (2003). En la siguiente investigación se evalúa la trayectoria del comportamiento referido a la conducción de vehículos en adolescentes después del período de supervisión parental. Las conductas registradas fueron el consumo de alcohol, la presión de los amigos para beber y la tolerancia a la presión del grupo. Los resultados del estudio recogieron datos sobre 4.813 adolescentes que cumplieron una encuesta. Los resultados mostraron correlaciones significativas con respecto a la variable alcohol, la presión del grupo y la tolerancia a la presión.
6. Michigan's graduated driver licensing program: evaluation of the first four years (2004). Este trabajo evalúa cuatro años el programa GDL (Graduated Driver Licensing) en el conductor adolescente del estado de Michigan. Se realizó un pre y post test después del programa de GDL y se realizó un seguimiento durante 2001 y 2001. La muestra escogida fueron conductores adolescentes de 16 años durante 1998 y 1999. Los resultados mostraron reducciones en la tasa de accidentalidad en un 29% del total de accidentes de los cuales se redujeron un 44% de los accidentes mortales y un 38% para lesiones no mortales, se redujo un 31% de los accidentes durante todo el día, de los cuales se redujo un 59% de accidentes por la noche y un 31% por la tarde. En la conclusión se comenta la importancia de los programas de GDL para reducir la tasa de mortalidad y frecuencia de lesiones.
7. Influences of youthful driving behaviour and their potential for guiding interventions to reduce crashes (2006). En este papel se comentan los factores que causan la accidentalidad entre jóvenes conductores. En este trabajo se describen la intervención de un profesional de la salud pública para reducir la tasa de accidentalidad de este grupo de edad. En los resultados se identifican 6 perfiles conductuales y lo correlacionan con variables como: la capacidad de conducción, factores de desarrollo, factores de personalidad, datos demográficos, ambiente percibido y el ambiente donde conduce el vehículo. A partir de los datos que se recogen se realiza una intervención multidisciplinar con el objetivo de reducir la accidentalidad.
8. Graduated driver licensing: review of evaluation results since 2002 (2007). Este trabajo es seguimiento de la publicación nº 6, donde se describe un programa de GDL para los conductores licenciados en el estado de Michigan en 2002. Muchas de las jurisdicciones de EEUU han adoptado los sistemas para los licenciados el GDL (Graduated Driver Licensing), que es un programa que consta de tres etapas para los conductores jóvenes. Se realizaron 21 estudios de GDL dentro de 14 jurisdicciones individuales y 6 estudios de GDL en los EEUU que fueron recogidos en este trabajo. En los resultados se recoge que los programas de GDL reducen el riesgo de los conductores más jóvenes del 20 al 40%. El estudio parte de la recogida de datos de accidentalidad en Michigan y se pone en marcha entre 1998 y 1999, el estudio se pone en marcha en conductores más jóvenes de 25 años y en conductores mayores de 25 años. Los resultados mostraron resultados significativos durante los dos años posteriores al programa, por lo que es necesaria la investigación futura para posponer los resultados.

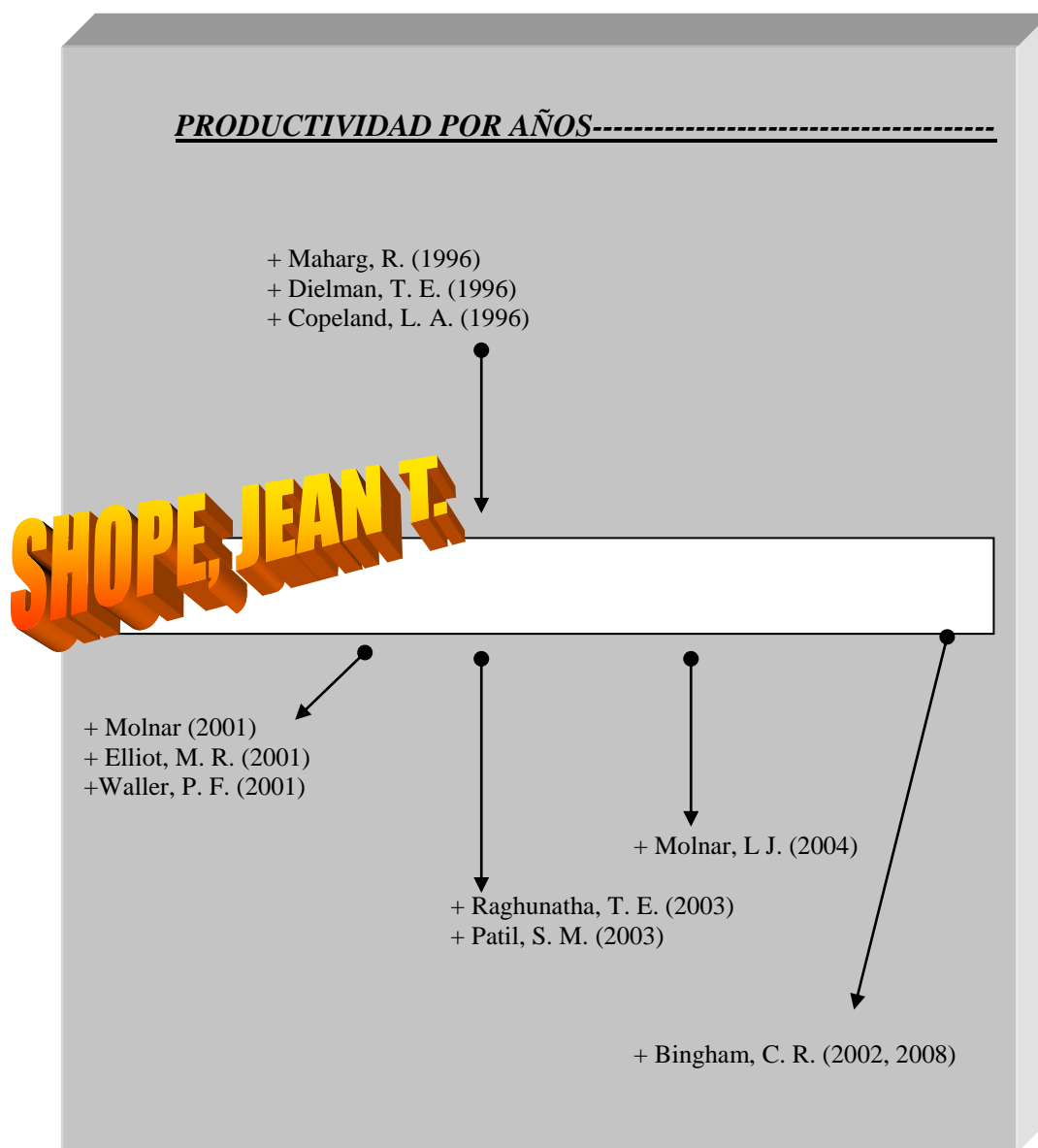
9. Teen driving. Motor vehicle crashes and factors that contribute (2008). El artículo examina las tendencias históricas sobre la tasa de accidentalidad en hombres y se compara con la de mujeres, de acuerdo con la población y el kilometraje. También se describe el efecto del cambio legislativo sobre la conducción en adolescentes. Se establecieron siete perfiles del conductor adolescente y se correlacionó con la tasa de accidentalidad de los conductores adolescentes. Los resultados indican que el perfil del conductor adolescente es un perfil de alto riesgo para la tasa de accidentalidad y se necesitan programas de intervención para poder reducir la mortalidad y tasa de lesiones.

A) IDENTIFICADORES

El autor utiliza 105 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 11,6. La frecuencia de los descriptores utilizados son:

Accidents, traffic , accidents, traffic / (prevention & control) (3), accidents, traffic / trends, accidents, traffic / (statistics & numerical data) (4), adolescent (5), adolescent behavior (2), age factors (3), alcohol drinking / adverse effects, alcohol drinking / epidemiology (2), alcohol drinking / psychology, alcoholism / (prevention & control), alcoholism / psychology, alcohol/ drinking, attitudes, automobile driving (3), automobile driving / (legislation & jurisprudence), automobile driver examination / (statistics & numerical data) (3), automobile driving / (statistics & numerical data), Canada humans, cohort studies, chi-square distribution, cross sectional studies, curriculum, epidemiology, female (5), health education, health knowledge, humans (5), licensure/ legislation & jurisprudence (2), longitudinal studies (2), male (4), models (2), Michigan, Michigan / epidemiology (2), practice, prevention & control , peer group, poisson distribution, predictive value of tests, public policy , questionnaires risk factors (3), risk taking , safety, sex factors (2), social facilitation, statistics, statistics & numerical data (2), time factors /trends, United states united states epidemiology, wounds and injuries / epidemiology, wounds and injuries / (prevention & control), young adult.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

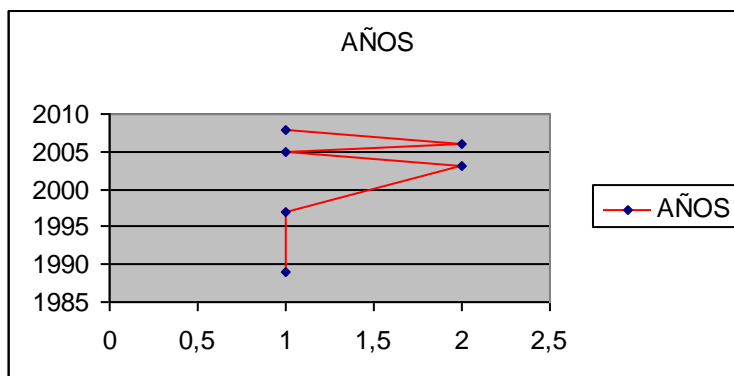


SIMONS MORTON, BRUCE G. (8)

El autor tiene 8 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1997, 1989, 2003 (2), 2005, 2006 (2), 2008. Durante 11 años publica, en la base de datos Medline 8 trabajos, siendo su mayor período productivo 2003 y 2006 con dos publicaciones.



Gráfica: Productividad de Simona Morton, B.G. en la base de datos Medline

REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en la revistas: Injury Prevention, Journal Safety Research, Health Education Quarterly, Journal of Drug Education, Am J Prev Med, American Journal of Public Health, Accident Analysis & Prevention, Evaluation & the Health Professions.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Evaluation of a local designated driver and responsible server program to prevent drinking and driving (1997). En este trabajo se quiere evaluar el impacto del programa en Houston, sobre la prevención del consumo de alcohol en la conducción, para ello se evaluó la acción de los camareros de cinco establecimientos de venta de bebidas alcohólicas, encargados de evaluar el programa, llevar el seguimiento de su programa y observar si los conductores dejaban de consumir alcohol. De los establecimientos participaron el 6,6 de los bares y proporcionó información durante un mes. Los resultados fueron significativos porque fueron recordatorios del programa y de la seguridad de conducir sin consumir alcohol.
2. An ecological approach to the prevention of injuries due to drinking and driving (1989). Los accidentes de tráfico de adolescentes por causa del consumo de alcohol son objetivo de esta intervención que el autor investiga en este trabajo desde una perspectiva ecológica. Tomando una perspectiva ecológica de los individuos que se relacionan en sus ambientes sociales y físicos, se realiza un marco teórico para explicar la causalidad de beber y conducir, qué tipo de intervención es más adecuada, y describe las actuaciones de prevención más adecuadas desde esta perspectiva teórica.
3. Persistence of effects of a brief intervention on parental restrictions of teen driving privileges (2003). El propósito de este estudio es determinar el nivel de cumplimiento de los adolescentes de las restricciones parentales. La muestra estuvo formada por 658 padres, con sus respectivos hijos, adolescentes de 16 años con licencia provisional. Durante el primer mes de la licencia provisional se evaluaron a padres e hijos con un examen sobre conducción. Después en las semanas asignadas como intervención, visionaron un vídeo sobre conducción segura. Durante un período temporal controlado, primero al mes, después a los cuatro meses y por último a los nueve meses, se

realizaron una encuestas telefónicas, padres y adolescentes. Los resultados indicaron que padres y adolescentes conducían de forma más segura a partir de los nueve meses. Los contenidos sobre la conducción con pasajeros y límites de velocidad eran aprendidos a partir de los cuatro meses. En la conclusión se comenta la importancia de involucrar a los padres en el aprendizaje de la conducción de sus hijos.

4. How well do parents manage young driver crash risk ? (2003). La tasa de accidentalidad de vehículos es extremadamente alta entre conductores jóvenes durante el primer año de obtención de la licencia. Se comenta que el sistema de GDL el programa que retrasa la obtención de la licencia y limita los riesgos en la carretera permite que los jóvenes ganen en experiencia. La investigación reciente ha demostrado que las estrategias de motivación pueden persuadir a los padres a adoptar conductas restrictivas hacia sus hijos para evitar riesgos innecesarios.
5. Persistence of effects of the checkpoints program on parental restrictions of teen driving privileges (2005). Este trabajo es un programa en el que se evalúa la persistencia de las restricciones que imponen a sus hijos los padres en el programa de supervisión parental. El programa se puso en marcha desde el agosto de 2000 a marzo de 2003 con adolescentes de 16 años, la muestra fue con 469 adolescentes con licencia provisional. Se realizaron encuestas a padres y adolescentes e informaron de sus restricciones y los adolescentes informaron sobre su estilo de conducción. Los resultados mostraron en 12 meses de comparación que los efectos directos de la supervisión se observaban en los tres primeros meses y los indirectos a través de los 12 primeros meses.
6. The effect on teen driving outcomes of the checkpoints program in a statewide trial (2006). Este informe describe un programa realizado con los adolescentes de Connecticut sobre un período de ocho meses, para evaluar cómo conducen durante los primeros meses de haber obtenido la licencia de conducción. Se utilizó para el estudio una muestra de 3.743 conductores adolescentes que habían obtenido la licencia de conducción con anterioridad a un tres y seis meses. Sus familias recibieron por correo una serie de comunicaciones persuasivas relacionadas con el riesgo de la conducción de los adolescentes y además se daban una serie de recomendaciones que hacían la conducta parento-filial en el aprendizaje de la conducción segura. Para el grupo experimental se realizó un programa de seguimiento del tipo de conducción durante doce meses. Los resultados mostraron que este tipo de programas son eficaces para divulgar los riesgos más comunes entre adolescentes que se pueden prevenir.
7. Translational research in child adolescent transportation safety (2006). Este trabajo fue realizado para investigar el transporte seguro del niño y el adolescente y fue realizado desde la división de epidemiología, estadística e investigación de la prevención del Instituto Nacional de la Salud del niño y su desarrollo. Este artículo presenta dos ejemplos de investigación en la prevención de la lesión por el transporte. El primer ejemplo muestra la protección del niño como pasajero y los autores describen un programa de investigación diseñado para potenciar la eficacia teórica y práctica en

métodos de seguridad infantil. En el segundo ejemplo sobre los conductores principiantes adolescentes, los autores revisan la investigación relacionada con la reducción a la exposición al riesgo. Los ejemplos sugieren la utilidad de los programas sistemáticos de la investigación para mejorar la traducción en la práctica de MVC (Motor Vehicles Crash) y tecnología y política de la prevención de la lesión.

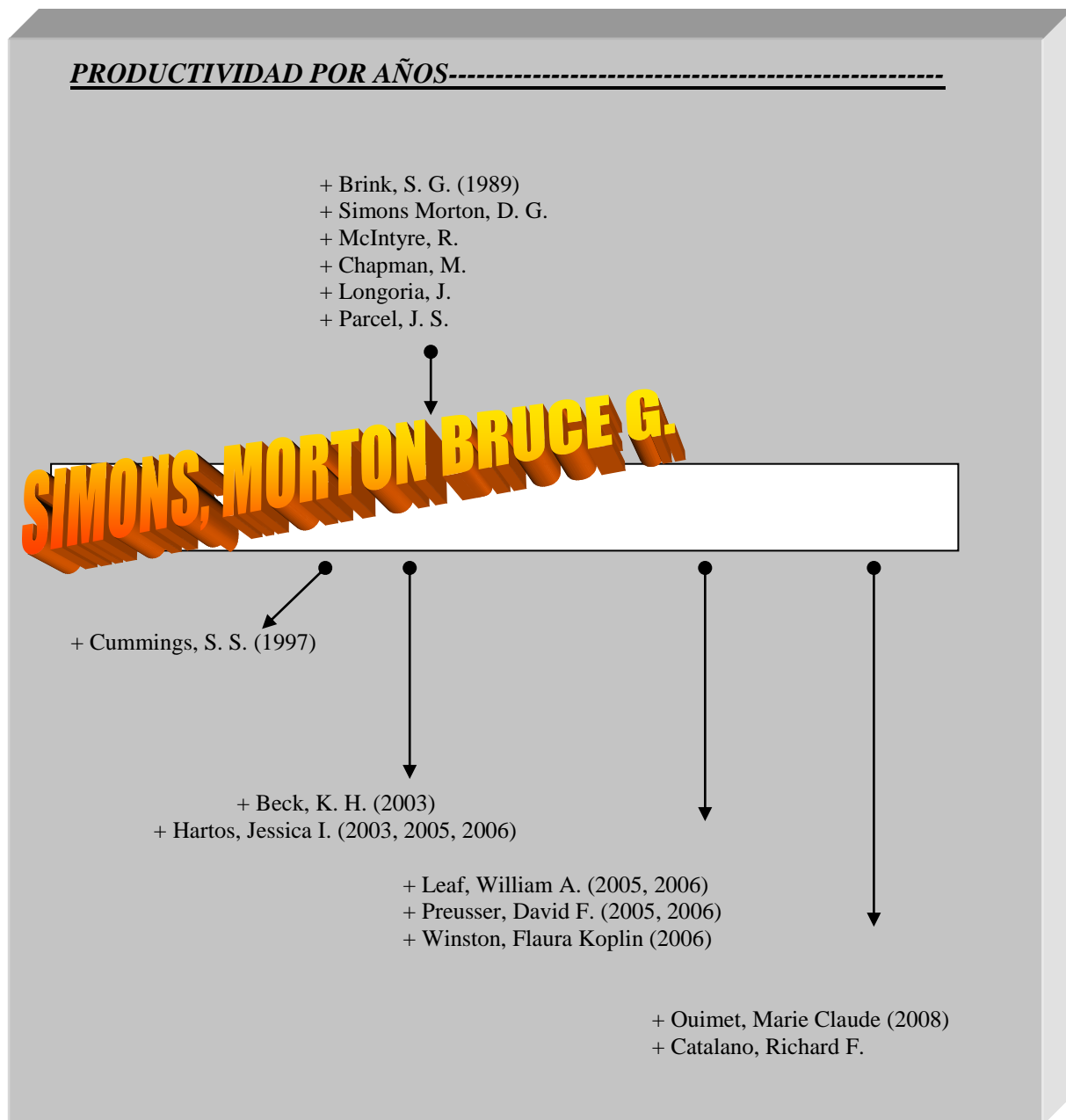
8. Parenting and the young driver problem (2008). Las tasas de accidentalidad aumentan en los adolescentes y siguen altas hasta que cumplen los 20 años. En este período los padres tienen un rol muy importante para ayudar a reducir los riesgos en la conducción de sus hijos antes y después de obtener la licencia de conducción. Los padres al supervisar la práctica de conducción deben hacer cumplir los límites expuestos a sus hijos relativos a la conducción también después de haber obtenido la licencia. Sin embargo, muchos padres no proporcionan este rol después de haber obtenido la licencia de conducción. La literatura indica que los padres imponen los límites antes de obtener la licencia en relación al no conducir de noche y no llevar pasajeros adolescentes y algunos siguen haciéndolo durante el primer año de haber obtenido la licencia. Se aplicaron dos programas de intervención para conocer el comportamiento al volante de los adolescentes. Los resultados muestran la importancia del período de supervisión parental para reducir los riesgos posteriores en los adolescentes.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 137 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 17,12. La frecuencia de los descriptores utilizados son:

Accidents, traffic, accidents, traffic / (prevention & control) (6), adolescent (6), adolescents, adolescent psychology, adolescent behavior / (psychology), adolescent behavior (3), adult (5), age factors, alcohol drinking, alcoholic intoxication, alcohol drinking / (prevention & control), attitude to health, attitude, attitudes, automobile driving (4), automobile driver examination, automobile driving / education (2), automobile driving / psychology (2), automobile driving / standards, automobile driving / (statistics & numerical data) (3), behavior control / methods, communication, connecticut (2), connecticut / (epidemiology), child, diffusion of innovation, equipment design, female (2), followup studies (2), health education / (organization & administration) (2), health knowledge, humans (7), infant equipment, information dissemination, licensure / (legislation & jurisprudence) (2), licensure (3), male (2), maryland, middle aged, models, theoretical, multivariate analysis, motivation, motor vehicles / (legislation & jurisprudence), motor vehicles / (statistics & numerical data), negotiating, parent consent / (psychology), parental consent, parenting (3), parents, parent child relations, parents / education, parenting / (psychology), persuasive communication, postmarketing, practice, practice / psychology, product, program evaluation (2), questionnaires (2), research / methods, risk factors, risk reduction behavior, risk taking (2), restaurants, safety / (statistics & numerical data), safety management (2), social environment, surveillance, task performance and analysis, Texas, United states, wounds and injuries / (prevention & control).

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

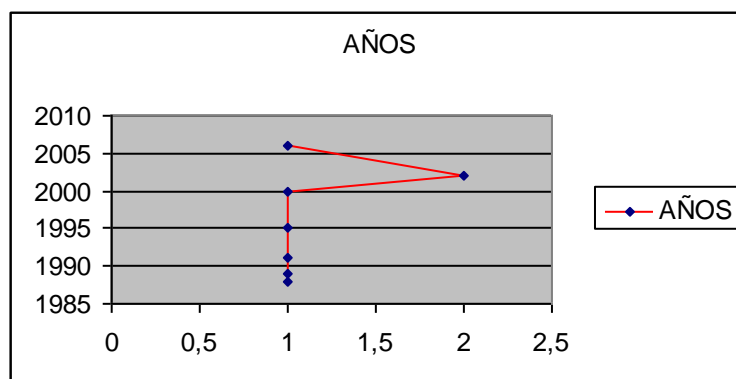


WELLS –PARKER, ELISABETH (8)

La autora tiene 8 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1988, 1989, 1991, 1995, 2000, 2002 (2), 2006. Durante 18 años publica, en la base de datos Medline 8 trabajos.



Gráfica: Productividad de Wells Parker, E. en la base de datos Medline

REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en la revistas: British Journal of Addiction (2), Addictive Behaviors, Accident Analysis & Prevention, Journal of Studies on Alcohol (2), Addictive Behaviors, Addiction.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 277 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 34,62. La frecuencia de los descriptores utilizados son:

Accidents, traffic / (legislation & jurisprudence) (6), accidents, traffic / (prevention & control) (4), accidents, traffic / (psychology) (2), accidents, traffic / (statistics & numerical data), adult (9), aggression, alcohol drinking / (legislation & jurisprudence) (4), alcohol, drinking / (prevention & control) (5), alcohol drinking / psychology (6), alcoholic intoxication / (prevention & control), alcoholic intoxication / psychology, alcoholism / psychology (2), alcoholism / rehabilitation (6), alcohol drinking / ethnology, analysis of variance, automobile driving, automobile driving / psychology (2), automobile driving / (legislation & jurisprudence) (3), combined modality therapy, chi-square distribution, counselling, combined modality therapy, criminal law, crime / psychology, cross sectional studies, dangerous behaviour, depression / psychology (2), depression / therapy, diagnosis, dual (psychiatry), female (9), follow-up studies (8), jurisprudence, health education, life change events, humans (10), male (9), middle aged (10), Mississippi (3), motivation (2), patient acceptance of health care / ethnology, patient acceptance of health care / psychology, personality inventory, personality assessment, psychotherapy group, psychiatric status rating scales, psychotherapy, brief, recurrence (8), regression analysis, retrospective studies, risk factors, rage, sex factors (3), self efficacy, survival rate, treatment outcome (3), United states.

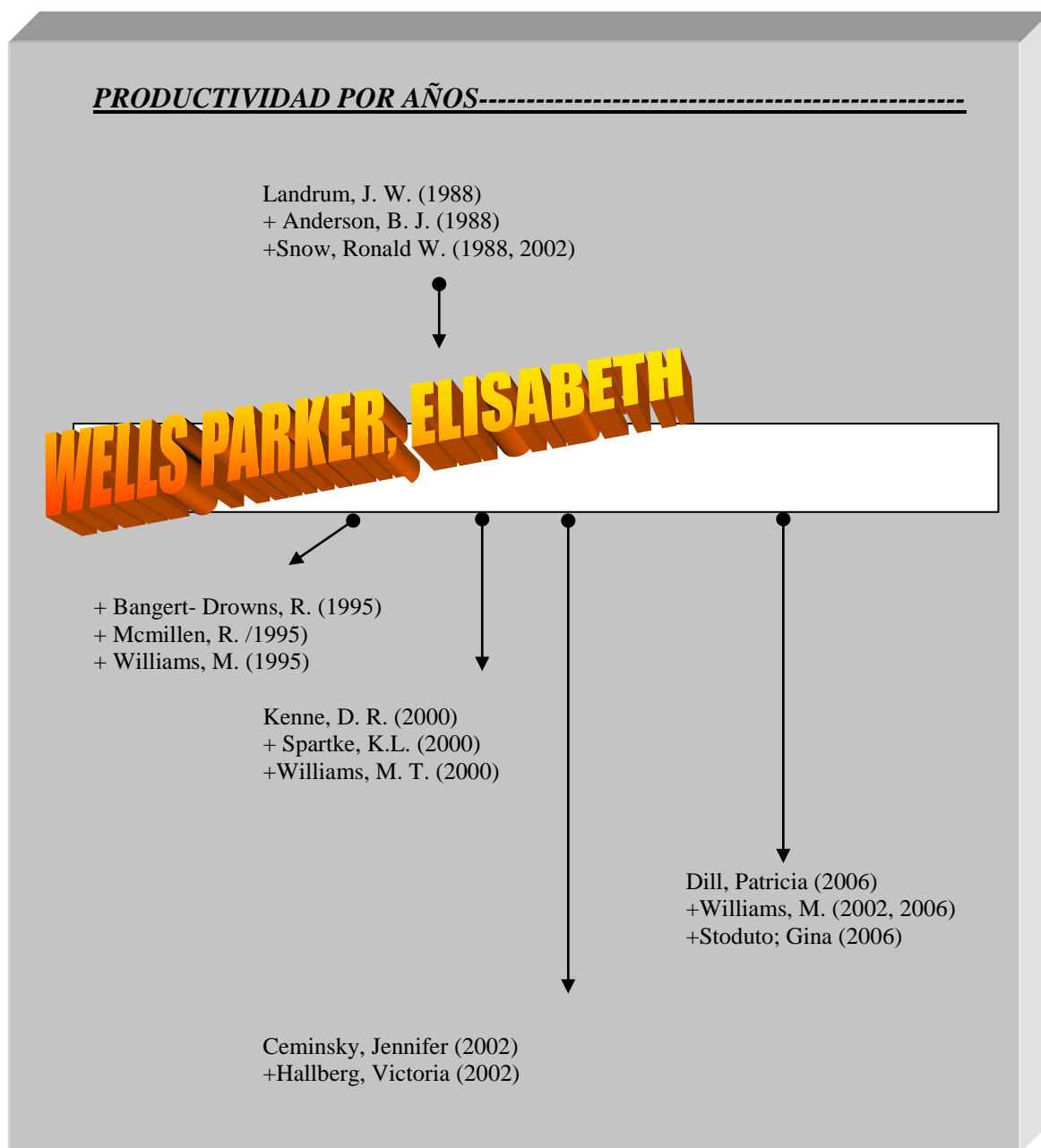
BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Long- term effectiveness of probation, short-term intervention and LAI administration for reducing DUI recidivism (1988). En este trabajo se evalúa la efectividad de una intervención a corto plazo de los delincuentes de DUI.
2. Interactions among DUI offender characteristics and traditional intervention modalities: a long-term recidivism follow-up (1989). En este trabajo se evalúan los resultados de las intervenciones de DUI, con la edad, la raza, la educación recibida y el tipo de consumo de alcohol, usando un análisis de regresión. Los datos fueron registrados durante 9 años en el estado de Mississippi. Los resultados mostraron que la intervención era eficaz para el grupo de edad comprendido entre 30 y 55 años.
3. Female DUI offenders: a comparison to male counterparts and an examination of the effects of intervention on women's recidivism rates (1991). Los delincuentes femeninos por DUI participaron en un estudio controlado, la muestra fueron mujeres en libertad condicional del estado de Mississippi y fueron comparadas con hombres entre 30 y 50 años. La intervención constaba de la administración de un cuestionario (LAI- sobre las actividades cotidianas), y el seguimiento policial sobre la reincidencia y la evaluación de los resultados del programa de rehabilitación durante un año. Los resultados no fueron significativos por la carencia del estudio en la parte estadística.
4. Final results from a meta-analysis of remedial interventions with drink/ drive offenders (1995). Se realizó un estudio con 215 evaluaciones independiente para analizarla eficacia de las intervenciones dirigidas a delincuentes que han sido detenidos por conducir ebrios. Se recogieron datos personales y se realizó una revisión de toda la literatura existente sobre el tema, protocolos, dimensiones de la calidad metodológica (indicadores de la equivalencia de grup). Los resultados mostraron resultados significativos en la intervención que incluye terapia grupal y asesoramiento individual.
5. Self efficacy and motivation for controlling drinking and drinking/ driving: an investigation of changes across a driving under the influence (DUI) intervention program and of recidivism prediction (2000). En este trabajo se evalúa la hipótesis con respecto a la estabilidad de los resultados de la intervención y su persistencia en el tiempo. Se realizó una intervención y fue evaluada en pre test y post test la eficacia de la intervención y la motivación para cambiar, en una muestra de 670 delincuentes detenidos por conducir ebrios. Los resultados mostraron que a las cuatro semanas de la intervención los resultados eran estables del 74 al 89%. El factor venganza era un predictor del binomio conducir y beber.
6. Enhancing the effectiveness of traditional interventions with drinking drivers by adding brief individual intervention components (2002). El propósito de la investigación es determinar si la eficacia de un programa tradicional de intervención de grupo DUI (conductores que conducen bajo los efectos del alcohol) se podría realizar con dos breves sesiones individuales y una carta recordatoria. Fu evaluada la eficacia diferenciada del componente individual de la intervención y fue aplicada a una muestra de cuatro subgrupos de delincuentes (minorías jóvenes, alcohólicos, mujeres y hombres detenidos por

conducir ebrios). El programa fue realizado en 10 localidades de Mississippi y se escogió una muestra de 776 delincuentes. Los resultados mostraron que no se encontraron diferencias significativas en cuanto a la edad, estado de la minoría o el género. Los resultados sugieren que la combinación de un programa estandar con el asesoramiento individual es eficaz para los delincuentes y los hombres tienen altas puntuaciones en venganza.

7. An exploratory study of the relationship between road rage and crash experience in a representative sample of US drivers (2002). En este trabajo se analiza si los delincuentes presionados por la conducta de beber y conducir son más receptivos para recibir una intervención. La relación entre el estado emocional y el interés presionado en el asesoramiento adicional fue evaluado en tres muestras de delincuentes juzgados de DUI (Drinking-driving). Se realizó una intervención con tres niveles de presión al asesoramiento. De acuerdo con la investigación que sugiere una relación entre la presión del estado emocional y una motivación más alta para cambiar de beber y conducir y mayor eficacia en la intervención de apoyo adicional. Se realizaron tres estudios con tres muestras donde se realizaron diferentes presiones al estado emocional. Los resultados mostraron que los varones caucásicos eran más resistentes al asesoramiento que las mujeres o varones afroamericanos, se encontró una relación diferenciada entre la depresión y resistencia del asesoramiento de género y grupos étnicos.
8. Are depressed drinking / driving offenders more receptive to brief intervention? (2006). El estado emocional deprimido se evaluó en tres muestras de delincuentes juzgados por DUI (conducir ebrio). La hipótesis del estudio es que existe una relación entre el estado emocional, características de personalidad del DUI, motivación y eficacia de la intervención. En los resultados se observa que en el programa los varones caucásicos eran más resistentes a ser aconsejados y modificar sus conductas que las mujeres y los varones afroamericanos.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

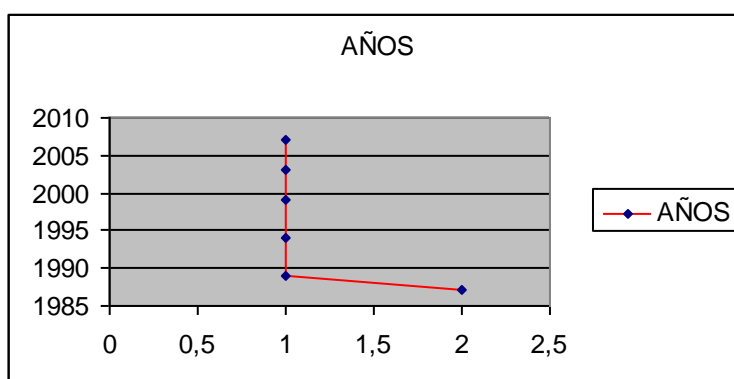


FOSS, ROBERT D. (7)

El autor tiene 7 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1987 (2), 1989, 1994, 1999, 2003, 2007. Durante 20 años publica, en la base de datos Medline 7 trabajos, siendo su mayor período productivo 1987 con dos publicaciones.



Gráfica: Productividad de Foss, Robert D. en la base de datos Medline

REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en la revistas: American Journal of Preventive Medicine, Journal of Safety Research (2), American Journal of Public Health (2), Pediatrics (2).

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 120 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 17,14. La frecuencia de los descriptores utilizados son:

Accidents, traffic / (legislation & jurisprudence), accidents, traffic / (prevention & control) (5), accidents, traffic / (statistics & numerical data), adolescent (4), adult, alcohol drinking / adverse effects, alcohol drinking /epidemiology, alcohol drinking/ (legislation & jurisprudence) (2), automobile driving / (statistics & numerical data), automobile driving / (legislation & jurisprudence) (2), automobile driving / psychology, automobile driving / education, age factors (2),adolescent behaviour, audiovisual aids, automobiles (3), behaviour therapy(2), child (3), child, preschool, culture (2), data collection, education (2), educational status, evaluation studies as topic, ethanol / blood, female, humans (5), infant, interviews, friends, guideline adherence, humans, law enforcement, learning, legislation, legislation as topic, licensure / (legislation & jurisprudence) (2), licensure / classification, male, Minnesota / epidemiology, motivation (3), odds ratio, protective devices, parents (2), parenting, peer group, program evaluation, restraint, physical (2), risk taking, restraint, physical / instrumentation (2), safety / (legislation & jurisprudence), seat belts, seat belts / (legislation & jurisprudence), seat belts / utilization, sex factors, social environment (2), social responsibility (2), social support (2), telephone, time factors (2), time, united states (5), Vermont.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Sociocultural perspective on child occupant protection (1987). En este trabajo se analizan las perspectivas socioculturales de las familias con niños menores de 13 años que utilizan un sistema de retención en el vehículo. Se presenta el problema de la no utilización de los sistemas de retención o bien el colocarlo de forma errónea como un gran problema. En este trabajo se presenta una

perspectiva teórica social y cultural para modificar el comportamiento parental respecto al uso de los sistemas de retención infantiles.

2. Evaluation of a community wide incentive program to promote safety restraint use (1989). Se realizó una evaluación de un programa para determinar su viabilidad. El programa fue diseñado y evaluado para determinar la viabilidad de un programa cuyo objetivo fue promover el uso del cinturón y los sistemas de retención adecuados en el vehículo entre niños de 0 y 13 años. Durante un período de cinco meses, los residentes de la comunidad tuvieron incentivos, tales como premios mensuales. Para el registro de datos se realizó una supervisión sistemática del tráfico y una encuesta telefónica. Los resultados fueron significativos y las puntuaciones más altas se registraron en los niños menores de cuatro años.
3. Seat belt use among drinking drivers in Minnesota (1994). En el estado de Minnesota se investiga sobre la nueva normativa legislativa, en relación a la conducta de beber y no colocarse el cinturón de seguridad, en los conductores de vehículos. Los datos sobre el consumo de alcohol y la colocación o no del cinturón de seguridad, se recogieron en 16 comunidades de Minnesota durante el mes de septiembre de 1990. Los resultados mostraron resultados significativos entre la conducta de colocarse el cinturón, el sexo femenino y antes de medianoche. El uso del cinturón correlacionó de forma significativa con la conducta de beber antes de medianoche y con el sexo masculino. Los conductores que daban positivo el test de alcohol correlacionaron de forma significativa con la conducta de no colocarse el cinturón de seguridad.
4. Effectiveness of graduated driver licensing in reducing motor vehicle crashes (1999). El estudio quiere determinar cómo se lleva a cabo el programa del GDL (Graduated Driver Licensing) en los conductores noveles y sus consecuencias en la restricción de la conducción nocturna, tasa de accidentalidad y lesiones. Los resultados mostraron dos estudios independientes de Nueva Zelanda donde se registró una reducción de la tasa de lesiones en un 8% atribuible al programa. Se evaluaron cuatro estudios más centrados en la evaluación del cumplimiento del toque de queda o restricción de la conducción nocturna en noveles y se registró un descenso del 25% de la tasa de lesiones. En la conclusión se analiza la importancia del GDL para reducir la tasa de accidentes y lesiones.
5. Enhancing the effectiveness of graduated driver licensing legislation (2003). Este estudio analiza las consecuencias de la nueva normativa establecida para el GDL, concretamente en esta investigación se evalúa si se cumple la normativa relativa a la restricción de la conducción nocturna y el tema de los pasajeros adolescentes. Los resultados muestran que los padres son muy complacientes y dieron evidencia de no reforzar la mayoría de las restricciones por considerar que eran demasiado extremas para sus hijos. En la conclusión se refuerza la idea de realizar programas en los que se vean involucrados los padres con tal de modificar su conducta y sean partidarios de reforzar el GDL.
6. Improving graduated driver licensing systems: a conceptual approach and its implications (2007). Este trabajo explica en qué consiste el programa del GDL. El programa del GDL es un programa estatal cuyo objetivo es el

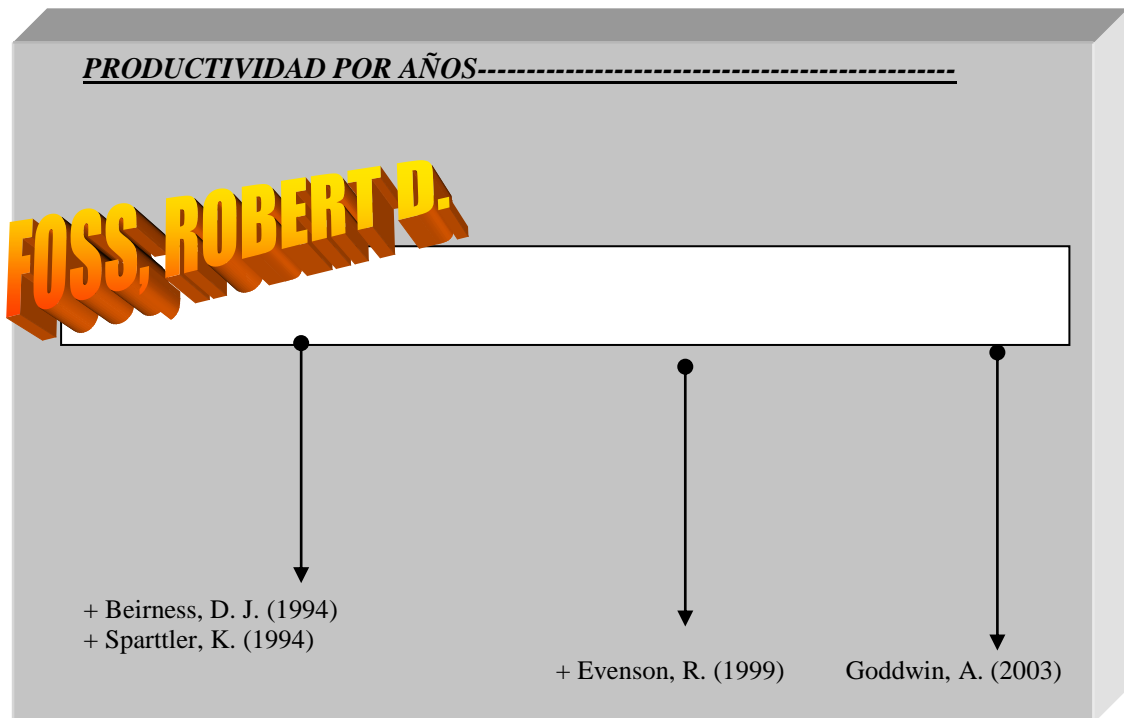
aprendizaje progresión de la conducción segura. En la fase inicial del aprendizaje al principiante se le introduce en la conducción, en la fase de cómo conducir de forma segura. En la segunda fase se le explican los riesgos que debe evitar. Los beneficios del GDL en el aprendizaje de los adolescentes se observa porque los alumnos aprenden las causas reales de los accidentes de los adolescentes y entienden por qué suceden.

7. Short-term effects of a teenage driver cell phone restriction (2009). El 1 de diciembre de 2006, el estado de Carolina del Norte empezó su nueva legislación prohibiendo el uso de cualquier dispositivo de comunicación por móviles en conductores menores de 18 años. Este estudio examina los efectos de la ley en los conductores adolescentes utilizando como muestra los estudiantes de las escuelas de secundaria en Carolina 2 meses. El estudio se realizó 5 meses después de que entrara la ley en vigor. Antes de la ley el 11% de los adolescentes utilizaba el móvil en el vehículo, y después de la ley se redujo el porcentaje al 11,8 %. A favor de la ley estaban el 64% de los adolescentes frente al 95% de los padres. Sólo el 22% de los padres y adolescentes creyeron que la ley iba a ser efectiva. Los resultados mostraron que los adolescentes siguieron utilizando el móvil después de la nueva normativa, pocos cambios significativos tuvieron lugar y en la conclusión se discuten otras medidas para poder prevenir su uso.

LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ UNC Highway Safety Research Center, Chapel Hill

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

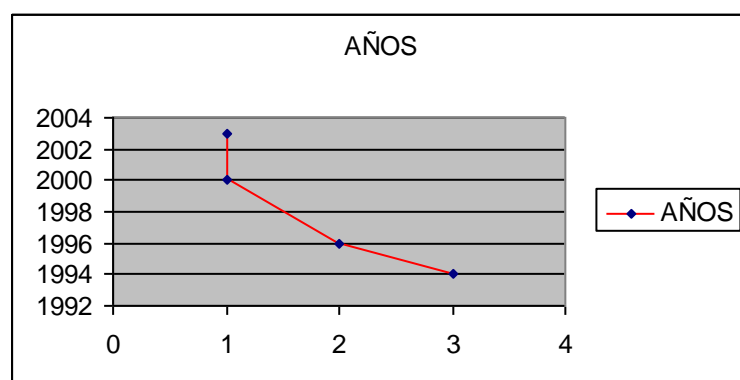


GREGERSEN, NILS PETER (7)

El autor tiene 7 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1994 (3), 1996(2), 2000 y 2003. Durante 9 años publica, en la base de datos Medline 7 trabajos, siendo su mayor período productivo 1994 con tres publicaciones.



Gráfica: Productividad de Gregersen, N. P. en la base de datos Medline

REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en la revista Accident Analysis & Prevention.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Children's road safety and the strategy of voluntary traffic safety clubs (1994). Este estudio se centra en el problema de la seguridad de tráfico entre niños y la eficacia de los clubs de tráfico voluntarios. Las dudas generales surgen cuando se comparan los resultados de aprendizaje, de las estrategias tradicionales y de las experimentales sobre el entrenamiento sobre cómo actuar en situaciones específicas de tráfico. Se ha demostrado que el aprendizaje tradicional mejora en conocimiento y comportamiento pero del riesgo sobre el accidente no hay información experimental. Por ello se elabora esta investigación y se proporcionan unos cuestionarios a miembros y no miembros del club. Los resultados muestran que los miembros del club no tienen un riesgo más bajo del accidentes que los no miembros. El uso de equipamiento de seguridad es más utilizado entre miembros. Los resultados muestran que la estrategia de aprendizaje del club conduce a la sobreestimación de los efectos de seguridad.
2. Lifestyle and accidents among young drivers (1994). Este estudio analiza el estilo de vida de los conductores jóvenes relacionados con el riesgo al accidente de tráfico. El propósito de este estudio es medir la relación entre el estilo de vida y riesgo del accidente, para identificar los grupos de alto y bajo riesgo. El estilo de vida del joven con bajo riesgo es identificado a través de una encuesta y el perfil del joven se caracteriza por realizar multitud de

actividades como deporte, música, películas, lecturas, automóviles. Los resultados del análisis de regresión definió cuatro grupo de alto riesgo y dos grupos de bajo riesgo.

3. Systematic cooperation between driving schools and parents in driver education, an experiment (1994). El propósito de este trabajo fue estudiar el efecto de varios cambios educativos como medida para prevenir accidentes entre conductores jóvenes. La hipótesis es que los riesgos de un accidente reducirán en jóvenes instruidos por instructores privados, si se proporciona la educación y ayuda profesional complementaria. Analizar el efecto de la educación profesional privada y complementaria se estudió en 2000 personas jóvenes de 17 años. El aprendizaje eficaz abarcó tres puntos la cooperación sistemática entre la escuela y los padres, la teoría que ayuda a mejorar el comportamiento de exploración y la práctica para conducir con habilidad. Los resultados basados en la demostración de uno mismo durante el primer año, el grupo control, tuvo efectos negativos, pues la tasa de accidentalidad subió durante el primer año. En el segundo año no se encontraron diferencias significativos. El grupo experimental era más cuidadoso y tuvo una tasa de accidentalidad menor y significativa. Se discute la sobrecarga cognitiva para beneficiar la conducción durante los dos primeros años de conducción.
4. Road safety improvement in large companies. An experimental comparison of different measures (1996). Los accidentes de tráfico entre conductores profesionales es un problema importante en muchas compañías. Hay varias medidas tradicionales para mejorar la seguridad, pero el conocimiento sobre qué medidas son más eficaces es algo limitado. Para este estudio se comparan cuatro medidas sobre el comportamiento cambiante del conductor, para analizar el por qué de la modificación del comportamiento. Las medidas son entrenamiento del conductor, discusiones del grupo, campañas y primas para conducir. Se utilizaron cinco grupos con 900 conductores cada uno empleado por la compañía sueca “Televerket”. Cuatro grupos eran los experimentales y el quinto era el control. La tasa de accidentalidad y costes sobre el accidente se calcularon en un período de dos años. Los resultados mostraron que las discusiones en grupo y el entrenamiento del conductor tuvieron un efecto positivo en mejorar el riesgo del accidente. Los costes del accidente fueron reducidos en los cuatro grupos experimentales, pero no en el grupo control.
5. Young drivers’ overestimation of their own skill an experimental on the relation between training strategy and skill (1996). La implicación del accidente de los conductores jóvenes se puede explicar por diversos factores, uno de los cuales es sobreestimar su habilidad de conducir un coche. Este estudio se basa en la asunción que el grado de sobreestimación está relacionado con el tipo de entrenamiento que ha recibido el conductor. En una investigación se analizan dos estrategias para el entrenamiento de conductores y conocer el grado de sobreestimación de la propia habilidad. Una de las estrategias, utilizada en el grupo de la “habilidad” era hacer al principiante tan experto como sea posible en la manipulación de una maniobra de frenado y evitación de situaciones críticas. La otra estrategia basada en el grupo de la concienciación, estaba basada en hacer consciente al conductor de su propia habilidad en frenado y evitación de situaciones

críticas, que puede ser limitada e imprevisible. La investigación fue realizada en Bromma que es un área para realizar prácticas en Estocolmo. Se realizaron dos grupos, experimental y control. La sesión de entrenamiento fue de 30 minutos. No se encontraron diferencias significativas entre el grupo control y experimental.

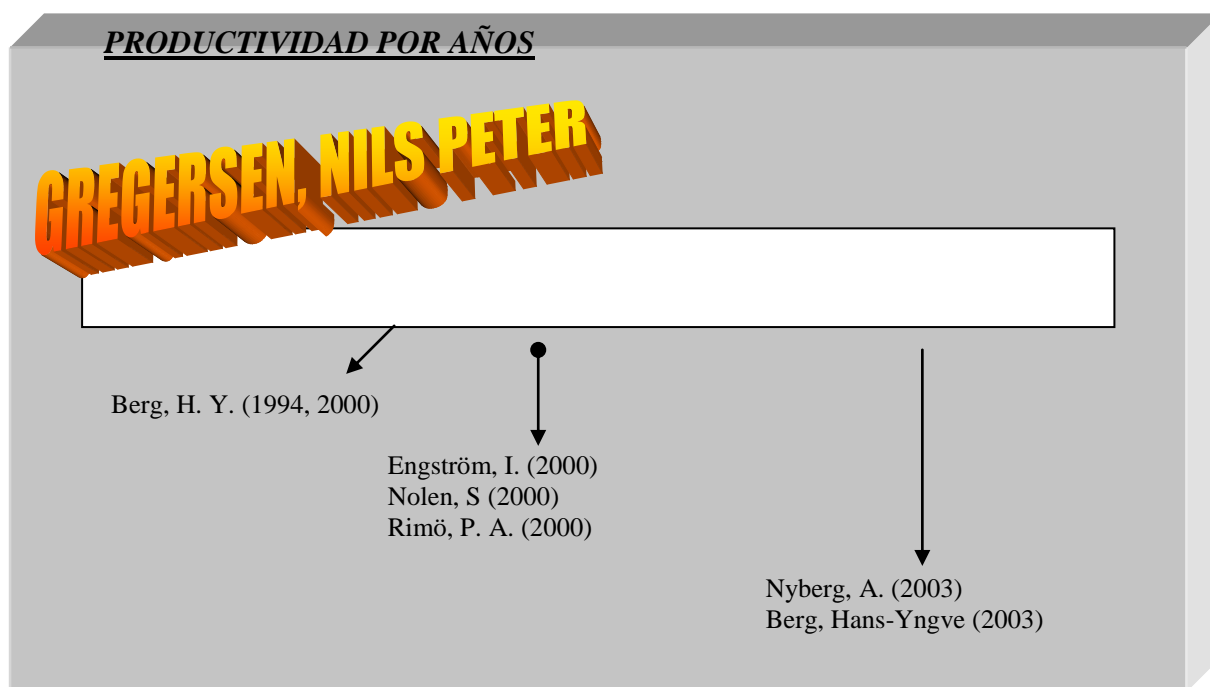
6. Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden and evaluation of safety effects (2000). Después de una reforma legislativa puesta en marcha en Suecia, en septiembre de 1993, sobre el límite de conducción nocturna de los jóvenes, que fue bajado de 17 a 16 años, mientras que la edad de conseguir la licencia seguía siendo 18 años. El propósito de la nueva ley de bajar la edad, era para dar al principiante una oportunidad de adquirir mayor experiencia . El objetivo de este estudio fue analizar los efectos de la reforma en términos de implicación en accidentes, por ello los datos registrados fueron obtenidos del registro nacional de policías. Los resultados muestran un descenso de la tasa de accidentalidad, registrándose solo un 15%, por ello se sugiere que la nueva reforma es una mejora adicional de la seguridad para los conductores jóvenes.
7. Accident involvement among learner drivers an analysis of the consequences of supervised practice (2003). En este trabajo se investiga sobre la tasa de accidentalidad de los adolescentes después de haber obtenido la licencia de conducción. Para ello se realizaron tres subestudios, el primero calculó el tamaño del problema de la accidentalidad en tasas estadísticas, y se analizan sus consecuencias sobre el riesgo de su salud y el riesgo del propio accidente. El segundo estudio es evaluar la solución de la “paradoja de la experiencia “ y sus implicaciones positivas para reducir la tasa de accidentalidad. El tercer tipo de estudio se refiere en analizar los tipos de conflictos y riesgos que surgen en la conducción novel. Los resultados muestran que durante el periodo de Studio 1994-2000, se produjeron 444 accidentes con lesiones. El riesgo de salud era 33 % por encima del límite establecido y el riesgo por accidente en este período se multiplica por 10. Se recomiendan que las medidas de prevención se centren en una mejora de la formación del instructor.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 98 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 14. La frecuencia de los descriptores utilizados son:

Accidents, traffic / economics, accidents, traffic / classification, accidents, traffic / economics, accidents, traffic / (prevention & control) (3), accidents, traffic / psychology (2), accidents, traffic / (statistics & numerical data) (5), adolescent (4), adult (4), alcohol drinking, attention (2), age factors, automobile driving / (legislation & jurisprudence), automobile driver examination (2), automobile driving / education (4), awareness, bicycling / injuries, child, confidence intervals, consumer organization, costs and cost analysis, cost benefit analysis, curriculum (2), educational status, female (5), humans (6), life style, licensure / (legislation & jurisprudence), male (5), occupations, parents / education (2), practice (psychology), problem solving, risk (3), risk assessment, risk factors, risk taking, safety, self concept, sex distribution, Sweden (4), Sweden / epidemiology (2), visual fields.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

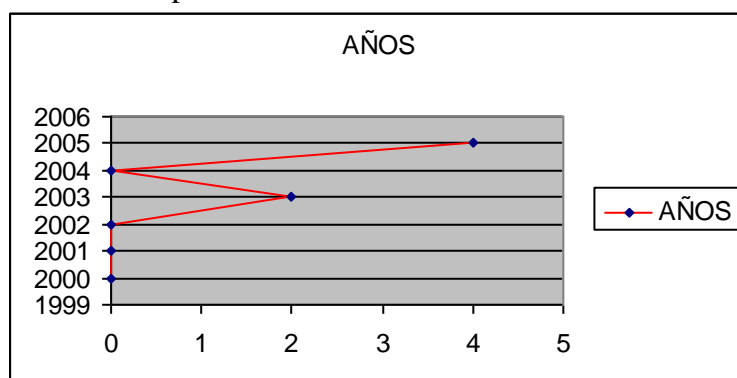


BLOWS, STEPHANIE (6)

La autora tiene 6 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PUBLICACIÓN

El autor publica durante el siguiente período temporal: 2003 (2), 2005 (4). Durante 2 años publica, en la base de datos Medline 6 trabajos, siendo su mayor período productivo 2005 con cuatro publicaciones.



Gráfica: Productividad de Blows, Stephanie en la base de datos Medline

REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en la revistas: Accident Analysis & Prevention (2), Traffic Injury Prevention (2), Australian and New Zealand of Public Health, Addiction.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 82 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 13,6 . La frecuencia de los descriptores utilizados son:

Accidents, traffic, accidents, traffic / (prevention & control), accidents, traffic / (statistics & numerical data) (3), accidents, traffic / mortality, adult (3), adolescent (2), aged (2), age distribution, automobile driving / (legislation & jurisprudence), automobile driving / (statistics & numerical data) (2) case control studies (2), causality, crime / (statistics & numerical data), cross sectional studies (2), female (5), humans (6), interviews as topic, licensure / (statistics & numerical data) (2), logistic models, male (4), marijuana smoking / adverse effects, motor vehicles / standards, middle aged, multivariate analysis, New Zealand, New Zealand / epidemiology (2), prevalence, odds ratio, risk factors (2), risk taking (2), seat belts / utilization (2), socioeconomic factors, substance related disorders / epidemiology, Sweden / epidemiology, wounds and injuries / etiology, wounds and injuries / epidemiology (2), wounds and injuries / (prevention & control), wounds and injuries / mortality (2).

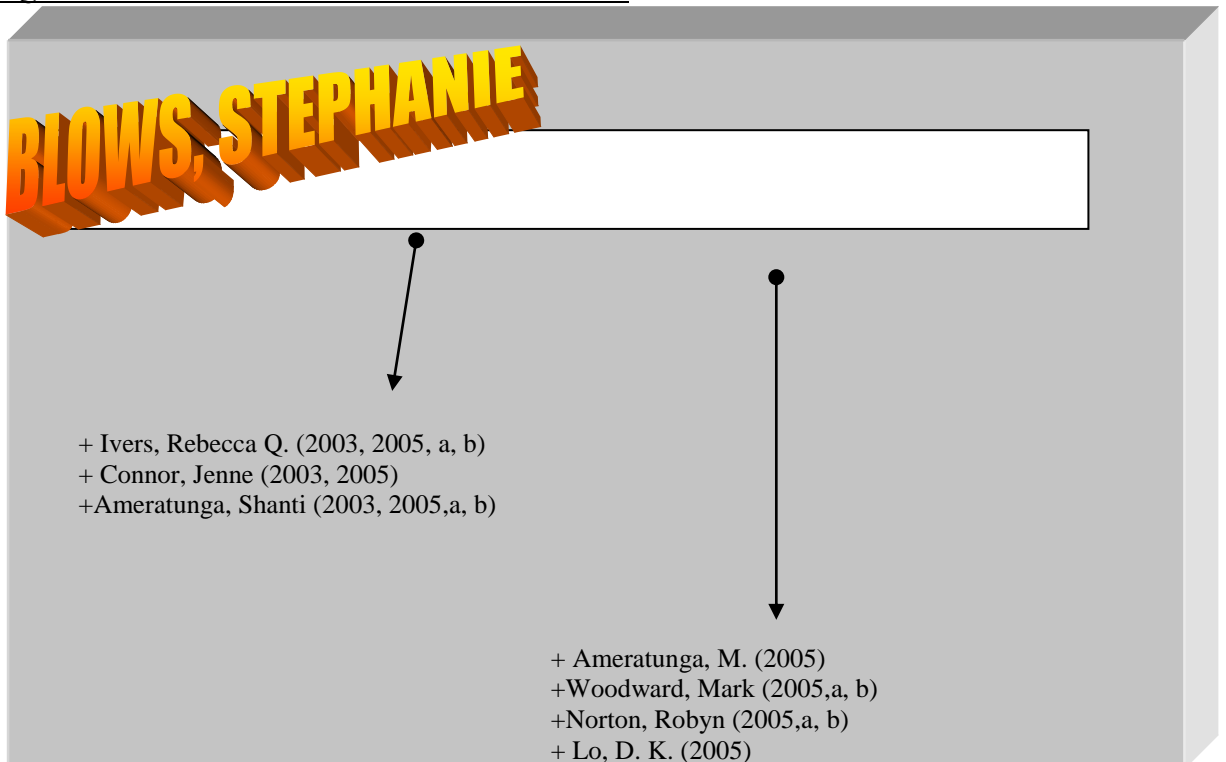
BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Car insurance and the risk of car crash injury (2003). Los datos de Auckland sobre los estudios de lesiones en el automóvil durante 1998-99, fueron utilizados para evaluar la relación entre accidentes y conducción de vehículos no asegurados. Fueron estudiados los casos en los que por lo menos un pasajero fue hospitalizados. Se escogió al azar una muestra de 588 conductores de Auckland. Los participantes realizaron una entrevista estructurada. Además de no estar asegurado se correlacionó la tasa de accidentalidad con el nivel socioeconómico, conducta de riesgo, sexo, nivel de educación y nivel de exposición al riesgo. Los resultados mostraron desigualdades significativas mayores de lesión en conductores no asegurados.
2. Does periodic vehicle inspection reduce car crash injury? Evidence from the Auckland car crash injury study (2003). Este papel evalúa la asociación entre la inspección de vehículo a motor de forma periódica y el riesgo de accidente por no comprobar la presión del neumático. El estudio fue realizado en Auckland, con una muestra de 571 conductores del grupo experimental, el grupo control fue elegido al azar en las carreteras (588 conductores), todos los participantes realizaron unas encuestas. Los resultados se correlacionaron con datos como la edad, sexo, uso de marihuana, accidentes y última fecha de la inspección de vehículos. Los resultados mostraron correlaciones significativas entre tasa de accidentalidad y la no inspección de vehículos. En las conclusiones se muestra evidencia que es necesario controlar con programas el estado del vehículo.
3. Unlicensed drivers and car crash injury (2005). Se evaluó en este estudio la conducción de los conductores profesionales en carreteras públicas de la región de Auckland, se estudiaron 571 conductores, y se escogió en la muestra los conductores que habían sufrido un accidente y fue hospitalizado alguno de sus pasajeros y la variable a estudiar fue quien llevaba los papeles en regla y quien no. Realizaron una entrevista estructurada y se obtuvo que

los conductores que conducen de manera ilegal son un grupo de alto riesgo para la lesión. Las estrategias se deben aumentar para controlar este tipo de conductores y aumentar la seguridad en las carreteras.

4. Marijuana use and car crash injury (2005). En este trabajo se relaciona el consumo de marihuana con la tasa de accidentalidad en Auckland, Nueva Zelanda. Los conductores fueron 571 elegidos al azar y cumplieron una entrevista estructurada. Se escogió como muestra consumidores habituales de marihuana durante un año, y el consumo habitual eran tres horas antes del accidente. Los resultados muestran que el uso de marihuana de forma aguda era asociada con la lesión del automóvil con correlaciones significativas.
5. Risky driving habits and motor vehicle driver injury (2005). El conducir con riesgo es una causa importante de lesión de vehículo a motor, pero hay datos que pueden ayudarnos a conocerlos mejor comparándolos con otros conductores de otra categoría de edad. Se evaluaron los hábitos de los conductores jóvenes, conductas de riesgo, y datos estadísticos sobre accidentalidad en un tramo de edad de 16 a 24 años de edad. La muestra fue de 21.983 individuos de Nueva Zelanda. Los resultados mostraron que los conductores jóvenes excedían los límites de velocidad y sugieren que es necesario llevar a cabo estrategias para grupos de riesgo elevado.
6. Seat belts non use car crash injury: an interview study (2005). En este trabajo se quiere evaluar la relación entre no uso y uso del cinturón a hora de un accidente, para calcular el riesgo atribuible al cinturón de seguridad. Un estudio realizado en Auckland, Nueva Zelanda con 571 lesionados por accidente de tráfico y 588 sujetos del grupo control se realizó el estudio. Los resultados muestran que los conductores que conducen sin cinturón tienen el riesgo multiplicado por 10 de padecer lesiones en un accidente.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

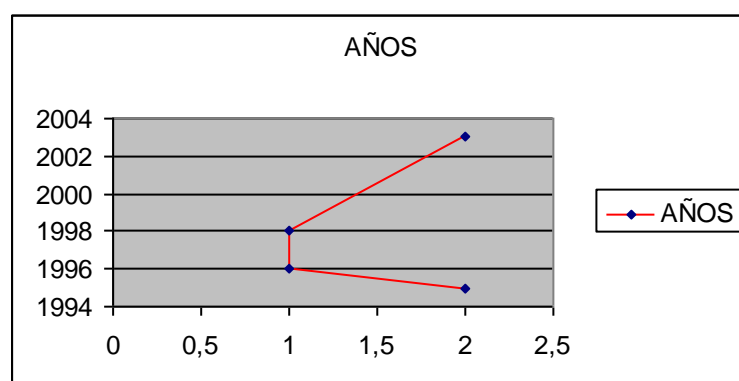


MARTÍNEZ, RICARDO (6)-----

El autor tiene 6 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1995 (2), 1996, 1998, 2003 (2). Durante 8 años publica, en la base de datos Medline 7 trabajos, siendo su mayor período productivo 1996.



Gráfica: Productividad de Martínez, R. en la base de datos Medline

REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en la revista Annals of Emergency Medicine (2), Journal of Emergency Medical Services (2), Acad Med, HMO:

IDENTIFICADORES

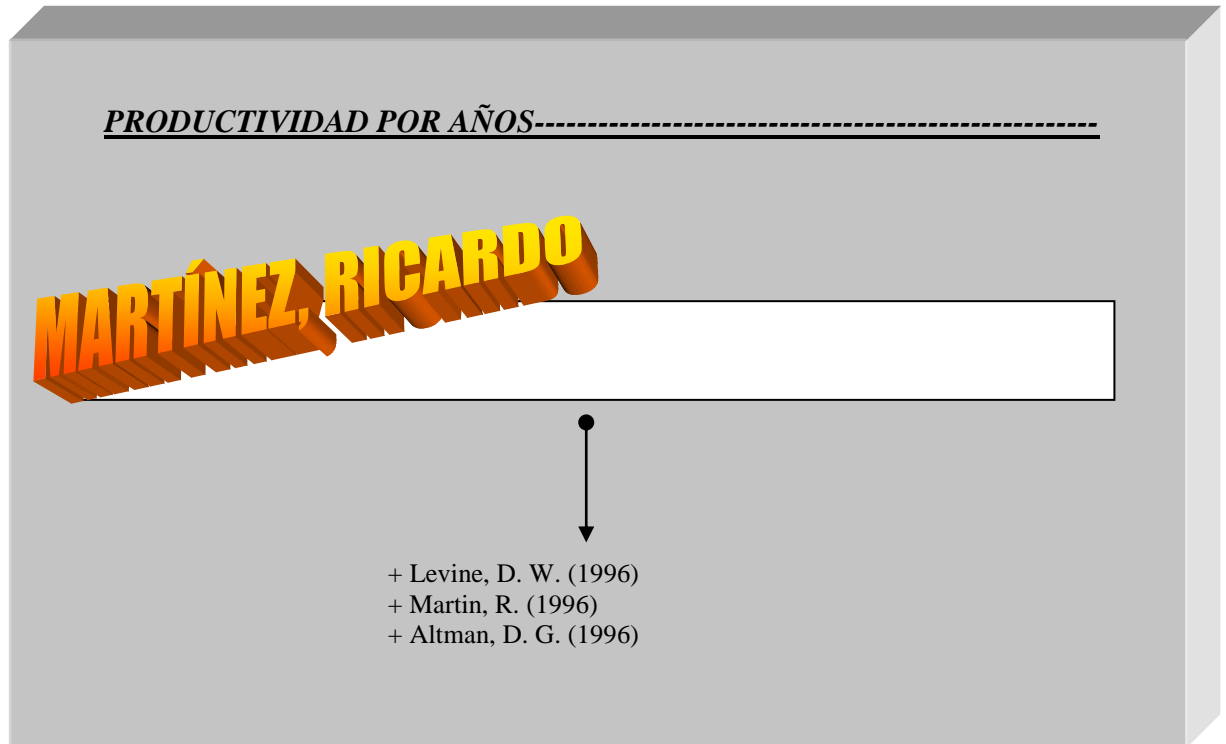
El autor utiliza 56 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 9,3. La frecuencia de los descriptores utilizados son:

Accidents, traffic / (prevention & control) (5), accidents, traffic / (legislation & jurisprudence), accidents, traffic / (statistics & numerical data) (4), accidents, traffic /mortality (2), adolescent (4), adult,airg bags / (legislation & jurisprudence), age factors, automobile driving / education (3), automobile driving / (legislation & jurisprudence), attitudes (2), child, child, preschool, consumer product safety, counseling, education, medical / methods, emergency medical services, female (2), government agencies , government agencies / (organization & admnistration), health maintenance organizations / utilizations,health education (3), health knowledge (2), humans (6), questionnaires (2), male (3), mortality, patient education, practice (2),physics / education (2),philosophy, medical,propspective studies (2), polictics , risk taking, risk factors (2), safety, safety management, seat belts / utilization (2), united states, united states / epidemiology (2), wounds and injuries / (prevention & control) (4).

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. An one on one interview with Ricardo Martínez, NHTSA's new administrator. Interview by Jack Sheehan (1995). Los accidentes de tráfico son una prioridad en la administración, en este trabajo se nombra al autor como supervisor de la seguridad de las carreteras de EEUU.
2. Preventing motor vehicle injuries (1995). La prevención de lesiones en los niños como pasajeros de vehículos es una prioridad significativa de la salud pública. En los últimos 20 años ha mejorado la seguridad de los sistemas de retención infantiles. Los errores de instalación, así como la rotura de las correas de los sistemas de retención son factores de riesgo para la seguridad infantil. Este trabajo presenta una revisión sobre los sistemas de retención infantiles, sobre conocimiento, educación y medidas legislativas.
3. Effect of integration of injury control information into a high schools physics course (1996). El objetivo del estudio es investigar los efectos sobre el conocimiento, las actitudes y el comportamiento vial en una escuela de secundaria donde se impartió un curso de educación vial relacionado con nociones de la física. El método empleado fue comparar tres grupos de estudiantes de secundaria. El examen estandarizado fue administrado antes de la instrucción y después de la instrucción. Los conceptos tratados, son el cinturón de seguridad, la velocidad, y el alcohol. Los resultados muestran que el grupo t2 los estudiantes divulgaron en las actitudes que eran menos favorables a utilizar el cinturón que el grupo control. En el t3, grupo experimental la intervención alteró el nivel de conocimiento del curso y la percepción de riesgo, e incluso los cambios conceptuales y actitudinales continuaron a través del tiempo. En este estudio demostró que la educación de la seguridad del conductor se puede integrar en un plan de estudios de ciencias en la escuela de secundaria.
4. Rethinking medical education through injury control (1998). En este trabajo se revisa la educación médica para reducir el número de lesiones.
5. Commentary air bargs: looking ahead through the rearview mirror (2003). En esta investigación se comenta el air barg aéreo, para qué sirve y su función para la seguridad vial.
6. Teen crash victims: who are these people and why are they here? (2005). En este trabajo se reflexiona sobre qué perfil tienen los adolescentes y qué factores de riesgo determinan el accidente.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

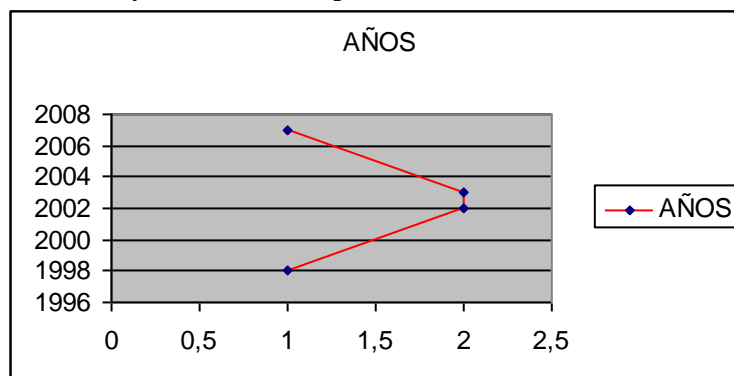


MAYHEW, DANIEL R. (6)

El autor tiene 6 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1998, 2002 (2), 2003(2) y 2007. Durante 9 años publica, en la base de datos Medline 6 trabajos, siendo su mayor período productivo 2002 y 2003 con dos publicaciones.



Gráfica: Productividad de Mayhew, D. R. en la base de datos Medline

REVISTAS DONDE PUBLICAN SUS TRABAJOS

Este autor publica sus investigaciones en las revistas: Journal Safety Research (2), Injury Prevention (2), Journal of Public Health Policy y Traffic Injury Prevention.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system (1998). En este trabajo se revisa la eficacia y el papel de la educación y el entrenamiento del conductor en la obtención de la licencia de conducción. En EEUU ha tenido mucha aceptación porque los institutos de secundaria la han incluido en sus planes de estudio. Este trabajo examina las ventajas de la seguridad en el conductor de automóviles.
2. The safety value of driver education on training (2002). Los conductores noveles tienen tasas elevadas de sufrir un accidente. Para tratar este problema en este trabajo se revisa como la instrucción formal que incluye instrucción en el aula y entrenamiento y prácticas en el automóvil, son medio para tratar este problema. Se revisó la evidencia empírica para determinar si la instrucción formal es eficaz para reducir colisiones y para determinar qué materia es eficaz para alcanzar los objetivos. Los programas educativos son eficaces para la reducción de lesiones y se necesitan más estudios para investigar en los comportamientos y experiencias para realizar programas más eficaces.
3. Specific and long term effects of Nova Scotia's graduated licensing program (2003). Se comentan las ventajas del GDL (Graduated Licensing) un nuevo programa en Nueva Escocia (Canadá) en 1994. El actual estudio contribuye a los niveles de principiantes y niveles intermedios, y se centran en la muestra de edad de 16-17 años. Un grupo pre GL recibió los permisos de participante durante 2 años anteriores a la ejecución del programas. Los resultados encontraron resultados significativos durante el primer año del programa, donde se reduce la tasa de accidentalidad y el 10% durante el segundo año. El hecho de reducir en tres meses la instrucción del conductor no proporcionó ninguna ventaja en seguridad. No se observaron resultados significativos con la muestra de edad mayores de 17 años.
4. The learner's permit (2003). El Permiso de conducción del novel permite que la supervisión parental antes de la obtención de la licencia de conducción. La etapa del permiso con supervisión parental es una parte integral del modelo de licencia provisional en los años 70 y promulgados por la NHTSA. El GDL es una etapa en la que la mayoría de principiantes aprenden con la experiencia y tiene ventajas de seguridad. En la conclusión se comenta la importancia de la investigación adicional para aumentar la seguridad de los conductores noveles.
5. Collisions involving senior drivers: high-risk conditions and locations (2006). Se revisa en este trabajo las características de los accidentes que involucran a conductores de vehículos mayores de 65 años. Se revisaron los estudios anteriores a 1990 y se hizo una revisión especial a las diferencias de accidentalidad entre conductores jóvenes y mayores de 65 años. Los numerosos estudios encuentran que los accidentes entre mayores ocurren intersecciones. Las mayores son más proclives a las violaciones de las normas, como desatender la derecha en las rotondas y los semáforos. Los estudios también sugieren que la magnitud del accidente es mayor en

conductores mayores. La conclusión es que el deterioro cognitivo y físico relacionado con el envejecimiento influye en la tasa de accidentalidad.

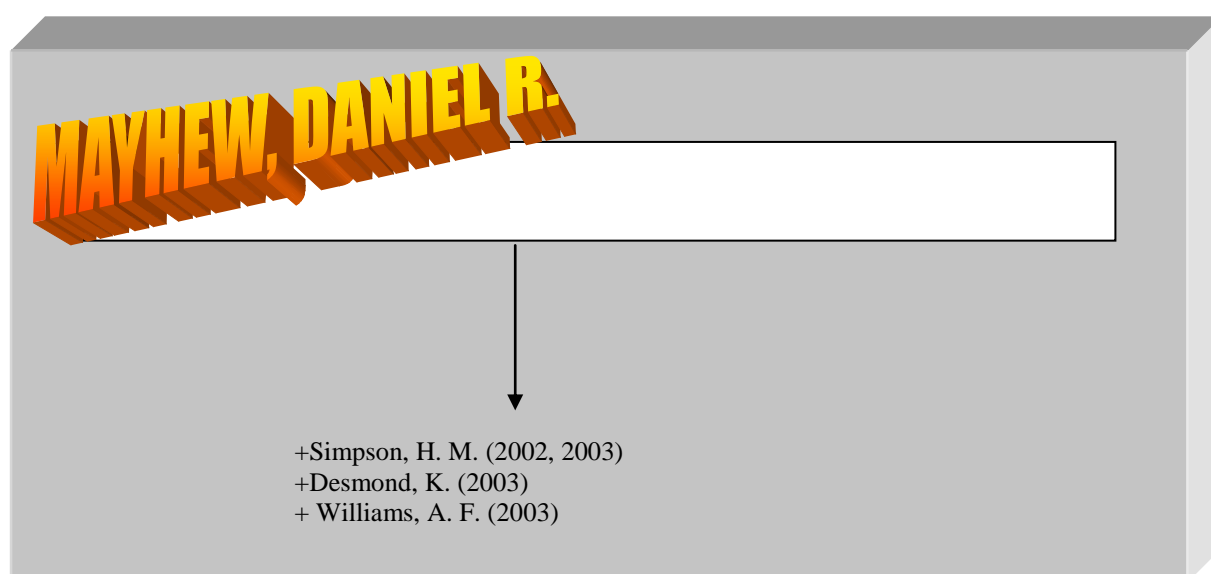
6. Driver education and graduated licensing in North America: past, present and future (2007). Un objetivo de la educación del conductor de automóviles de EEUU es hacer que los conductores sean más seguros, y se reduzca la tasa de accidentalidad. Este trabajo revisa el grado en el que la educación del conductor ha alcanzado sus objetivos. Discute experiencias y tipos de entrenamientos. En la conclusión se menciona que los programas de educación del conductor tienen todavía que seguir con el tiempo para que sean estables sus resultados. Se reafirma que la educación del conductor contribuye a la seguridad del conductor.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 72 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 12. La frecuencia de los descriptores utilizados son:

Accidents, traffic, accidents, traffic / (prevention & control) (5), accidents, traffic / (statistics & numerical data) (3), accidents, traffic / trends, adolescent (3), adolescent behaviour, age factors (2), automobile driver examination, automobile driving, automobile driving / education (4), automobile driving / (legislation & jurisprudence) (2), automobile driving / standards (2), Canada, Canada / epidemiology , empirical research (2), Europe, forecasting, humans (5), licensure (3), licensure / classification, licensure / (legislation & jurisprudence), licensure / standards (2), North America, new Zealand, Nova Scotia, program evaluation (3), public policy, risk taking, safety (4), safety management / (legislation & jurisprudence), social marketing, united states / epidemiology.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

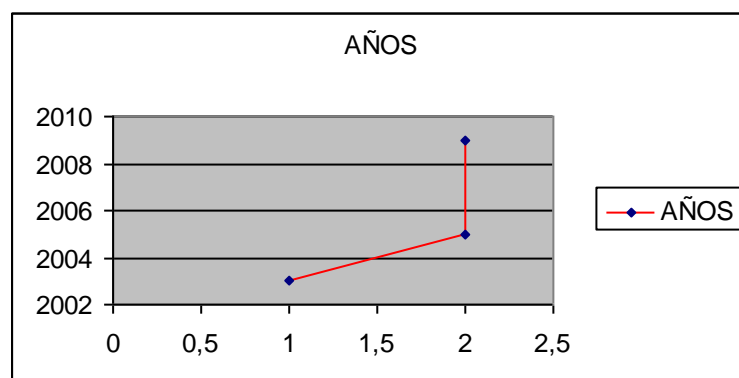


HASSELBERG, MARIE. (4)

El autor tiene 4 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante el siguiente período temporal: 2003, 2005 (2), 2009 (2). Durante 6 años publica, en la base de datos Medline 4 trabajos, siendo su mayor período productivo 2005 y 2009 con dos publicaciones.



Gráfica: Productividad de Hasselberg, M.. en la base de datos Medline

REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en la revistas: Accident Analysis & Prevention (3), Social Sciences & Medicine, Traffic Injury Prevention, International Journal of Public Health, Scandinavian Journal of Public Health.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Socioeconomic background and road traffic injuries: a study of young car drivers in Sweden (2003). El estudio se realiza en Suecia entre conductores jóvenes de diferente nivel socioeconómico. El trabajo pretende evaluar si las lesiones son mayores o menores dependiendo del nivel socioeconómico del conductor joven sueco. El estudio cogió la muestra de 16-23 y años y la temporalidad entre 1991-1996. Los resultados mostraron un riesgo más alto en el nivel socioeconómico más alto. La relación de accidentes correlacionó con la mayor exposición al riesgo, por lo que es un tema a tratar en la educación del conductor.
2. The social patterning of injury repetitions among young car drivers in Sweden (2005). En este trabajo se realiza un estudio sobre el modelo social y el tipo de lesiones que se repiten entre conductores jóvenes en Suecia, también se correlacionaron otras variables como el nivel socioeconómico y nivel educativo. Los resultados muestran que la distribución de la lesión de los conductores no es significativa en cuanto al género y educación; pero si respecto al grupo socioeconómico.
3. Socioeconomic aspects of the circumstances and consequences of car crashes among young adults (2005). En estudio determina si hay diferencias socioeconómicas entre los conductores jóvenes implicados en accidentes de

tráfico. Se llevó a cabo el estudio entre 1970-1972 y con una muestra de 502 conductores. La información sobre el nivel socioeconómico fue recogida del censo de 1985 y los datos sobre educación recibida eran recogidos en la muestra de 28 a 30 años. Los resultados mostraron que las diferencias socioeconómicas son más pronunciadas para las circunstancias de accidentes frontales y solo estaba implicado un solo vehículo (43% del total de los accidentes). La severidad del accidentes y las circunstancias del accidente se distribuyen a través de los grupos sociales entre jóvenes y adultos, siendo el más severo entre varones jóvenes. La conclusión determina que el exceso del riesgo de los conductores jóvenes de grupos socioeconómicos más bajos tiene una consecuencia en la mayor severidad de la lesión.

4. Road traffic injuries among young car drivers by country of origin and socioeconomic position (2009). En este trabajo se estudia la relación entre el país de nacimiento, la posición socioeconómica, y el riesgo para la accidentalidad. El estudio es una continuación nacional del registro de accidentalidad de personas jóvenes en Suecia y el Registro de Hospitales para identificar los accidentes en carretera. En los resultados no hay diferencias significativas entre los riesgos de la lesión entre conductores nacidos y no nacidos en Suecia. Se encontraron diferencias significativas entre la muestra donde habían diferencias socioeconómicas, pues los jóvenes de las familias de una profesión como obrero tienen el 80% de riesgo más alto que las familias con nivel socioeconómico alto.
5. How do car crashes happen among young drivers aged 18-20 years? Typical circumstances in relation to license status, alcohol impairment and injury consequences (2009). El estudio intenta clarificar las circunstancias más típicas de accidentalidad en las cuales el vehículo implica a conductores jóvenes entre 1984 y 1986 suecos, para el estudio se recogió una muestra de 2448 conductores. El objetivo era el estudio de la implicación del alcohol y sus consecuencias en la conducción. Los resultados muestran que los conductores jóvenes muestran conductas de riesgo mayores por causa del alcohol, por lo que se señala la necesidad de llevar a cabo medidas de prevención.

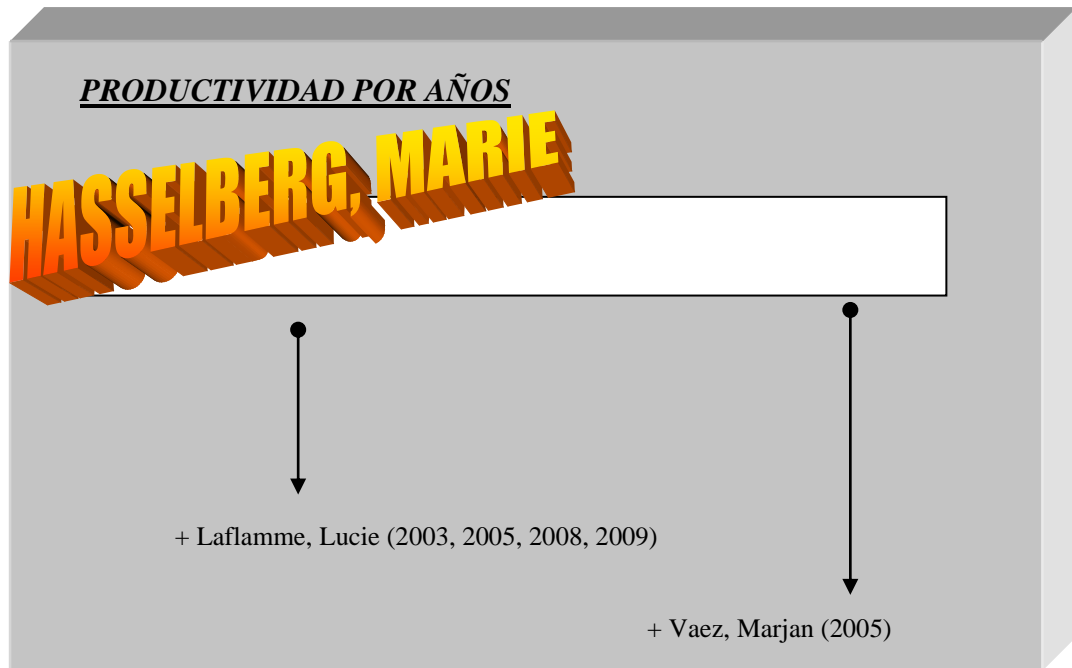
IDENTIFICADORES

El autor utiliza 85 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 17. La frecuencia de los descriptores utilizados son:

Accidents, traffic/ (statistics & numerical data) (5), accidents, traffic / classification, accidents, traffic / (prevention & control), alcoholic intoxication/ epidemiology, automobile driving/ (statistics & numerical data) (2), licensure/ (statistics & numerical data), adolescent (4), adult (4), age factors (3), automobile driving, automobile driving / (legislation & jurisprudence), censuses, cohort studies (2), cross sectional studies, confidence intervals; emigrants and immigrants / (statistics & numerical data), ethnic groups / (statistics & numerical data), female (5) humans (5), male (4), occupations / classification, odds ratio (2), population surveillance,

proportional hazards models, registries (2), risk (2), risk factors (2), risk reduction behaviour, social class, socioeconomic factors (4), Sweden, Sweden / epidemiology (2), time factors, wounds and injuries / epidemiology (2), wounds and injuries / ethnology, young adult.

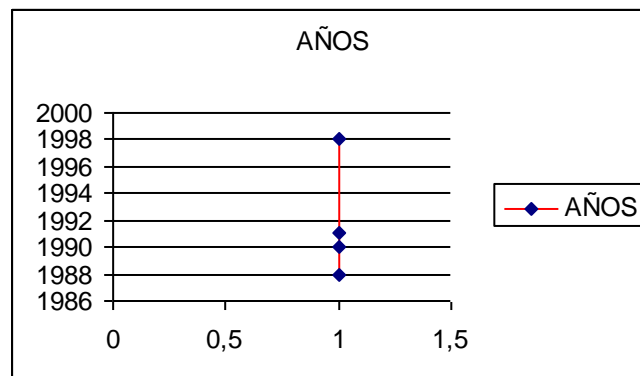
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES



RIVARA, F. P. (4)-----
autor tiene 4 publicaciones en la base de datos Medline.

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1988, 1990, 1991, 1998. Durante 10 años publica, en la base de datos Medline 4 trabajos, un trabajo respectivamente por año.



Gráfica: Productividad de Rivara, FP. en la base de datos Medline

REVISTAS DE PUBLICACIÓN

Publica sus trabajos en las revistas *Pediatric Annals*, *American Journal of Diseases of Children*, *Pediatrics*, *Advances in Pediatrics*.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS INVESTIGACIONES

1. Motor vehicle injuries during adolescence (1988). En este trabajo se revisan las lesiones por vehículo a motor durante la adolescencia.

2. Child pedestrian injuries in the United States. Current status of the problem, potential interventions, and future research needs (1990). Las lesiones peatonales en EEUU constituyen un problema donde se necesitan futuras investigaciones. Cada año en EEUU se registran 50.000 lesiones infantiles, donde hay 1.800 que mueren y 5.000 tienen secuelas significativas a largo plazo. En la conclusión se comenta que la prevención debe basarse en un acercamiento multifactorial local, del estado y la nación y se deberían incluir programas en las escuela para potenciar las habilidades seguras y los padres recibieran educación peatonal.

3. Prevention of pedestrian injuries to children: effectiveness of a school training program (1991). Las lesiones peatonales son un problema complejo para el cual no existe una intervención totalmente eficaz al 100%. Se evalúa en este trabajo un programa realizado en una escuela pública en el grado de primaria, las sesiones de la intervención son 8 sesiones realizadas por un solo profesor y donde se visionaban los cruces. El visionado se evaluó antes y después de la intervención con el mismo niño. La muestra fue escogida entre 1989 y 1992 con 137 niños. Los resultados muestran que las conductas peatonales como caminar al lado del niño la frecuentaban todos, pero se encontraron diferencias significativas en la conducta de parar que solo lo realizaba el 50% y mirar el 25%, y el 20% parar y mirar. Después de las sesiones de entrenamiento aumentó la conducta de mirar en 1990, se concluye las habilidades peatonales pueden mejorar, de ahí la importancia de los programas instruccionales.

4. Prevention of injuries to children and adolescents (1998). El objetivo del estudio es conocer la tipología de la lesión para prevenir accidentes en niños y adolescentes. Para ello se escogió una muestra de niños y adolescentes con nivel socioeconómico bajo, medio y alto. Los resultados muestran un área etiológica que explica la accidentalidad.

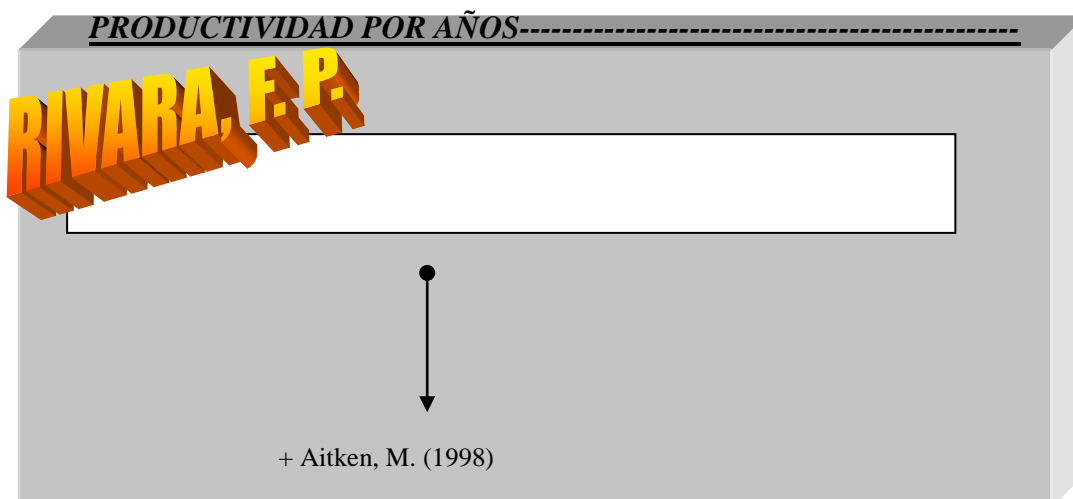
IDENTIFICADORES

El autor utiliza 60 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de 15. La frecuencia de los descriptores utilizados son:

Accidental falls / (prevention & control), accidents, traffic / (prevention & control) (3), accidents, traffic / (statistics & numerical data) (2), accidents, traffic / mortality, adolescent, bicycling / injuries, adolescent, adverse effects, attitudes, burns / (prevention & control), epidemiology, child (2), child, preschool, consumer participation, female (2), health education (2), health policy / (legislation & jurisprudence), humans (3), injuries, infant (2), infant, newborn, infant equipment / adverse effects, knowledge, male (2), parents / education, poisoning / (prevention & control), parents / psychology, psychomotor performance, poverty, practice, prevention control, statistics & numerical data, teaching / methods, risk factors (2),

united states / epidemiology (2), wounds and injuries / epidemiology, wounds and injuries / (prevention & control) (2).

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES



4.1.2.3.) Listado de los autores más productivos por orden de firmante de la base de datos Eric

En esta tabla observamos la frecuencia de los autores más productivos de la base de datos Eric y el porcentaje de su productividad.

AUTORES	TRABAJOS	%
Finn, Peter	16	1,33
Daugherty, Ronald D.	13	1,08
McKnight, A. James	12	0,99
Waller, Patricia F.	9	0,75
Williams, Allan F.	7	0,58
Hale, Allen	6	0,5
Burgener, V.E.	5	0,41
Walker, William	5	0,41

Bishop, Edward D.	4	0,33
Preusser, David F.	4	0,33
Carnahan, James E.	4	0,33
Redding, Richard E.	4	0,33
Reese, Robert M.	4	0,33
Richards, J. Scott	4	0,33
Council, Forrest M.	4	0,33
Embry, Dennis D.	4	0,33
Pendleton, John T.	4	0,33
Productividad Eric	1.203	

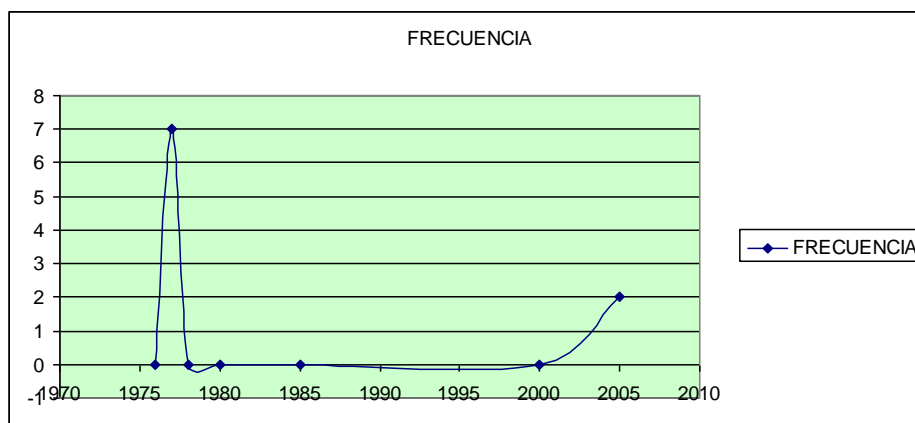
A continuación exponemos una breve descripción de sus trabajos:

AUTOR : FINN PETER (16)

Tiene 16 publicaciones en la base de datos Eric.

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1977 -2005, siendo el período más productivo 1977 con siete publicaciones, en 2005 publica dos trabajos.



Gráfica: Productividad de Fin, Peter. en la base de datos Eric

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

1. Kids and alcohol. Facts and ideas about drinking and not drinking (1975). Libro para el estudiante de actividades de reflexión sobre los efectos del alcohol en el organismo y la toma de decisiones sobre su consumo. Este manual debe ser utilizado conjuntamente con el manual del profesor y unos materiales audiovisuales.
2. Transportation education and the social studies (1976). Recomendación para que el estudio de la educación vial esté integrada en el currículum de estudios sociales. Se establecen nueve objetivos importantes a conseguir para la educación vial en educación secundaria.
3. Ride on ¡Mini units and learning activities on public transportation for grades 6 through 9 (1977). Es una serie de once manuales curriculares para los grados de 6-9. Cada manual consiste en la planificación de cada curso académico para el profesor. Los temas abordados son transporte y transporte público.
4. Ride on ¡ Mini units and learning activities on public transportation for grades 9 through 12 (1977). Son once guías curriculares para el profesor, cuyo contenido es para los niveles 9-12, los temas que trata son transporte, transporte público, ambiente, seguridad en el tráfico y las bicicletas (nivel elemental, medio y adulto).
5. Transportation consumer education for adults: Mini Unites and learning activities (1977): Once manuales para el profesor que constituyen guías curriculares para tratar el área del tráfico con adultos. Los materiales se dividen en cuatro capítulos: transporte, transporte público y ambiente, la seguridad en el transporte y las bicicletas.
6. Transportation consumer education curriculum guide (1977). Se realizan materiales curriculares para secundaria sobre el transporte y educación para el consumidor.
7. Transportation and the environment in Harmony: Mini units and learning activities for grades 6 through 9 (1977). Se describen proyectos con actividades concretas para los niveles de 6 a 9. Con actividades de ampliación y refuerzo para el profesor y alumno.
8. Transportation and the environment in harmony: Mini units and learning activities for grades 9 through 12 (1977). Contiene actividades agrupadas en

ocho mini unidades sobre las cuatro áreas que trata este autor transporte, transporte público y ambiente, la seguridad del transporte y la bicicleta.

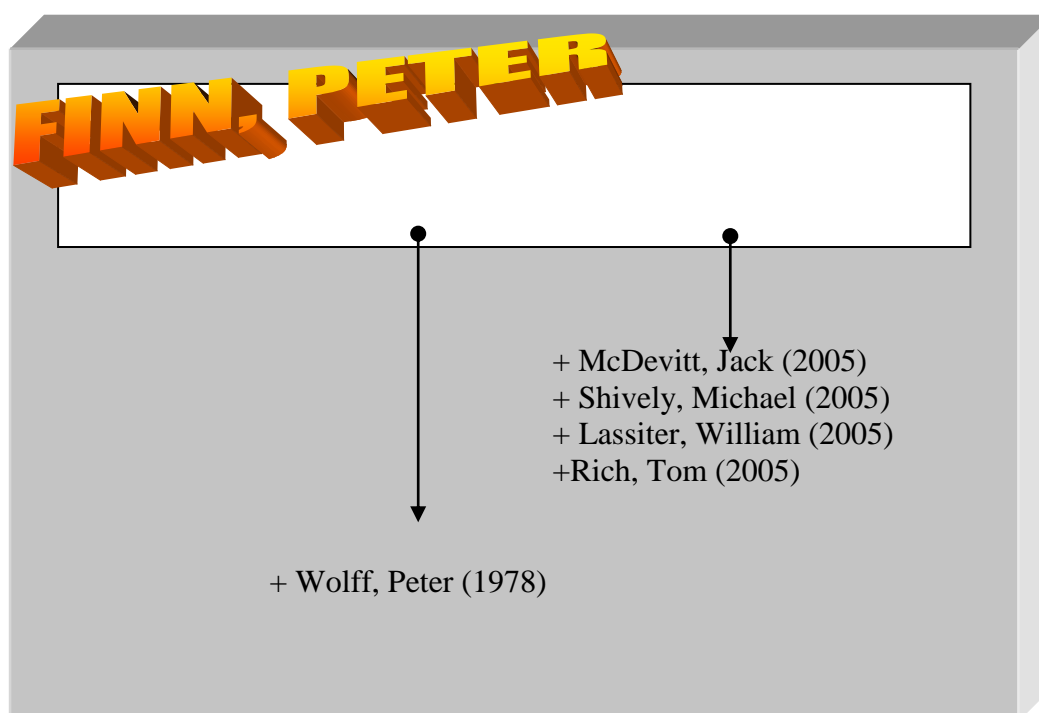
9. Pedal on ¡ Mini Units and learning activities on bicycles for grades 6 through 9 (1977). Además de abordar en los once manuales las cuatro áreas de transporte, transporte público y ambiente, la seguridad del transporte, hay un tratamiento especial para la bicicleta (seguridad, cómo comprar y mantener una bicicleta, riesgos de los accidentes y prevención de accidentes).
10. Pedal on¡ Mini units and learning activities on bicycling for grades 9 through 12 (1977). Contiene once manuales curriculares para los grados 9 12, sobre todo se programan actividades para los conductores de bicicletas (juegos, mapas), y todo tipo de materiales curriculares para profesores y padres.
11. Reports on development and validation of utilization materials to accompany two series of U.S. Office of education alcohol education films (1977). Informe sobre los resultados de un proyecto audiovisual dirigido a la prevención del consumo de alcohol para los alumnos de secundaria.
12. Learning about emergency vehicles (1978). Reflexiones acerca de un curso de aprendizaje sobre vehículos de emergencia, los estudiantes aprenden el uso apropiado de este servicio y comprenden la importancia del trabajo en emergencias.
13. Teaching occupational safety and health at the secondary and college level. Instructor guide (1980). Guía del profesor donde las actividades se diseñan para proporcionar un marco para la instrucción en seguridad y salud en el trabajo, para los niveles de secundaria y universidad.
14. National assessment of school resource officer programs. Final project report (2005). Es una publicación que contiene un informe sobre el funcionamiento de 19 programas nacionales escolares, realizado con el fin de mejorar la seguridad escolar.
15. Comparison of program activities and lessons learned among 19 school resource officer (SRO) programs (2005). Informe donde se amplía la publicación nº 9 y se evalúan los datos obtenidos en los 19 programas nacionales escolares. Hay siete capítulos donde se aborda: 1) el modelo del programa, 2) se definen los objetivos de los programas, 3) la población de estudio, 4) el instructor y supervisor, 5) los profesores de la escuela y demás personal implicado, 6) estudiantes y padres, 7) programas de evaluación.
16. Case studies of 19 school resource officer (SRO) programs (2005). Informe final sobre la seguridad escolar y las relaciones entre programas de colaboración policial y juventud. Evaluación de las publicaciones 9 y 10, sobre los 19 programas que se llevaron a cabo en las escuelas con programas nacionales conocidos como SROs (School resource officers).

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 252 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores por trabajo de 15,75, a continuación ofrecemos su frecuencia de aparición: Accident prevention, alcohol education (2), antisocial behaviour, attitudes, adult education (3), bibliographies, bicycling, traffic control, business responsibility, case studies, consumer education (6), cooperation, children, curriculum (3), curriculum development, curriculum guides (8), decision making, driver education, drinking, drug education (2), education,

elementary education (2), environmental education (4), elementary secondary education (4), energy conservation (2), environmental education (4), formative evaluation, guides, group activities (3), group activities (2), health education (3), high schools, higher education, industrial personnel, independent study (2), independent study (3), injuries, job training, job satisfaction, junior high schools (4), law enforcement (2), learning activities (7), lesson plans (7), middle schools (3), mental health, motor vehicles (7), mail surveys, objectives, pedestrian traffic (2), personnel directors, pollution (4), program development, program effectiveness (2), program implementation (2), program improvement (2), program design, program evaluation (3), program validation, police (3), police school relationship (2), recruitment, recreational activities, resource materials (8), school safety (3), safety education (9), safety equipment, school security, school community relationship, secondary education (4), security personnel, service vehicles (2), signs (5), site selection, skill development (7), social influences, social studies, student attitudes, study guides, stress variables, teaching methods, teaching guides, technology, traffic control, traffic safety (8), transportation (8), transportation (2), Units of study, vehicular traffic (5), youth.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

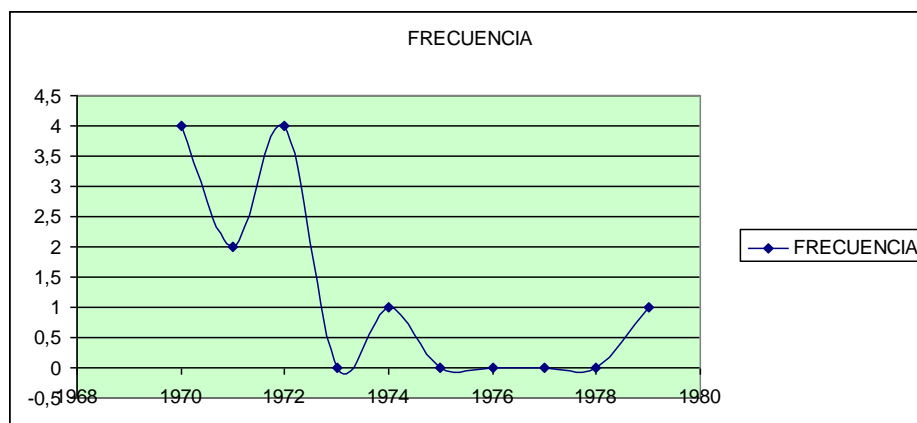


DAUGHERTY, RONALD D. (13)

Tiene 13 publicaciones en la base de datos Eric.

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1970 (4), 1971 (2), 1972 (4), 1974, 1979. Siendo el período más productivo 1970 con cuatro trabajos.



Gráfica: Productividad de McKnight, A. J. en la base de datos Eric

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

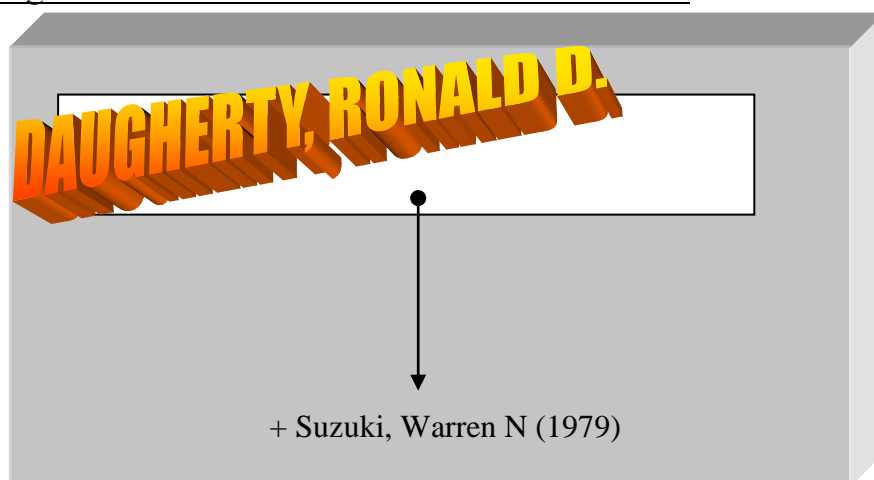
1. Expansion of vocational technical school programs to accommodate highway safety manpower requirements. Volume I, Introduction (1970). Programa de orientación vocacional. De los cuatro volúmenes de la obra realizada, esta publicación se centra en el volumen I, en este primer estudio se describe la legislación vigente y se describe cómo se realizó el estudio.
2. Expansion of vocational technical school programs to accommodate highway safety manpower requirements. Volume II. Volumen Segundo sobre la orientación vocacional que se realiza en el currículum escolar sobre los requerimientos en seguridad.
3. Expansion of vocational technical school programs to accommodate highway safety manpower requirements. Volume III. Volumen tercero sobre el programa de orientación vocacional, que contiene profesiones relacionadas con la seguridad.
4. Improving public information programs for vocational education. Final report (1970). Informe final sobre cómo mejorar los programas de orientación y educación vocacional en los institutos públicos.
5. Highway safety occupational program development guide (1971). Materiales curriculares para el profesor y el alumno sobre la seguridad en el trabajo. Se da especial atención a la orientación vocacional sobre el trabajo de los médicos y conductores de vehículos de emergencia; conductores de autobuses escolares y policías de tráfico.
6. Expansion of vocational technical school programs to accommodate highway safety manpower requirements. Volume IV (1971). En esta publicación se resume el volumen IV donde se considera la necesidad de personal para diferentes tareas como el control del tráfico, servicios policiales de tráfico, seguridad peatonal, seguridad del autobús escolar, control y limpieza en edificios en peligro de derrumbamiento y otros.
7. Expansion of vocational technical school programs to accommodate highway safety manpower requirements. Final report (1971). Extensión de los programas de orientación vocacional de la escuela para acomodar requisitos en técnicos de seguridad. En este informe se pretende identificar qué profesiones están relacionadas con la seguridad vial.

8. Highway traffic accident investigation and reporting: Course guide (1972). Guía curricular para el profesor y fichas para alumnos. Los temas tratados son: causas del accidente de tráfico, técnicas para identificar y registrar datos sobre el accidente de tráfico, fases de un accidente y seguridad en la carretera.
9. Highway traffic accident investigation and reporting: Student study guide (1972). Guía para el estudiante sobre investigación y divulgación de las causas del accidente de tráfico. Forma parte de un plan de estudios desarrollado dentro de la orientación vocacional.
10. Highway traffic accident investigation and reporting: Basic course . Instructor's lesson plans (1972). Programa de entrenamiento básico para el profesor. Guía para el instructor que contiene 35 lecciones básicas. Forma parte de un plan de estudios en el que se perfila la profesión de técnico en investigación del accidente.
11. Accident investigation technician instructor training institute. Final report (1972). Informe final sobre un programa basado en el entrenamiento para ser instructor técnico especializado en la investigación del accidente de tráfico.
12. Highway traffic safety manpower functions guide (1974). Guía general con 102 páginas. El propósito de este proyecto es la revisión y actualización de las guías curriculares para el aprendizaje de la conducción y la seguridad en el tráfico. Este documento proporciona todas las herramientas para poder realizar proyectos de educación vial para el profesorado. Consta de once áreas funcionales que están divididas en 45 capítulos. Cada capítulo pretende alcanzar 5 objetivos de seguridad vial. La guía está realizada por especialistas en el tema.
13. A model for evaluating vocational automobile mechanics programs (1979). Modelo para evaluar programas de orientación vocacional especializados en la profesión de mecánicos de automóviles.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 140 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores por trabajo de 10,76 a continuación ofrecemos su frecuencia de aparición. Accident prevention, administrator guides, automechanics, behavioural objectives (2), bibliographies (2), consultants, course content, course descriptions (2), curriculum development, curriculum guides (3), data collection (3), demonstration programs, educational needs (2), employer attitudes, employment projections, federal legislation, followup studies, government employees (2), graduate surveys, information dissemination, information systems, institutes (training programs), investigations (3), instructional materials, job training (4), labor force development (2), labor needs (4), labor utilization (2), lesson plans (2), learning activities (2), models, occupations, occupational information (2), paraprofessional personnel, postsecondary education, program development (3), program effectiveness, program evaluation (2), program guides (2), public relations, resource materials (3), safety education (3), safety, secondary education, skill development (2), skilled occupations, state programs (2), state supervisors, student attitudes, student evaluation, surveys, teacher workshop, technical occupations (3), technical education (2), teaching guides, traffic accidents (4), traffic control (3), traffic safety (4), transportation (6), vehicular traffic, vocational education (6).

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

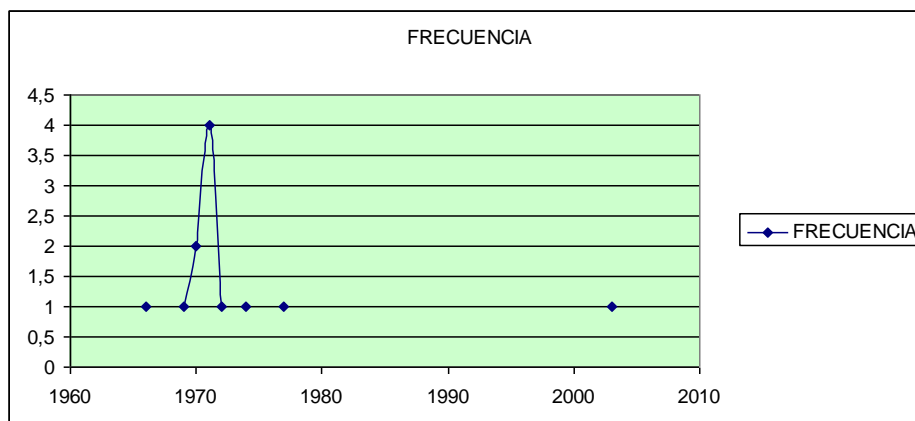


MCKNIGHT, A. JAMES (12)

Tiene 12 publicaciones en la base de datos Eric.

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1966, 1969, 1970 (2), 1971 (4), 1972, 1974, 1977, 2003.



Gráfica: Productividad de McKnight, A. J. en la base de datos Eric

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

1. An experimental evaluation of a driver Simulator for safety training. Technical report n° 66-9 (1966). Evaluación experimental de un simulador de conducción para la instrucción en seguridad vial. Un curso de 20 horas fue destinado a 238 conductores con licencia, la mitad de ellos recibió una instrucción tradicional y la otra mitad recibió la instrucción mediante el simulador. La conclusión del proyecto fue que la metodología por simulación mejora hábitos y habilidades del conductor de automóviles.
2. An analysis of skill requirements for operators of amphibious air cushion vehicles (ACVs)- (1969). Este informe describe las habilidades requeridas

en la conducción de vehículos (ACV) anfibios-aéreos en misiones tácticas y logísticas del ejército. El estudio se realizó a través de un simulador. El análisis de la tarea de conducción indicó que la conducción de este tipo de vehículos es complicada por la respuesta lenta del vehículo en ciertas dimensiones, la necesidad de coordinación compleja en la ejecución de ciertas maniobras necesarias, los requisitos básicos de funcionamiento y los efectos ambientales. La conclusión del estudio describe que el programa de entrenamiento eficaz para un conductor de este tipo de vehículos debe ser de uno a tres meses.

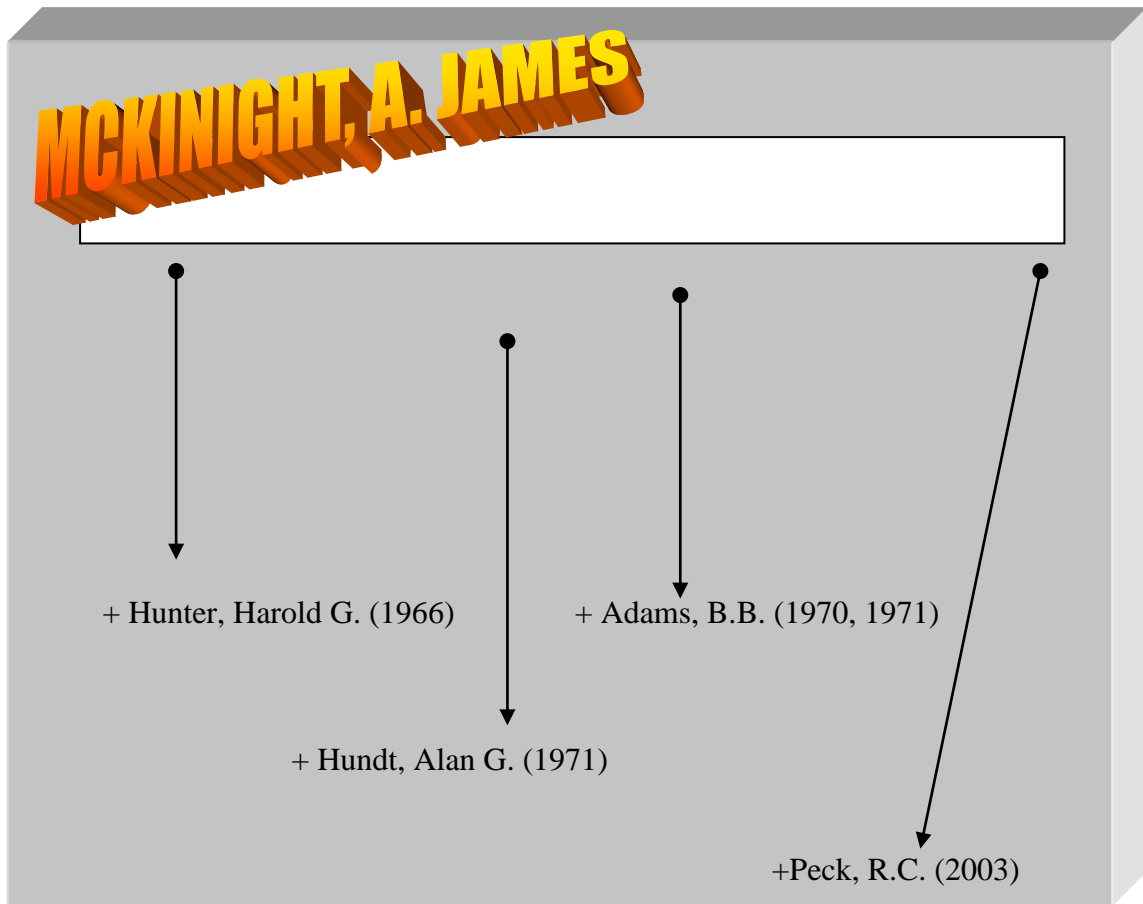
3. Driver education task analysis. Volume I: Task descriptions. Final report (1970). Es un conjunto de cuatro volúmenes, de los cuales en este artículo se describe el volumen I. En este volumen se describe la tarea del conductor, paso a paso, estas descripciones son muy útiles para la tarea del instructor en el proceso de aprendizaje de conducción de automóviles.
4. Driver education task analysis: Volume II: Task analysis methods. Final report (1970). Informe donde se reflexiona y se analiza la tarea del conductor y se especifica la metodología empleada. Se identificaron 1000 tipologías conductuales en la tarea de conducción de automóviles. Estas tipologías fueron estudiadas en este volumen y se concretaron las tareas organizándose desde más simples a más complejas. Para finalizar se concretaron los comportamientos específicos requeridos para la educación del conductor.
5. Driver education task analysis. Volume IV: The development of instructional objectives. Final report (1971). Informe final donde se analiza la tarea del instructor de conductores de automóviles. En este volumen se describen los métodos utilizados para desarrollar los objetivos instruccionales, así como los instrumentos de evaluación.
6. The selection and training of school bus drivers (1971). Este informe describe los procedimientos utilizados para desarrollar un sistema de requisitos de selección y de objetivos instruccionales para la tarea de conductor de autobús escolar.
7. The development of driver education objectives through an analysis of the driving task (1971). Desarrollo de los objetivos para la educación del conductor y análisis de la tarea de conducción. El objetivo de la investigación descrita en este artículo es desarrollar un sistema de objetivos educativos para los cursos de educación del conductor de automóviles basados en un análisis comprensivo y detallado de la tarea del conductor.
8. Driver education task analysis: Instructional objectives. HumRRO safety series (1971). Proyecto educativo sobre la educación del conductor. Se distinguen dos partes, en la primera se especifican una serie de objetivos instruccionales correspondientes con las 74 unidades de trabajo; en la segunda parte se describen las pruebas de desarrollo y respuesta del conductor.
9. Training course for compliance safety and health officers. Final report (1972). Informe final acerca de los cursos de aprendizaje para los especialistas oficiales en seguridad y salud (OSHA- Occupational safety and health administration).

10. The development of guides for teacher preparation in driver education (1974). Este artículo describe la parte inicial de investigación de los recursos humanos (HummRRO) que se describe en las guías del preparación del instructor para la educación del conductor.
11. Motorcycle education curriculum specifications. Final Report (1977). Informe con especificaciones sobre el currículum educativo acerca de la conducción de la motocicleta. Este currículum está diseñado con el objetivo de reducir la incidencia y la severidad de las lesiones. Las especificaciones prescriben objetivos, requisitos previos, métodos, materiales, equipamiento, instalaciones y las medidas de habilidad que se requieren en la instrucción.
12. Graduated driver licensing and safer driving (2003). Reflexiones sobre la conducta del conductor novel y su seguridad en el automóvil. Se distinguen las cuatro fases de aprendizaje: 1) aprendizaje ampliado después de obtener el carné de conducir, 2) intervención inicial, 3) intervención y 4) instrucción en dos etapas.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 170 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores por trabajo de 14,16, a continuación ofrecemos su frecuencia de aparición: Ability identification (3), academic achievement, accident prevention (3), achievement tests (3), adolescent behaviour, adult education, allied health occupations education, answer keys, attitudes, behavioral objectives (5), behavior standards (4), course objectives, course content, course descriptions, curriculum development (4), curriculum guides, critical incident methods, driver education (9), electromechanical aids, educational objectives (2), educational programs, educational research (2), equipment maintenance (2), equipment utilization, enlisted personnel, environmental influences, evaluation (2), evaluation methods (2), facility requirements, group instruction, high school students, instrumentation (3), instructional films, instructional materials (4), job training, job analysis, material development (2), military training, motor vehicles (5), operating engineering, performance specifications, performance criteria (4), performance tests (2), personnel selection, postsecondary education, program guides (2), program evaluation, program improvement, program development, resource materials, research, risk, safety, safety education (3), secondary education (3), simulation (2), school buses, specialists, student evaluation (3), student behaviour, skills, skill analysis (3), skill development, task analysis (7), task performance (5), teacher education (2), test construction, training, training methods, training objectives, transfer of training, traffic accidents, traffic safety (3), transportation (2), travel, vehicular traffic, vocational education.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

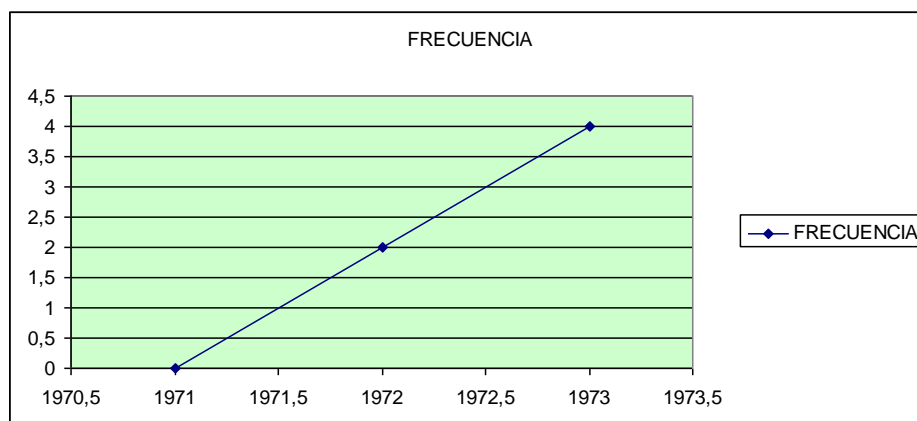


AUTOR: HALE, ALLEN (6)

En la base de datos Eric, el autor Hale Allen tiene seis publicaciones.

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica seis trabajos durante el siguiente período temporal 1972 (2) y 1973 (4), siendo el más productivo 1973 con cuatro trabajos.



Gráfica: Productividad de Hale, Allen en la base de datos Eric

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

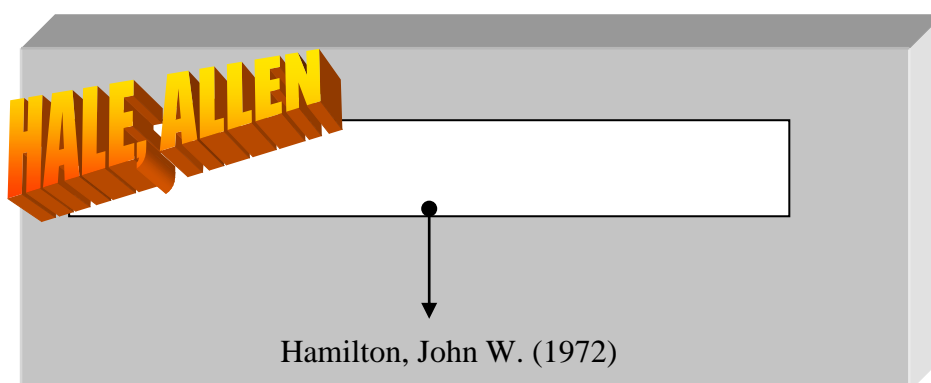
1. Police traffic services basic training program. Course guide. Volum 1 of 3 (1972). Guía del curso sobre el aprendizaje básico de la profesión “policía de tráfico“. En E.E.U.U. fue desarrollado este programa de aprendizaje básico para mejorar el transporte y aumentar la eficacia a nivel nacional de la seguridad vial. La guía contiene una descripción del programa de aprendizaje por completo, incluyen sugerencias para la realización del curso, la duración de las clases, los requisitos previos de los estudiantes, materiales requeridos por el instructor y el estudiante, pautas metodológicas y recomendaciones para evaluar los logros conseguidos.
2. Police traffic services basic training program. Student study guide. Volume 3 of 3 (1972). Guía del estudiante para el programa de aprendizaje básico para el trabajo de policía de tráfico. La guía del estudiante fue desarrollada para servir como texto de referencia básica para reforzar el material presentado en clase. El documento consiste en seis unidades. 1) competencias del policía de tráfico, 2) legislación), 3) cómo dirigir y controlar el tráfico, 4), aplicación de la ley de tráfico, 5) informe del accidente, 6) corte del tráfico, ayuda en la carretera y al accidentado.
3. Driver improvement analyst: Basic training program. Instructor’s lesson plans (1973). Análisis para la mejora de la conducción, programa de aprendizaje básico y plan de estudio para el instructor. A nivel nacional los esfuerzos para mejorar el comportamiento de los conductores se plasmó a través de este proyecto. La guía para el instructor provee un marco organizado y explícito para poder realizar la instrucción en 20 lecciones.

4. Driver improvement analyst. Basic training program. Course guide (1973). Guía del curso de aprendizaje básico para la mejora de la conducción del automóvil. Esta guía del curso está diseñada para ayudar en la organización y realización de un programa de formación y mejora para los analistas e instructores dedicados al aprendizaje de la conducción de automóviles. Contiene una descripción del programa de formación general, materiales para el instructor, materiales para el estudiante, planificación del curso, calendario de la instrucción, duración del curso, metodología, recursos y directrices para la medición de logros de los estudiantes.
5. Driver improvement analyst. Basis training program. Student study guide (1973). Guía de estudio para el estudiante que realiza un programa básico de aprendizaje para aprender a conducir automóviles. Es una guía básica se realizó para servir de referencia básica para el estudiante y refuerza el material del instructor. Los temas tratados son características de la tarea de conducción, legislación, infracciones de tráfico, los accidentes de tráfico, emergencias, aspectos de mejora para la tarea de conducción.
6. Basic training program for driver improvement analyst. Final report: june 28, 1972-june 28, 1973 (1973). La administración nacional de seguridad de tráfico financió un programa de formación para instructores para un nuevo campo vocacional en seguridad vial, la figura del técnico de investigación del accidente. Los talleres de formación proporcionaron 30 horas de instrucción, el informe incluye la formación previa al taller, los programas instruccionales del taller, y los formularios de evaluación de los participantes.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 59 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores por trabajo de 9,83, a continuación ofrecemos su frecuencia de aparición: Course descriptions, course organization (2), curriculum guides (4), driver education (4), entry workers, inservice education, instructional materials (2), job training (3), law enforcement (2), lesson plans, motor vehicles (2), occupational information, parking controls, pedestrian traffic (2), postsecondary education, program development, safety education (4), study guides (2), traffic accidents, traffic control (2), traffic safety (6), vehicular traffic (2).

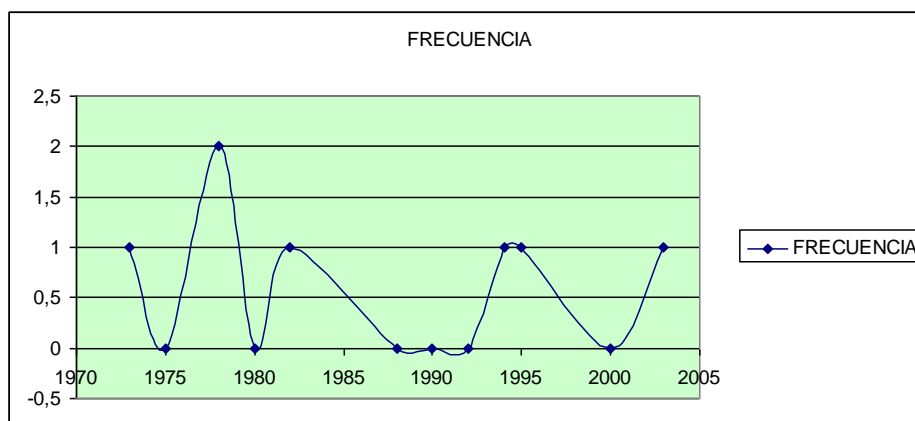
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS



AUTOR: WILLIAMS ALLAN, F. (7)

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1973, 1978 (2), 1982, 1994, 1995 y 2003, siete trabajos. Siendo el mayor período productivo 1978 con dos trabajos, y el resto respectivamente con un trabajo.



Gráfica: Productividad de Williams, Allan F. en la base de datos Eric

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

1. Dimensions of preventive behavior (1973). Dos estudios fueron realizados para determinar sistemáticamente conductas preventivas asociados a la salud, concretamente se estudiaron comportamientos relacionados con la prevención de accidentes de tráfico. Varias dimensiones del comportamiento fueron identificadas, así como sus patrones conductuales de riesgo.
2. Restraint use legislation: Its prospects for increasing the protection of children in cars (1978). En este artículo se reflexiona sobre la legislación relacionada con los sistemas de retención en el vehículo, con el objetivo de concienciar sobre la importancia de su uso para asegurar la protección de los niños/as en caso de accidente. Los niños y jóvenes son especialmente vulnerables a la lesión por accidente de tráfico, bien porque lo utilizan incorrectamente o no llevan el sistema de retención. La estadística sobre el cumplimiento de la legislación acerca del uso de cinturón, sillitas o cojines elevadores son estudiadas en Australia. En el estudio se observó que después de sacar la legislación en Australia se redujeron las lesiones por cinturón, sin embargo las lesiones por el resto de sistemas de retención seguían siendo casi iguales. En este artículo se hace un llamamiento tanto a E.E.U.U. como para Australia sobre comportamientos tan peligrosos como colocar a los niños en asientos traseros sin sistema de retención, colocar inadecuadamente el sistema de retención o llevarlos en brazos, se debaten las perspectivas para corregir esas conductas y aumentar la seguridad de los niños en los automóviles.

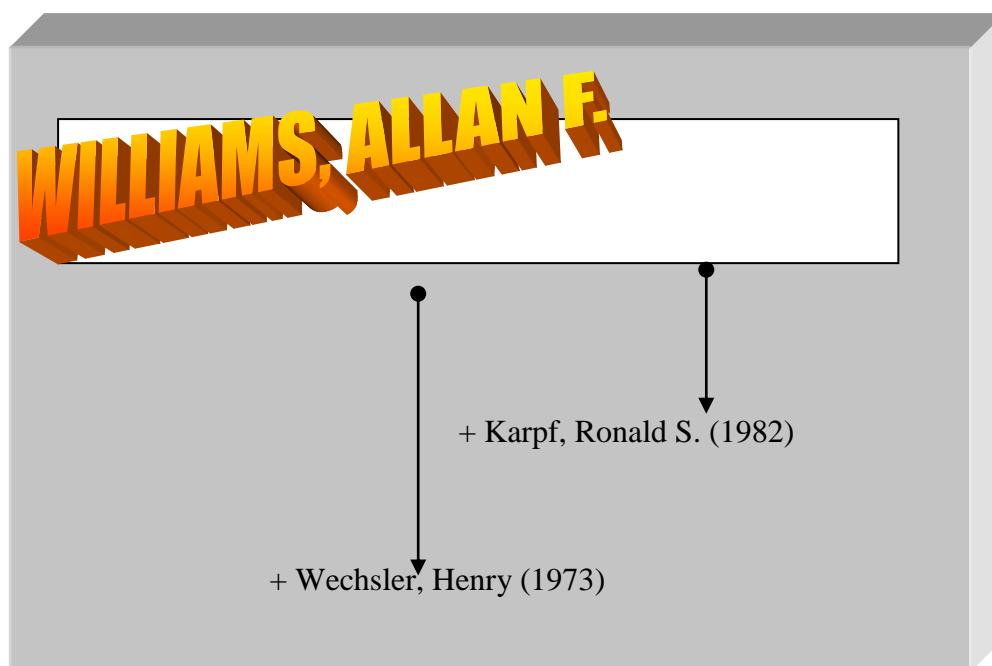
3. Evaluation of the Tennessee child restraint law (1978). Este artículo divulga un estudio realizado sobre los efectos de una ley en el estado de Tennessee (E.E.U.U.) dirigida a aumentar la protección de seguridad de los niños en el automóvil. Esta ley requiere que los padres utilicen correctamente los sistemas de retención en el automóvil. Se critica que la ley permita que los padres lleven en brazos a los niños, práctica altamente peligrosa más bien que protectora.
4. Teenaged drivers and fatal crash responsibility. Preliminary report (1982). Se comenta el tipo de conducción entre los jóvenes de 15 a 18 años, Se comentan las medidas restrictivas adoptadas en EEUU para reducir la tasa de accidentalidad.
5. The contribution of education and public information to reducing alcohol-impaired driving (1994). En este estudio se analiza como los cursos educativos sobre prevención de consumo de alcohol y la información diseminada de forma pública tienen poco impacto a corto plazo sobre el comportamiento del conductor consumidor de alcohol ocasionalmente. Parte de esta conducta está apoyada porque son comportamientos aceptados en la vida social del individuo. Sin embargo en conductores consumidores de alcohol sancionados de forma reincidente si que son eficaces los cursos de educación y concienciación del consumo del alcohol antes y durante la conducción de automóviles. Estos cursos deben apoyarse en una legislación para aumentar el poder de la disuasión de esta conducta de riesgo.
6. Restrictive measures for young, beginning drivers (1995). Se hace una reflexión sobre las medidas restrictivas para los conductores noveles que comienzan a conducir entre 15 y 18 años. Se analiza el efecto de algunas políticas y la estadística sobre lesiones en ese grupo de edad, se observó que las lesiones implicadas en conductores jóvenes constituyen un problema de salud pública importante. El primer año de conducción es el que más riesgo posee de todo el tramo de edad, por ello conductores inexpertos de cualquier edad tienen un alto porcentaje de riesgo de tener un accidente que los conductores con experiencia en el mismo tramo de edad. En algunos estados las medidas restrictivas llevadas a cabo son: toques de queda en un tramo horario nocturno, prohibiciones para conducir en autopistas, reducir las velocidades máximas, y la prohibición de conducción sin llevar un pasajero adulto.
7. Teenage drivers: Patterns of risk (2003). Se realizó un estudio para determinar patrones de riesgo entre conductores adolescentes. Se identificaron factores de riesgo tales como el hecho de ser noveles y conducir bajo el efecto del alcohol.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 89 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores por trabajo de 14,8, a continuación ofrecemos su frecuencia de aparición: Accident prevention (3), adolescents (2), alcohol abuse (2), alcohol education (2), behavior development, behavior modification (2), behavior patterns, certification (2), criminal law (3), child welfare, children, decision making, driver

education (4), driving while intoxicated (2), eligibility (2), experiential learning (2), foreign countries (3), high school students (4), high schools (3), infants, law enforcement (3), legislation, modification, motor vehicles (9), parent responsibility, preschool children, prevention, program evaluation, psychological studies, risk (3), safety (5), safety equipment (3), safety education (5), state legislation (2), traffic accidents (2), traffic safety (6).

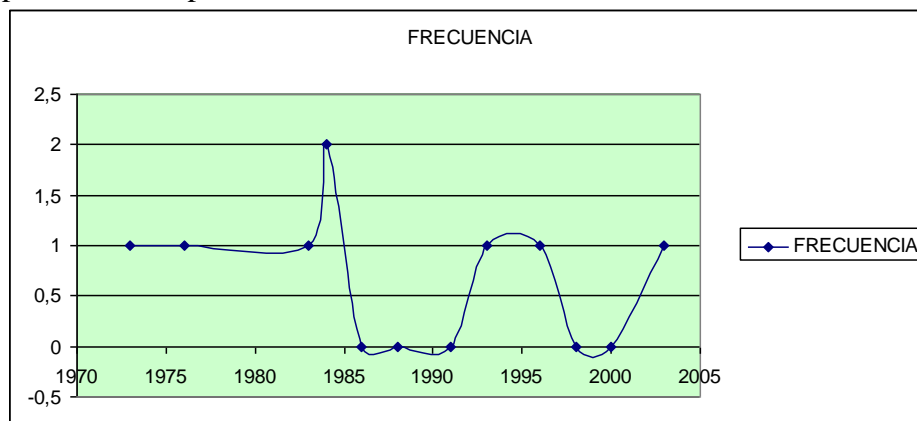
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS



AUTOR: WALLER, PATRICIA F. (9)

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

La autora publica nueve trabajos, siendo el período temporal empleado 1973, 1976, 1983, 1984 (2), 1993, 1996 y 2003, a continuación se muestra en la gráfica la productividad por años.



Gráfica: Productividad de Waller, P. en la base de datos Eric

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

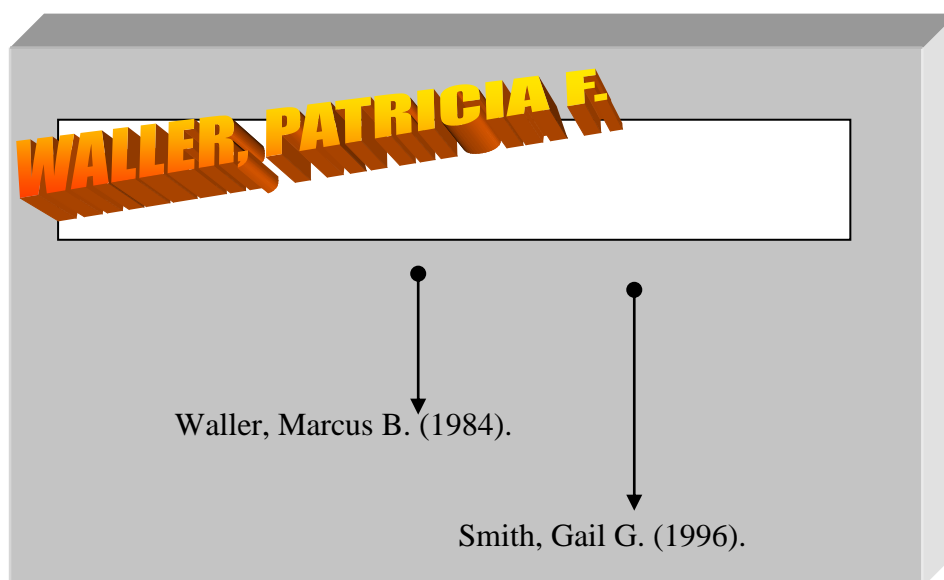
1. Have the schools failed? (1973). Se expone el plan de estudios con materiales didácticos innovadores para informar sobre seguridad vial en las escuelas e institutos americanos, pero se cuestiona el por qué no se incorporan conocimientos y habilidades relevantes para conducir de forma segura. Se comentan los recursos disponibles y los contenidos que deberían incorporarse en los planes de estudio.
2. Spitting in the ocean: Realistic expectations of the impact of driver alcohol education and rehabilitation programs on the problem of drunk driving (1983). Breve descripción de un recurso donde se explican como los programas de educación y rehabilitación del alcohol se aceptan para aplicar la ley en los conductores reincidentes consumidores de alcohol. Son discutidos los contenidos y los efectos en su aplicación de ley, así como en el tipo de lesión. Otros contenidos que se tienen en cuenta como condicionantes del cambio conductual en el proceso de rehabilitación del alcohol son las diferencias biológicas y el contexto social en el cual se produce la terapia.
3. Young drivers: Reckless or un prepared? (1983). En este trabajo se propone el análisis de tarea del conductor adolescente para identificar los parámetros implicados en el factor humano, encontrar las diferencias empíricas entre el principiante y el conductor experimentado, analizar la metodología y los procedimientos usados en el entrenamiento de los conductores y evaluación de programas de aprendizaje de educación del conductor.
4. Licensing and other control of the drinking driver (1984). Se analizan medidas de prevención que se han tomado en el estado de Maryland en relación a los siguientes factores de riesgo: la edad de licencia del conductor y el alcohol. Se comentan programas educativos de prevención y medidas asociadas como la revisión médica, seguimiento de los delincuentes, rehabilitación y reeducación del conductor alcohólico.
5. The young drinking driver: cause of effect? (1984). Se comenta la problemática de los conductores alcohólicos y las medidas preventivas que se pusieron en marcha en 1983.
6. New evaluation horizons: Transportation issues for the 21 st century (1992). Se discute cómo la tecnología puede ayudar a la evaluación de programas y reflexiona su relación con la psicología social.
7. The envolving role of the science supervisor: Analyzing the past to understand the present (1993). En este trabajo se analiza el cambio de rol de los supervisores de la ciencia, en la publicación se analiza la relación entre el profesor y el supervisor, el ambiente educativo y el desarrollo del plan de estudios (como responsabilidad del supervisor), la interacción entre administrador-supervisor, comunidad – supervisor y las habilidades del supervisor de la ciencia.
8. Gender representation in children’s science book visuals: A comparative study (1996). En este trabajo se identifican las diferencias significativas en cuanto a tres categorías: edad, nivel de actividad y ocupación en relación a los libros de ciencia y su representación visual.

9. The Genesis of GDL (2003). Este papel discute la investigación sobre el conductor novel en el estado de Carolina del Norte. Los esfuerzos por reducir los riesgos en los conductores noveles se aplicaron en un programa para que el conductor novel aprenda a aplicar bajos niveles de riesgo. El sistema incluyó: una experiencia inicial bajo condiciones de bajo riesgo, práctica supervisada, tareas graduadas de más simples a más bajas, situaciones de alto riesgo. En la conclusión se recoge que el estado de Michigan fue el primer estado para requerir la certificación parental de la práctica supervisada.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 165 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores por trabajo de 27,5, a continuación ofrecemos su frecuencia de aparición: Age, Accident prevention (2), Accountability (2), Adult education (3), Adolescent behaviour adolescents alcoholism (2), alcohol education (2)alcoholic beverages advertising, attitudes, behavioral objectives, books, content analysis, curriculum development (4), community responsibility, characterization, change strategies(2), childrens literature, disabilities, discipline, drinking (4),drinking driver, driver education (8), drug rehabilitation (2), drunk driving, elementary secondary education (2), education technology (2), elementary education (2), educational assessment (2), educational objectives (2), educational research (2), educational strategies(4), educational environment, evaluation criteria (2), foreign countries(4), gender issues, guides – general, high schools students (2), high schools (3), human factor, engineering, impact studies, influences (3), instructional development, intelligent vehicle highway systems, motor vehicles (2), North Carolina, Online systems, outcomes of education (2), parent participation, postsecondary education (2), program effectiveness (2), program evaluation (2), program design, professional development, prevention, public policy (2), relevance, research problems (2), responsibility, secondary education (3), sequential learning, speeches, social responsibility, science education, school community relationship, science materials, science instruction, science teachers, sex differences, sex role, secuencial learning, social influences (2), supervisors, teaching methods, test construction, traffic accidents, traffic safety (4), twenty first century,youth, young adults.

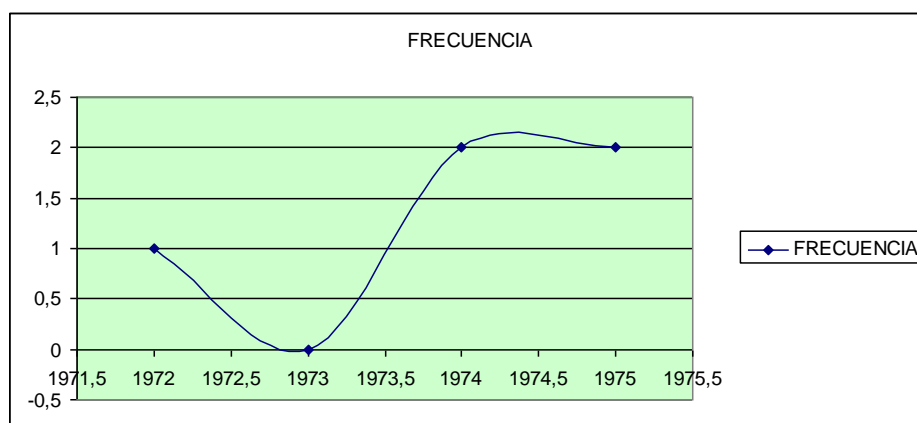
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES



AUTOR: BURGNER, V.E. (5)

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante 3 años 5 trabajos. El período temporal oscila desde 1972 hasta 1975. La productividad se indica a continuación: 1972, 1974 (2), 1975 (2).



Gráfica: Productividad de Burgener, V. E. en la base de datos Eric

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

1. Training state and local instructors in the use of National Highway Traffic Safety (1972). El proyecto fue elaborado para familiarizar a 75 instructores de institutos nacionales, especializados en la obtención de la licencia de conducción (DLEITI- Driver license examiner instructor training institutes), con los nuevos materiales elaborados y mejorar sus habilidades instruccionales. En el texto se encuentra detallado todo el proyecto: descripción de los instructores, tipo de entrenamiento utilizado, encuestas, conclusiones y recomendaciones.
2. Alcohol and highway safety curriculum workshop for k-12 key personnel. Final report (1974). Informe final sobre los talleres realizados a niños de 12 años sobre alcohol y seguridad vial. El proyecto fue realizado por 14.293 profesores y 1845 instructores del proyecto en 49 estados de E.E.U.U. y Puerto Rico.
3. Training state and community instructors in use of NHTS curriculum packages: Driver improvement analysis, driver license examiner supervisor and traffic record analysis (1974). El informe contiene la información detallada sobre el plan de estudios NHTS y su puesta en marcha en cinco institutos nacionales. El proyecto tenía como fin el análisis de mejora del comportamiento del conductor, de las competencias del examinador –supervisor; así como el registro de los incidentes de tráfico.
4. Instructor training institutes for NHTSA curriculum package: Traffic court judges (1975). Una serie de cinco talleres nacionales fueron realizados para jueces y personal de tráfico. Este plan de aprendizaje fue utilizado para orientar a profesionales clave en el ámbito de la seguridad

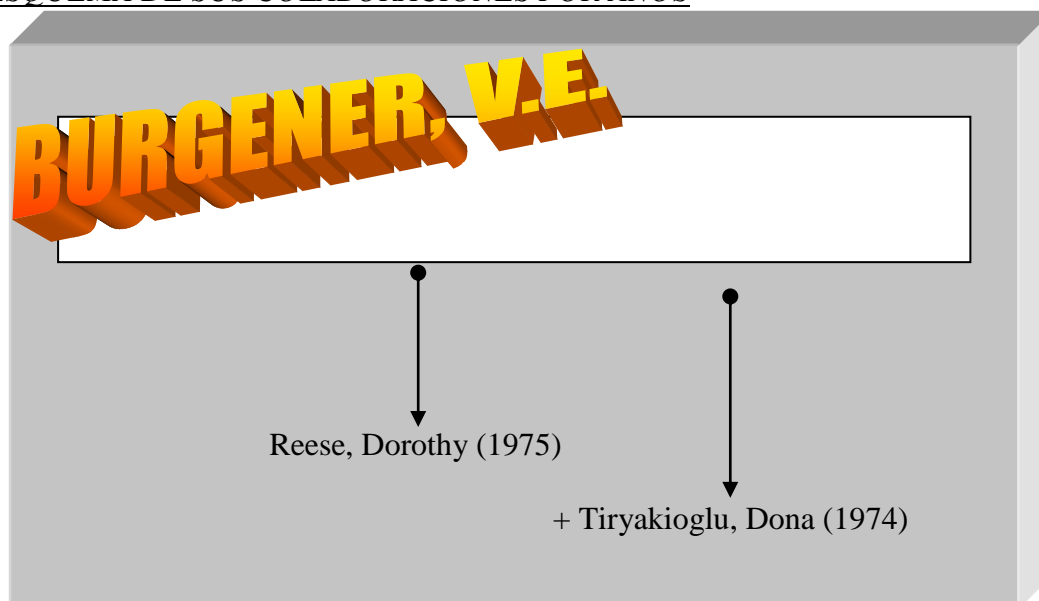
vial. El informe contiene la información detallada sobre los talleres de aprendizaje.

5. Guidance, counseling, placement and follow-up in selected Illinois schools (1975). Se evaluaron 16 escuelas de Illinois y se realizó un perfil del personal destinado al asesoramiento. La información recibida fue de tres fuentes, estudiante, profesor y asesor vocacional. En este trabajo se incluye la guía de orientación vocacional y las orientaciones llevadas a cabo en las escuelas de secundaria.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 72 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores por trabajo de 18, a continuación ofrecemos su frecuencia de aparición: Alcohol education, ancillary school services, adult educators, business education, career counselling, career guidance, community colleges, conferences, counselling services, counselor role, court judges, courts, curriculum, curriculum development, curriculum guides, doctoral dissertations, driver education (2), educational innovation, educational research, educational programs (2), experimental curriculum, federal aid, guidance programs, institutes -training programs- (3), instructional materials, labor force development (2), leadership training, job placement, job development, occupational information, placement, postsecondary education, program evaluation (2), program descriptions, program development, public service occupations, regional schools, safety education, secondary education, school surveys, state schools, student centered curriculum, tables (data), teachers, teacher education, teacher education curriculum, teacher role, teacher workshops (2), technical education, traffic control, traffic safety (4), vehicular traffic, vocational followup, vocational schools, workshops.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

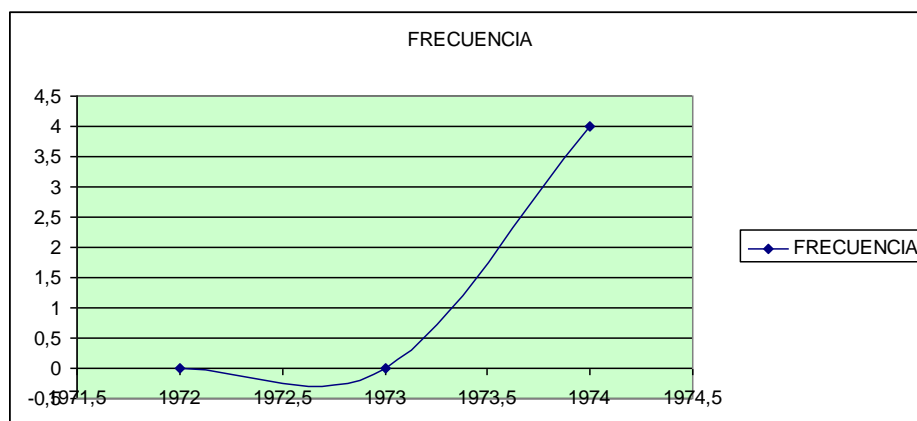


CARNAHAN, JAMES E. (5)

En la base de datos Eric, el autor tiene cinco publicaciones.

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica en un solo año, 1974, cinco trabajos.



Gráfica: Productividad de Carnahan, J. E.. en la base de datos Eric

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

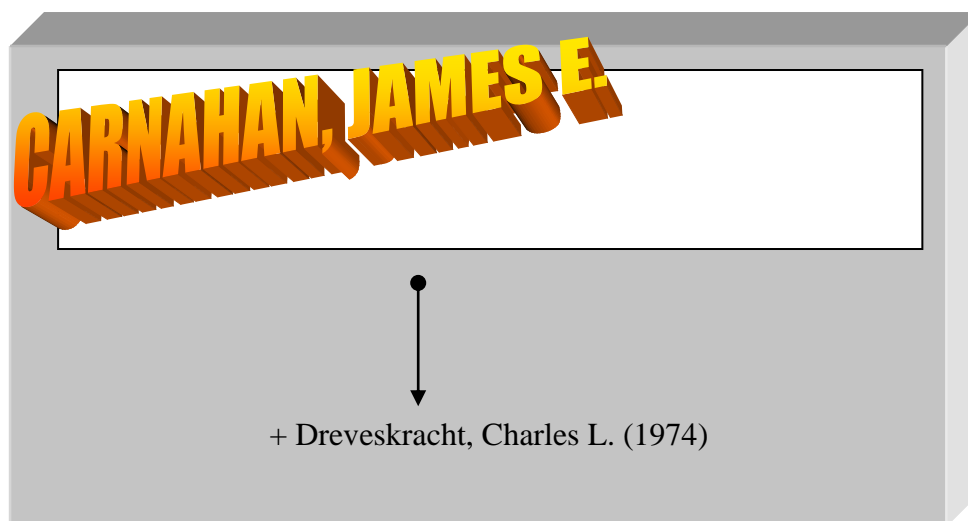
1. Development of course and materials for training in DWI law enforcement: Detection, apprehension and testimony. Final Report (1974). El informe resume el desarrollo de un programa de educación vial orientado para entrenar a policías para aplicar las leyes sancionadoras a conductores consumidores de alcohol.
2. DWI (Driving while intoxicated) law enforcement training Project: Student manual (1974). Breve descripción de un manual para estudiantes conductores reincidentes en consumir alcohol. Se organiza bajo 16 capítulos: seguridad vial, orientaciones sobre el alcohol, pruebas de detección de consumo de alcohol, detección del conductor que bebe, realización de las pruebas de contraste, arresto, evaluaciones psicológicas, evaluaciones de laboratorio, pruebas químicas, experiencias en efectos degenerativos del alcohol, presentación de casos, revisión del curso, evaluación del estudiante y del curso.
3. DWI (Driving while intoxicated) law enforcement training Project: Instructor's manual (1974). El manual para instructores es un proyecto destinado para policías que sancionan conductores consumidores de alcohol. Contiene todo el contenido del curso, materiales y bibliografía.
4. DWI (Driving while intoxicated) law enforcement training Project; Evaluation aids packet and media log (1974). Breves indicaciones sobre la evaluación referida en los anteriores artículos sobre los manuales para policías que sancionan la conducta de beber alcohol en la conducción. Los materiales de evaluación son descritos y especificados para la aplicación de la ley DWI.

5. DWI law enforcement training Project: Course guide (1974). Este trabajo contiene una explicación sobre el esfuerzo del desarrollo de un proyecto destinado para conductores arrestados por conducir ebrios. Se detallan objetivos, metodología y estructura del curso, así como recursos y evaluación del mismo.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 41 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores por trabajo de 8,2, a continuación ofrecemos su frecuencia de aparición: Alcohol education (4), alcoholism (2), antisocial behaviour (2), course content (2), course evaluation, diagnostic tests, drinking (3), driver education, curriculum development, drinking, educational objectives (2), evaluation methods, job training (2), law enforcement (4), learning activities, lesson plans (2), police (3), police education (3), program guides, resource materials (2), student centered curriculum, student evaluation, study guides, teaching methods (2), teaching guides, testing, tests, traffic safety (3), training (2), drinking drivers, reports-research, units of study (2).

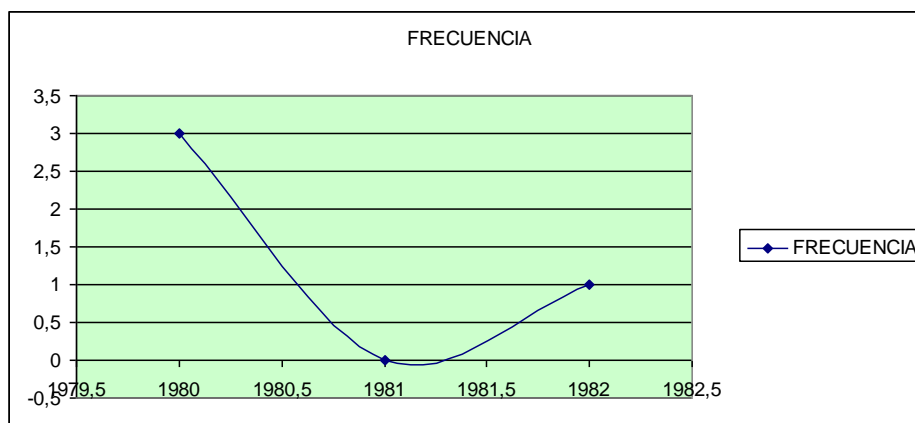
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES



AUTOR: EMBRY, DENNIS D. (4)

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica cuatro trabajos, durante el período temporal 1980 y 1982, siendo el año más productivo 1980 con tres publicaciones.



Gráfica: Productividad De Embry, Dennis D.. en la base de datos Eric

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

1. Reducing the risk of pedestrian accidents to preschoolers by parent training and symbolic modeling for children: An experimental analysis in the natural environment. Research report number 2 of the safety playing project (1980). Una breve descripción de un programa realizado de seguridad vial para niños de educación infantil. Se realizó una intervención de aprendizaje de comportamientos seguros para un grupo de 13 niños y en paralelo se realizaron talleres con sus padres, la intervención se mantuvo 6 meses después de la realización del programa para estudiar si la conducta segura se mantenía después de la intervención. Los resultados mostraron eficaces los resultados tanto en niños como en padres y los recursos didácticos utilizados después de difundieron en centros de Estados Unidos.
2. The effects of storybooks on preschoolers' outdoor play or "Never put your feet in the street ..." (1980). El objetivo de este estudio era reducir el tiempo de juego de los niños en la calle. Este estudio pretende reducir la tasa de accidentes peatonales en niños con edades comprendidas en el tramo de educación infantil. Se realizó un programa de intervención dirigido a los niños a través de cuentos y también participaron sus padres. Los padres supervisaron el tiempo, el tipo de juegos que sus hijos realizaban en la calle y el tipo de supervisión parental. Los resultados fueron eficaces a corto plazo, las razones de la corta duración fueron explicadas. Se incluyen sugerencias para que los resultados tengan mayor duración.
3. Can storybooks really change behaviour ? (1980). Revisión sobre cómo los cuentos pueden influir en la modificación de conducta, concretamente en los comportamientos de los niños, incluyendo el lenguaje, los logros cognitivos y las habilidades peatonales. Además se indican las distintas formas de comprensión del niño y cómo a través de los cuentos se puede aumentar el nivel comprensivo infantil, en la etapa de educación infantil.
4. Safe playing program: Final report on process field test (1982). Se realizan dos estudios de observación experimental, en los cuales se pretende reducir la tasa de accidentalidad peatonal. El estudio se puso en marcha en ocho estados y se realizaron 17 preentrenamientos diversos sobre el comportamiento peatonal en educación infantil. Los resultados indicaron que el programa fue

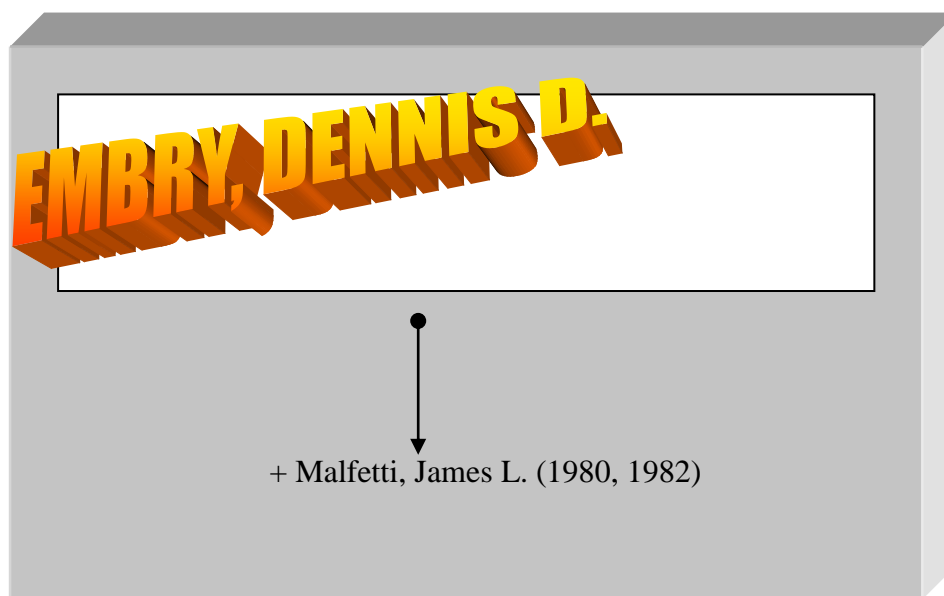
eficaz tanto para niños, padres y profesores/as, mostrándose resultados muy significativos tanto en el pre-test como en el post-test. En la conclusión se sugiere que el programa se puede ampliar al resto de comunidades.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 42 palabras clave en sus investigaciones.

Accident prevention (2), achievement ,behaviour change, books, children's literature, cost effectiveness, community involvement, competency based education, comprehension, decision making, elementary secondary education, early childhood education, field tests, language acquisition, observation, observational learning, parent education, parent attitudes, parent participation, parent responsibility, pedestrian traffic (2), postsecondary education, preschool children (2), program effectiveness (2), research design, research needs, safety education, story reading, state surveys, teacher attitudes, traffic safety (3), reports research.

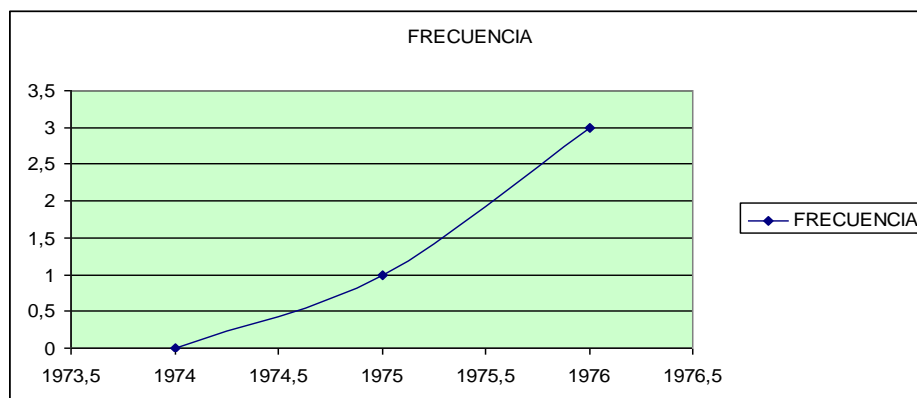
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS



AUTOR: BISHOP, EDWARD D. (4)

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica cuatro publicaciones, durante 1975 y 1976, siendo su mayor año productivo 1976 con tres publicaciones.



Gráfica: Productividad de Bishop, Edward D.. en la base de datos Eric

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

1. Police Management training factors influencing DWI arrest. Final report (1975). El desarrollo del material para el personal policial para la supervisión de los delincuentes arrestados por conducir ebrios se revisa en esta publicación. Esta publicación detalla el taller que llevan a cabo el departamento policial de tráfico que se encarga del arresto e intervención a través de un taller destinado para los delincuentes arrestados por conducir bajo los efectos del alcohol. Se explican y detallan las técnicas trabajadas en el taller, así como los recursos. Los materiales adicionales incluyen descripciones de la tarea, planificación e instrumentos de evaluación y los informes finales de las pruebas experimentales.
2. Police management training. Factors influencing DWI (Driving while intoxicated) arrest: Participant manual (1976). Las publicaciones de este autor son una serie de manuales para el cuerpo policial destinado al arresto e intervención de sujetos que conducen bajo los efectos del alcohol. El autor realizó un manual en el que se detalla la preparación de un taller de intervención para tres días, destinado a personas detenidas por conducir bajo los efectos del alcohol.
3. Police Management training. Factors influencing DWI (Driving while intoxicated) arrest: Planning guide (1976). Este trabajo es una continuación del artículo 1, en esta parte del manual se describe la planificación del manual. El manual consta de cinco partes principales: resumen de la investigación sobre los factores que influyen en la detención; objetivos del taller relativos a legislación, operaciones, entrenamiento, comunicaciones; contenido del taller (concepto, contorno, horario, demostración de la conducta de beber de forma controlada); requisitos del líder y del participante del taller; requisitos de los recursos y de la facilidad de aplicabilidad. Los apéndices contienen información sobre recursos adicionales para el taller y material especial para la demostración de que se puede beber de forma controlada.
4. Police Management training. Factors influencing DWI (Driving while intoxicated) arrests. Workshop leader outline (Instructor's Manual) – (1976). Esta publicación es una ampliación de las publicaciones de los artículos 1 y 2. Este trabajo es el manual específico para el instructor.

Está destinado para policías que se ocupan de la intervención de los delincuentes sancionados por conducir ebrios.-

IDENTIFICADORES

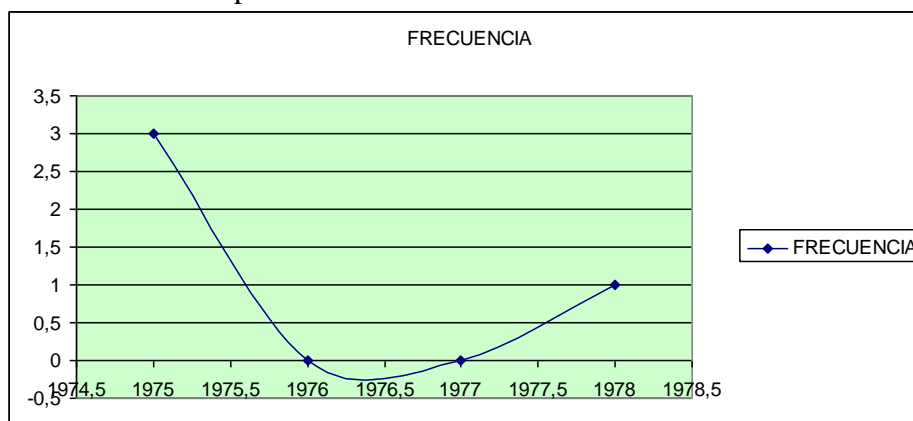
El autor utiliza 60 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores por trabajo de 15, a continuación ofrecemos su frecuencia de aparición: Administrator education (3), administrator guides, administrators, alcohol education, course content, course evaluation, curriculum guides, chemistry, decision making (3), drinking, driving while intoxicated, foreign countries, instructional materials, job training, law enforcement, literature reviews, material development, pedestrian traffic, performance factors, police (4), program development, program effectiveness, program evaluation, program design, program guides, reports, research (3), supervisors (2), teaching guides (2), traffic control, traffic safety (3), training objectives (3), visual impairments, workshops (3).

COUNCIL, FORREST M. (4)

En la base de datos Eric, el autor tiene cuatro publicaciones.

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante el siguiente período temporal: 1975 (3), 1978. Durante tres años publica en la base de datos Eric cuatro publicaciones, siendo su mayor período productivo 1975 con tres publicaciones.



Gráfica: Productividad de Council, F. en a base de datos Eric.

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

1. An evaluation of North Carolina 's multi-vehicle range program in driver education. A comparison of driving histories of range and non range students (1975). Este estudio compara historias y datos de los entrenamientos de los conductores, a partir de una encuesta entre los seis primeros meses y los dos primeros años. El estudio se realizó en 1971 en una escuela de secundaria. El grupo experimental recibió 30 minutos de instrucción en aula y seis horas en tráfico real. El estudio analizaba tres variables importantes: a) edad, raza, sexo, nivel educativo, b) implicación del accidente y c) infracciones en los dos grupos. Los resultados mostraron que no habían diferencias significativas entre los dos grupos.

2. Emergency skills resources for range-related driver education (1975). Revisión sobre los planes de estudio del curriculum de Carolina del Norte. Se realiza una revisión sobre la literatura del conductor adolescente, las recomendaciones para las maniobras son: a) maniobra serpentina, b) maniobra evasiva, c) frenado controlado, d) recuperación del camino, e) control del derrape, f) emergencias mecánicas.

3. Effect of range training: Comparison of road test. Scores for driver education students (1975). Se recogió una muestra de 3.049 sujetos de 16 y 17 años de la escuela de secundaria, los datos fueron recogidos entre diciembre de 1974 y mayo de 1975. En el grupo experimental se utilizó una instrucción de 30 minutos, para la evaluación se realizaron tres tipos de análisis: a) comparación de porcentajes de accidentalidad, b) comparación de grupos muestra, c) análisis de los resultados. Los resultados mostraron diferencias significativas muy pequeñas entre los dos grupos.

4. Driver education for motorcycle operation. Final Report (1978). En este trabajo se evalúa un proyecto experimental realizado durante tres años para conductores de Carolina del Norte. El primer año del programa implicó a 422 estudiantes de 5 zonas diferentes. El segundo año implicó a 7 zonas geográficas distintas. Los tres criterios básicos para la evaluación de los accidentes, la conducta de infracción de la norma y los datos de la exposición al tráfico. Se realizaron dos grupos, experimental y control y los vehículos comparados fueron motocicletas y bicicletas. Los resultados mostraron una relación significativa en cuanto al conocimiento de las medidas de seguridad.

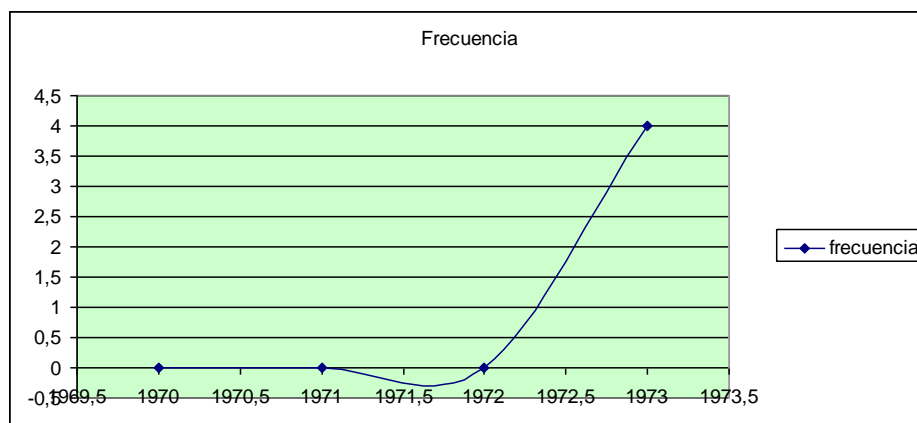
IDENTIFICADORES

El autor utiliza 48 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores por trabajo de 12, a continuación ofrecemos su frecuencia de aparición: accident prevention, analysis of variance, comparative analysis (3), costs effectiveness, curriculum development, driver education (3), educational research, elementary secondary education, feasibility studies, high school students, literature reviews, motorcycles, north Carolina, participant characteristics, performance factors, performance tests, pilot projects, program effectiveness (2), questionnaires, reports research, research design, research problems, safety education, secondary education (3), state surveys, state programs, statewide planning, skill development, tables (data), teaching methods (2), test results tests, traffic safety (3).

PENDLETON, JOHN T. (4)

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante el mismo año, las cuatro publicaciones. Es en 1973 donde publica sus cuatro trabajos en colaboración con Patton.



Gráfica: Productividad de Pendleton, John T. . en la base de datos Eric

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

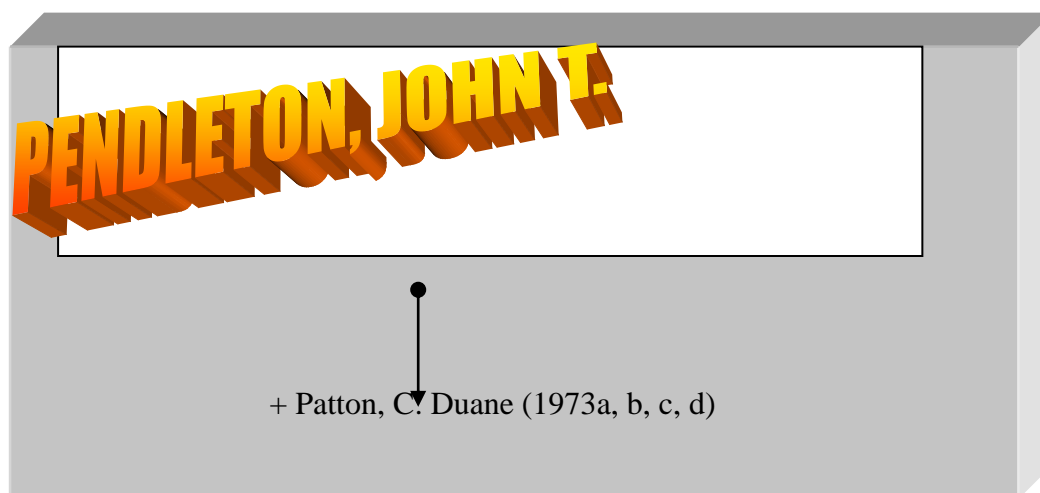
1. Driver license examiner supervisors. Basic training program. Instructor's lesson plans (1973). Se resume la guía para formadores de conductores de automóviles. Se describen los objetivos, capítulos y los programas sistematizados.
2. Driver license examiner supervisor. Basic training program. Course guide (1973). Este trabajo es un resumen de la guía de instrucción para los profesores de autoescuela. Se describe el programa instruccional dirigido a sujetos que quieren obtener la licencia de conducción de automóviles.
3. Driver license examiner supervisors. Basic training program. Trainee study guide (1973). Breve descripción del artículo que se ocupa de explicar la tercera parte del programa iniciado en el artículo primero. El propósito de esta guía de estudio es actuar como resumen de este programa para ayudar al aprendiz con éxito a terminar el programa. El material está dirigido para los evaluadores y supervisores que son los que dan el visto bueno para la obtención de la licencia de conducción. El material consta de : introducción, orientaciones para el supervisor que proporciona las licencias, procedimientos y políticas para la supervisión de la licencia, habilidades en la dirección, desarrollo de los programas estatales para obtener la licencia, programa instruccional y evaluación.
4. Basic training program for driver license examiner supervisors. Concepts and recommendations. A final report (1973). El informe documenta el desarrollo de un programa de entrenamiento básico para los examinadores que evalúan la obtención de la licencia de conductor. Se realiza un resumen del plan de estudios de los formadores de las autoescuelas.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 61 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores por trabajo de 15,25, a continuación ofrecemos su frecuencia de aparición: Administrator education (3), curriculum guides (2), curriculum

development, driver education (4), examiners (4), lesson plans, motor vehicles, pilot project, program evaluation, supervisors (3), supervisory training, study guides, tests, traffic safety (3).

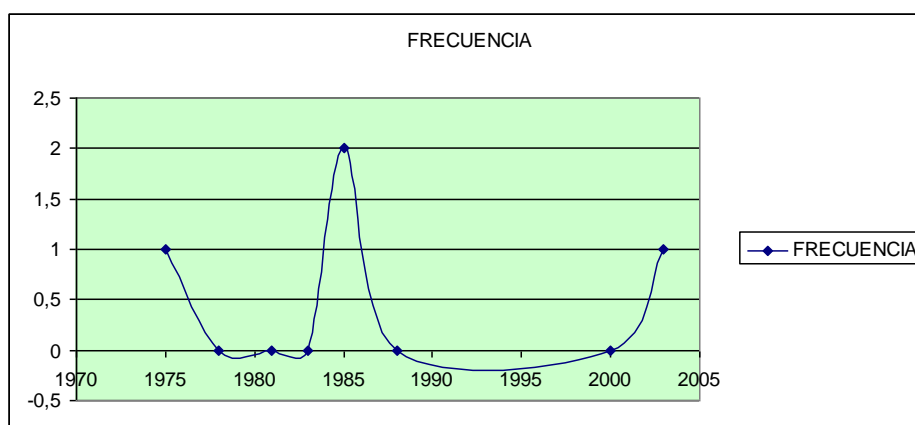
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS



PREUSSER, DAVID F. (4)

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica cuatro trabajos en la base de datos Eric, en el siguiente intervalo temporal: 1975, 1985 (2), 2003.



Gráfica: Productividad de Reese, R. M. en la base de datos Eric

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

1. Identification of countermeasures for the youth crash problem related to alcohol (1975). En este trabajo se comparan las muestras

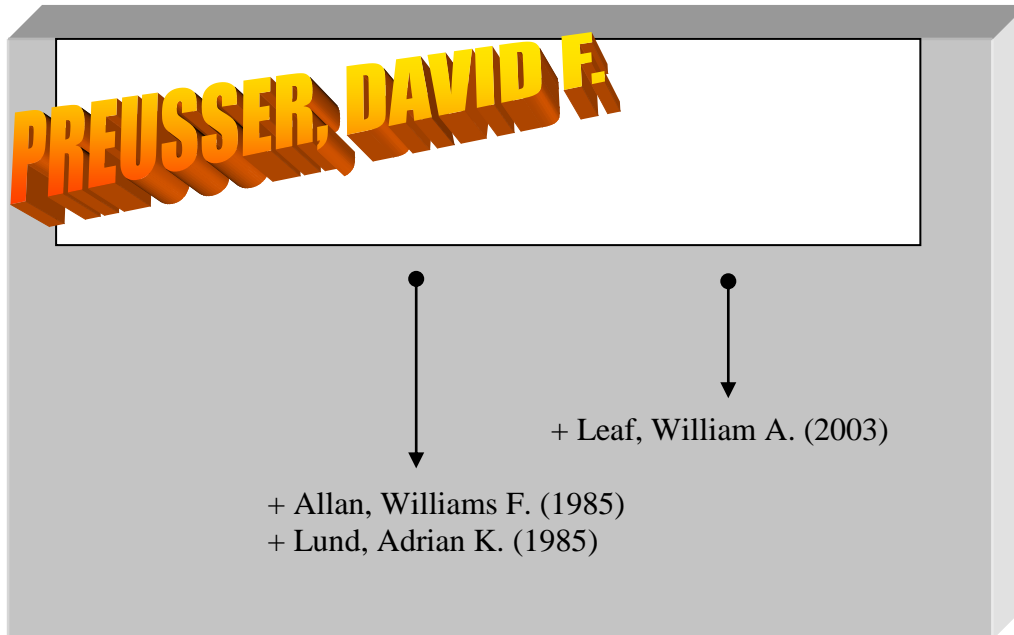
de conductores noveles y conductores con experiencia y se investiga sobre el período donde se consume mayor cantidad de alcohol. Los resultados muestran que son los conductores jóvenes los que beben mayores tasas de alcohol y se discuten las medidas de prevención en jóvenes y conductores con experiencia.

2. Driver licensing age lifestyle of 16 year olds (1985). En esta investigación se realiza la revisión de tres estudios realizados en tres estados sobre la relación de las variables: ser conductor de 16 años y estilos de vida, de los estados de Michigan, Nueva York y Nueva Jersey.
3. Parental role in teenage driving (1985). En este estudio participaron 75 estudiantes de secundaria de siete estudios para elaborar un perfil del estudiante que quiere obtener la licencia de conducción y el rol parental en el proceso de supervisión.
4. Provisional license (2003). La licencia provisional o intermedia es la fase central en el sistema de obtención de la licencia de conducción americana. Los conductores jóvenes en esta fase tienen una fase de supervisión parental y una serie de restricciones a la hora de conducir según cada estado americano, las prohibiciones hacen referencia a la conducción nocturna, los pasajeros y el alcohol. La meta de este sistema es limitar la exposición del conductor novel para reducir la tasa de accidentalidad, que suele ser muy alta en este tramo de edad. Los resultados del estudio ponen en evidencia que los estados con este sistema de restricciones han reducido la tasa de accidentalidad.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 40 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores por trabajo de 10, a continuación ofrecemos su frecuencia de aparición: Accidents traffic, accident prevention, adolescent, adolescents, adult, age, automobile driving, education, epidemiology, classification, family life, female, high schools (2), humans, interviews, questionnaires, life style, licensure, legislation & jurisprudence (2), local history, male, males, motor vehicles, oral history, parenting, physical mobility, rehabilitation, reports research , research , risk taking, safety education, student transportation, statistics & numerical data, surveys, traffic safety, United States.

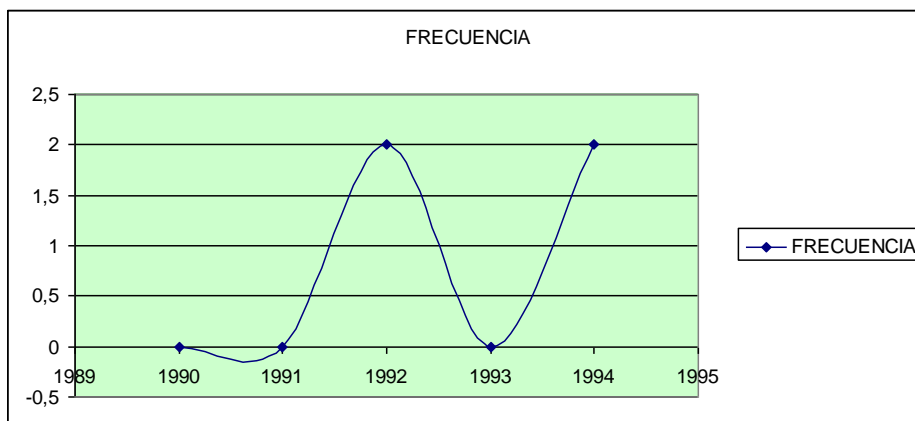
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS



REDDING RICHARD, E. (4)

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante los años 1992 y 1994, cuatro publicaciones, dos respectivamente en la base de datos Eric.



Gráfica: Productividad de Reese, R. M. en la base de datos Eric

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

1. Cognitive task analysis of en route air traffic control: Model extension and validation (1992). En artículo se describe un modelo cognitivo validado con un proyecto instruccional (CTA- Cognitive Task Analysis). El programa fue requerido por la administración federal de la aviación

para mejorar la instrucción de los controladores aéreos y su objetivo fue la realización de un manual instruccional. Se realizó una revisión extensa de la literatura y se evaluó la habilidad del controlador en tareas complejas y con sobrecarga de trabajo. El nuevo modelo cognitivo sirvió para aplicar los conocimientos en esta área y dio lugar a una validación de 12 tareas cognitivas. La conclusión importante del modelo mental fue el análisis de tarea, donde se identificaron las habilidades cognitivas requeridas para los controladores de tráfico aéreo.

2. Cognitive task analysis of prioritization in air traffic control (1992). Análisis de la tarea cognitiva del controlador aéreo, extensión y validación del modelo anterior.
3. Cognitive task analysis of en route air traffic control: Model extension and validation (1992). Descripción de la fase II del modelo desarrollado en el artículo 1. La fase II del proyecto amplió la colección de datos y los procedimientos analíticos para desarrollar un modelo cognitivo sobre el desarrollo de las habilidades para la profesión de controlador de tráfico aéreo (ATC). Los nuevos datos fueron recogidos en el registro del simulador (DYSIM) de cinco expertos en situaciones de sobrecarga de trabajo.
4. Draft cognitive skills training program for en route air traffic controllers (1994). En este artículo se recogen las novedades sobre el nuevo programa instruccional basado en el modelo cognitivo que se desarrolla para los controladores aéreos. El programa consiste en ocho bloques instruccionales que abarcan las siguientes habilidades: adquisición y organización de la información del sector del controlador aéreo, planificación de la tarea a corto y largo plazo, tareas diarias del controlador, conocimiento y selección de estrategias, supervisión de la situación, verificación de los datos y entrenamiento para resolver incidentes críticos. Cada bloque instruccional incluye objetivos a conseguir, estimación del tiempo requerido para acabar y resolver cada bloque y evaluación final de cada unidad.

IDENTIFICADORES

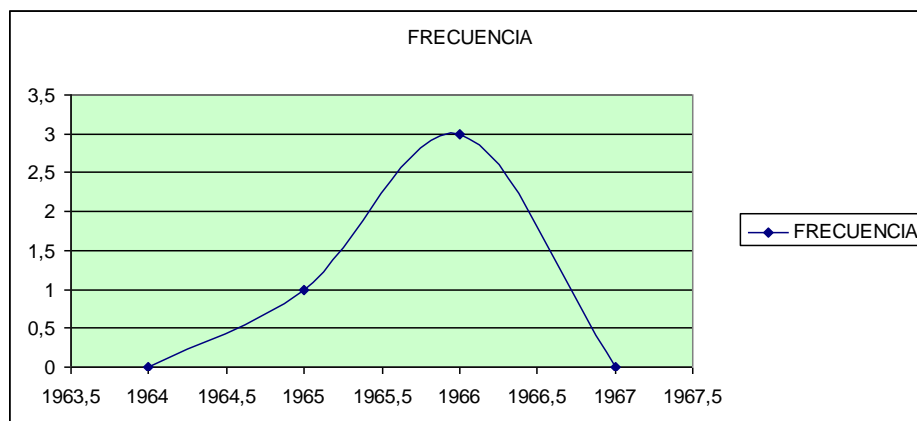
El autor utiliza 92 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores por trabajo de 23, a continuación ofrecemos su frecuencia de aparición:

Air transportation (3), air traffic control (2), aviation education, academic libraries, behavioral objectives (2), cognitive processes (2), competency based education (2), computer assisted instruction (2), concept formation (2), coping (2), course content, driver education, data collection, decision making, electronic equipment (3), higher education, instructional development, instructional systems, job performance (3), job skills (4), lesson plans (2), models (2), needs assessment, postsecondary education (3), problem solving (3), program development, radar, skill development (4), systems approach, standards (2), student evaluation (2), stress management (3), task analysis (5), thinking skills (3), vocational education (2).

AUTOR: REESE, ROBERT M. (4)

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

El autor publica durante el siguiente período temporal 1965 y 1966 (3). Durante cuatro años publica cuatro trabajos en la base de datos Eric, siendo su mayor período productivo 1966.



Gráfica: Productividad de Reese, R. M. en la base de datos Eric

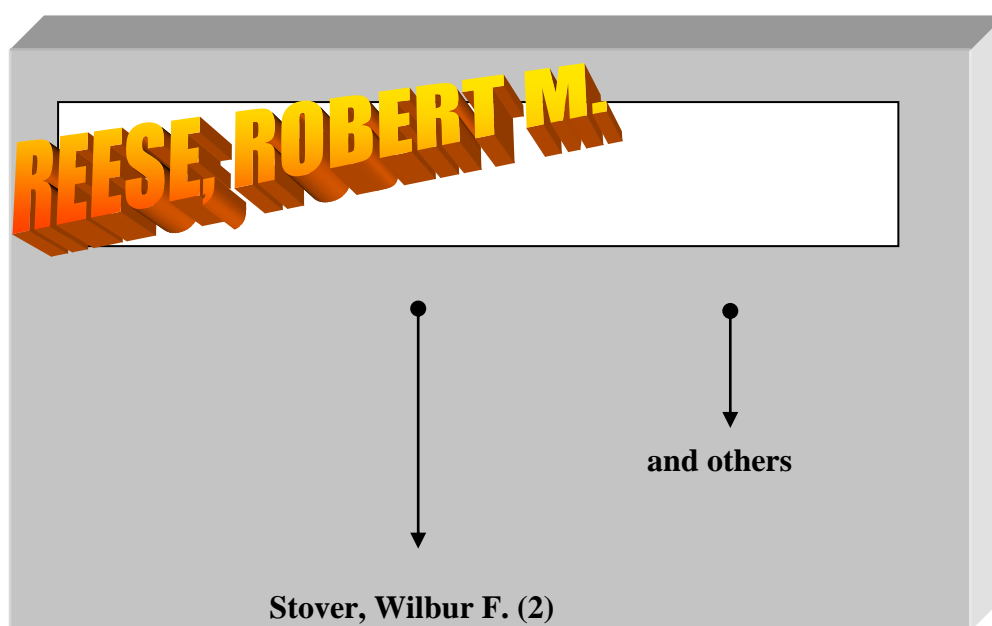
BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

1. Law enforcement officier training , basic course, unit II, instructor's manual (1965). En este artículo se hace referencia a los manuales destinados para los instructores de policias viales.
2. Law enforcement officier training, basic course, unit i a unit of the Ohio law enforcement officiers' training program, learner's manual (1966). En este trabajo se hace referencia a los manuales destinados para los instructores de policías, donde se especifica el programa de aprendizaje más adecuado para la instrucción de clases de educación vial.
3. Law enforcement officer training, basic course, unit I, instructor's manual (1966). Se presenta un programa de aprendizaje para profesores de autoescuela con 13 unidades y procedimientos de aprendizaje.
4. Law enforcement officier training, basic course unit II, a unit of the Ohio law enforcement officier's training program, learner's manual (1966). Este trabajo es la unidad II que amplía lo tratado en el artículo 3. En esta unidad II se contemplan los cuidados de atención de primeros auxilios (teoría-práctica-metodología y unidades de ejemplificación).

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 32 descriptores en sus investigaciones, siendo la media de descriptores por trabajo de 8, a continuación ofrecemos su frecuencia de aparición: Adult vocational education (4), law enforcement (4), police (4), police education (4), study guides (2), teaching guides (4), trade and industrial education (4).

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS

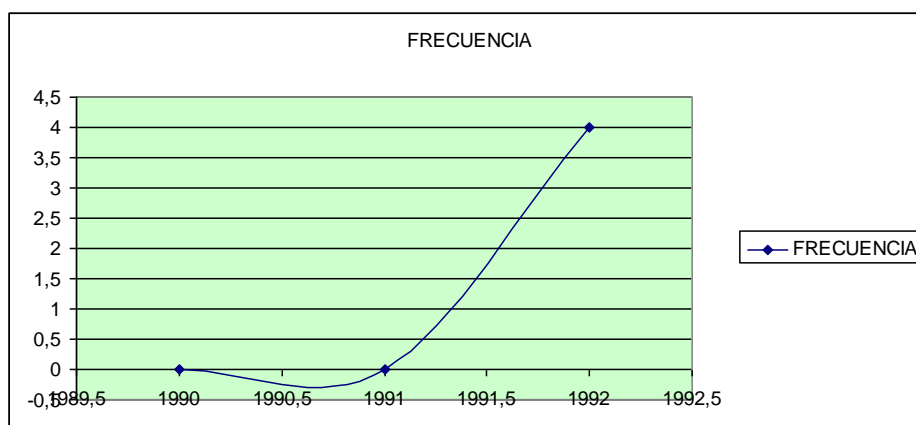


AUTOR: RICHARDS, J. SCOTT (4)

En la base de datos Eric, el autor tiene cuatro publicaciones.

AÑOS DE PRODUCTIVIDAD

Tiene cuatro publicaciones en un mismo período temporal, 1992.



Gráfica: Productividad de Richards, J. Scott en la base de datos Eric

BREVE DESCRIPCIÓN DE SUS PUBLICACIONES

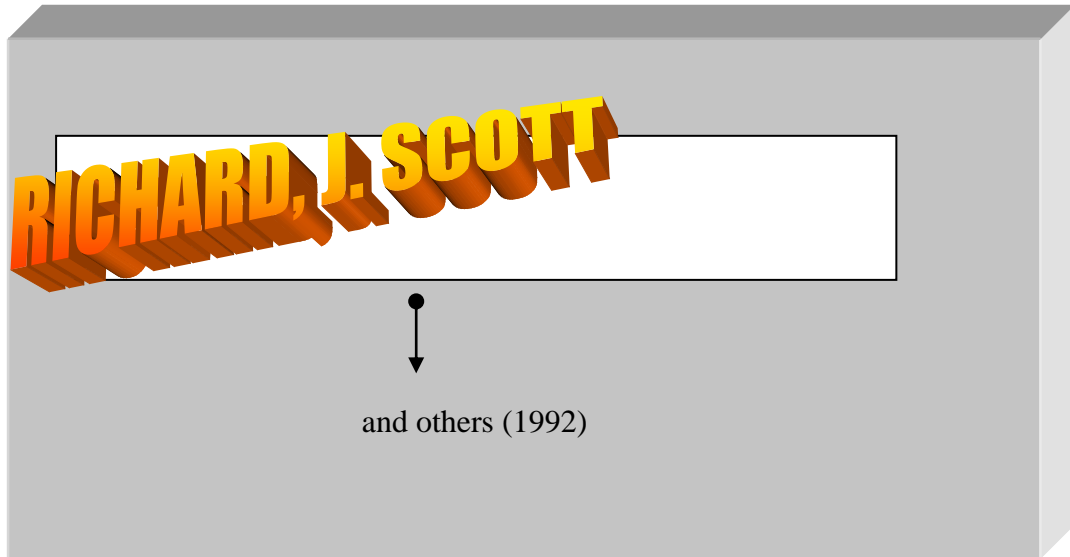
1. Preventing injury: A safety curriculum. Preschool- kindergarten (1992). Para la prevención de la lesión se elaboran las guías curriculares para los niños del jardín de infancia e infantil.
2. Preventing injury: A safety curriculum. Grade 1 and 2 (1992). En este trabajo se elabora un resumen de las guías curriculares para niños de grado 1 y 2; los contenidos a trabajar son la seguridad y la prevención de la lesión. El programa en estas edades es muy importante ya que se están formando los patrones de comportamiento vial en los niños. El plan de estudios se basa en los principios evolutivos del desarrollo infantil y la psicología de la prevención. La guía se organiza en 8 unidades: conocimiento de la lesión de la médula espinal y la lesión cerebral, seguridad del vehículo de motor, seguridad peatonal, seguridad en la bicicleta, seguridad recreacional de los deportes, seguridad en el uso de armas, prevención de caídas y seguridad en el agua.
3. Preventing injury: A safety curriculum. Grade 3 and 4 (1992). Este autor elabora las guías curriculares para primaria, grado 3 y 4, sobre seguridad y prevención de la lesión. El plan de estudios incluye además de las ocho unidades descritas en el artículo 2, una descripción y reflexión sobre los centros de rehabilitación medular y cerebral. Recursos adicionales con películas, programas nacionales, y campañas de prevención.
4. Preventing injury: A safety curriculum. Grades 5 and 6 (1992). Para la prevención de la lesión se elaboran las guías curriculares para grado 5 y 6. Amplían las ocho unidades descritas en el artículo 2 y los recursos adicionales del artículo 3. La guía concluye con la importancia de modificar hábitos erróneos en los niños de primaria antes de entrar en la etapa de la adolescencia.

IDENTIFICADORES

El autor utiliza 62 palabras clave en sus investigaciones, siendo la media de descriptores de este autor de 15,5 descriptores por trabajo.

Accident prevention (4), bicycling (3), class activities (4), curriculum guides (4), grade 1, grade 2, grade 3, grade 4, grade 5, grade 6, early childhood education, early intervention (2), early prevention, head injuries (4), health promotion (4), intermediate grades (2), kindergarten, learning activities (4), pedestrian traffic (4), playgrounds (4), primary education (3), safety education (4), self efficacy (4), student behaviour (4), teaching guides (4), weapons (3).

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES POR AÑOS



4.1.3.RELACIÓN DE REVISTAS EN RELACIÓN A LAS BASES DE DATOS

A lo largo de la historia, y a medida que el número de revistas crece, éstas han sido gestionadas por diferentes empresas editoriales que se encargan de la selección, revisión y publicación de los artículos enviados por diferentes investigadores, para poder más tarde distribuirlos a distintas instituciones académicas con el fin de ser consultadas por la comunidad científica nacional e internacional. De forma paralela, organizaciones académicas o empresariales han recogido, analizado y clasificado numerosas revistas científicas y han creado sus propias bases de datos en diferentes áreas del conocimiento que sirven de herramienta primordial y necesaria, para que cualquier científico, profesional o usuario pueda localizar cualquier información especializada.

4.1.3.1.DISEMINACIÓN DE LA INFORMACIÓN A TRAVÉS DE LAS REVISTAS CIENTÍFICAS

La revista científica nace con el claro propósito de servir de canal de divulgación para investigadores de la comunidad social. Con un considerable retraso, con respecto a otros países europeos en donde ya en el siglo XVII se editaban publicaciones periódicas científicas por ejemplo en Alemania “Acta eruditorum” comienza a publicarse en 1682, en Francia “Journal des Savants, fundado por Colbert es una referencia de carácter científico (Stross & Harlon, 1979). En España las primeras revistas que hoy entenderíamos como estrictamente científicas comenzaron a editarse a mediados del siglo XVIII. Su objetivo era la difusión de los resultados de los experimentos llevados a cabo en laboratorios. A partir de este momento, este tipo de boletines fueron adaptados para ser el medio más apropiado de la comunidad científica. Como señalan Pastor y Tortosa (1990) *“el origen de las revista se encuentra en la necesidad de las diversas ciencias da dar a conocer sus descubrimientos. Cuando están ausentes, o escasean, la vida científica sufre severas limitaciones, ya que faltan los canales de trasmisión más ágiles y dinámicos; por el contrario, su existencia revela explícitamente la presencia de profesionales que realizan investigaciones activamente, con algún tipo de apoyo social y con un grupo de lectores que están interesados en ese trabajo “*. A lo largo de la historia, y a medida que el el número de revistas crece, éstas han sido gestionadas por diferentes empresas editoriales que se encargan de la selección, revisión y publicación de los artículos enviados por diferentes investigadores, para poder más tarde distribuirlos a distintas instituciones académicas con el fin de ser consultadas por la comunidad científica nacional e internacional. El estudio de la literatura científica mediante técnicas bibliométricas ofrece una primera aproximación cuya validez ha sido demostrada ya en otros campos de conocimiento (Carpintero & Peiró, 1981). Uno de los caminos que ha demostrado ser más satisfactorio en este tipo de investigaciones es el análisis de las revistas científica (Pons-Salvador et al., 1990) no sólo por la información aportada por los trabajos en ellas publicados, sino también porque orienta respecto de cuáles son los cauces más relevantes por los que fluye la comunicación y los trabajos publicados en ellas son tenidos en cuenta en investigaciones posteriores, y por tanto, citados en otros medios de comunicación (Pascual et al., 1983).

El estudio de las revistas viene utilizando básicamente técnicas bibliométricas, con ellas se analizan los indicadores cuantificables propios de cualquier fuente impresa. Sobre los resultados obtenidos a través de una metodología bibliométrica son índices y no pruebas. Ofrecen información relativa, por lo que permiten tan solo interpretaciones y a través de las cuales se pueden formular hipótesis respecto al campo que se están estudiando (Tortosa & Civera, 2001).

La normalización de las revistas científicas influye en la evaluación de los distintos parámetros de la ciencia en la medida, que condiciona las premisas básicas que han de asumirse para el empleo de la mayor parte de los indicadores bibliométricos que se usan habitualmente. Aceptado el axioma según el cual el volumen de lo publicado representa un indicador bastante orientativo y significativo, pero en ningún caso exhaustivo, del volumen de lo producido por la investigación, parece incuestionable que las fuentes primarias de información y, especialmente las revistas en el ámbito científico, actúen como fuentes suministradoras de datos para evaluar aspectos de la ciencia como pueden ser la eficiencia, productividad, rentabilidad, evolución, difusión e interrelación de las disciplinas científicas entre otras. Lógicamente, la normalización de las revistas científicas puede facilitar o dificultar los estudios bibliométricos; y eso fundamentalmente porque la normalización condiciona el trabajo de identificación, selección y extracción de datos, el cual determina a su vez, la tabulación y cuantificación de los mismos y el grado de comparabilidad de los datos, que será alto si responden a un patrón uniforme de presentación (Delgado, 1997).

4.1.3.1. ANÁLISIS DE LAS REVISTAS MÁS PRODUCTIVAS EN RELACIÓN A LAS BASES DE DATOS

Del total de trabajos recogidos en la muestra analizada, un total de 4.295 han sido publicados en revistas científicas diferentes. Siguiendo la ley de Bradford, no todas las revistas han sido utilizadas del mismo modo por los autores, sino que se les ha dado preferencia a un núcleo bien definido de las mismas. En la tabla 4.1.3.1.a. observamos la distribución de revistas en la base de datos Educavial. Observamos que 762 revistas, en las cuales solo se publica un trabajo representa el 25,09 % del total.

Tabla 4.1.3.1. a.” Distribución de revistas según su volumen de publicaciones en la base de datos Educavial”

PRODUCCIÓN DE REVISTAS	Nº DE REVISTAS	FR TOTAL	%	% ACUMULADO
246	1	246	8,1	8,1
113	1	113	3,72	11,82
42	1	42	1,38	13,2
41	1	41	1,35	14,55
38	1	38	1,25	15,8
36	1	36	1,18	16,98
33	1	33	1,09	18,07
30	1	30	0,99	19,06
29	1	29	0,95	20,01
27	1	27	0,89	20,9
24	1	24	0,79	21,69
23	2	46	1,51	23,2
22	1	22	0,72	23,92
21	2	42	1,38	25,3
20	1	20	0,66	25,96
19	1	19	0,62	26,58
18	1	18	0,59	27,17
17	1	17	0,56	27,73
16	2	32	1,05	28,78
15	1	15	0,49	29,27
14	1	14	0,46	29,73
13	4	52	1,71	31,44
12	2	24	0,79	32,23
11	1	11	0,36	32,59
10	6	60	1,97	34,56
9	6	54	1,78	36,34
8	6	48	1,58	37,92
7	8	56	1,84	39,76
6	19	114	3,75	43,51
5	29	145	4,77	48,28
4	39	156	5,14	53,42
3	85	255	8,4	61,82
2	197	394	12,97	74,79
1	762	762	25,21	100
TOTAL	1242	3037	100	

En la tabla 4.1.3.1.b. tenemos el ranking de las 17 revistas más productivas de la base de datos Educavial, la más productiva “Accident Analysis & Prevention” con 246 trabajos publicados, también es la más productiva de las bases de datos PsycInfo y Medline.

Tabla 4.1.3.1.b. ”Revistas más productivas base de datos Educavial”

REVISTAS	FR	%
Accident Analysis & Prevention	246	8,1
Journal of Safety Research	111	3,65
Journal of Studies on Alcohol	40	1,32
Pediatrics	40	1,32
Injury Prevention	38	1,25
Traffic Psychology and Behaviour	36	1,18
Addiction	33	1,09
American Journal of Preventive Medicine	29	0,95
American Journal of Public Health	29	0,95
Medical Journal of Australia	25	0,82
Health Education Research	24	0,79
Ergonomics	22	0,72
British Medical Journal	21	0,69
Journal of Alcohol and Drug Education	21	0,69
Human Factors	20	0,66

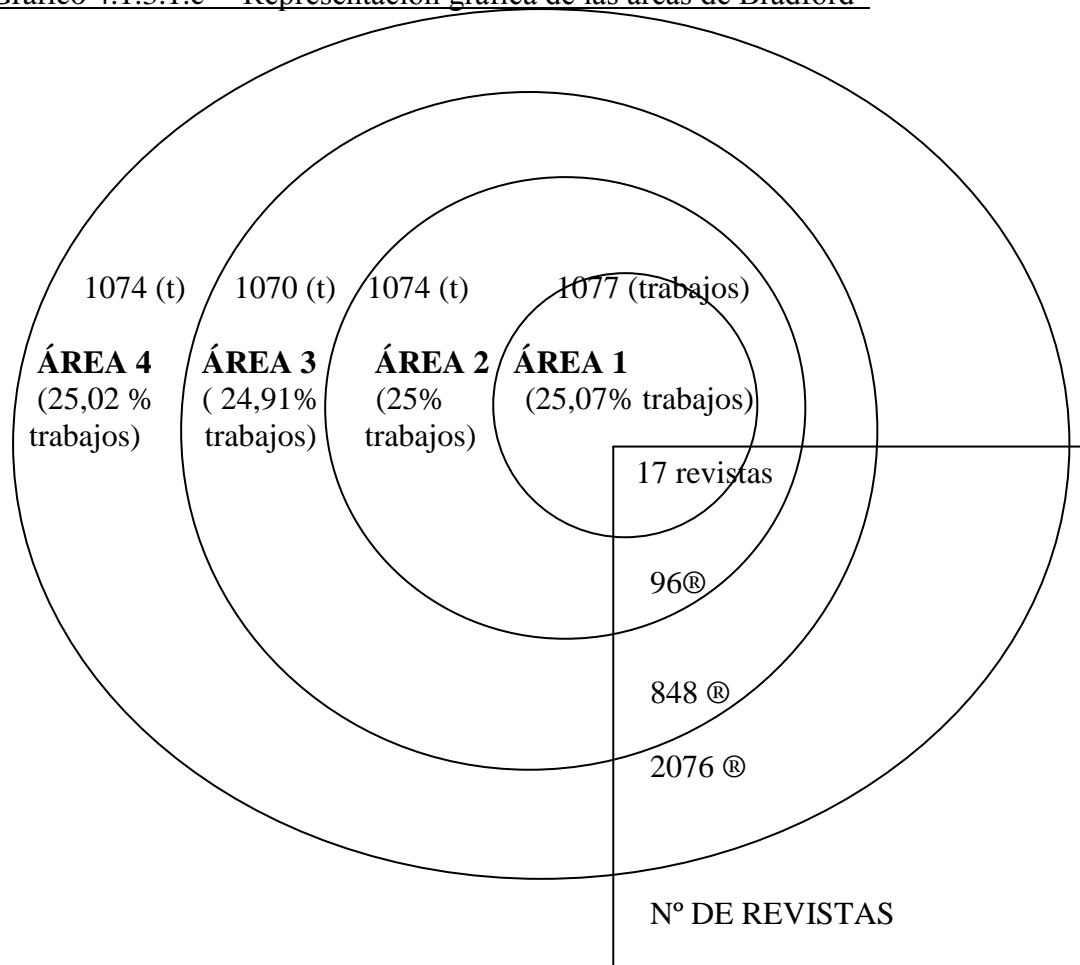
La Tabla 4.1.3.1.b . permite comprobar la existencia de un pequeño grupo de revistas dedicadas de forma más específica al estudio de la Educación Vial. Las diferencias en el volumen de publicaciones de las revistas confirman las predicciones realizadas por Bradford en 1948 (López, 1972). En este sentido, el análisis de la distribución de los artículos entre las revistas permite comprobar la existencia de un pequeño grupo de ellas dedicadas de forma más específica al estudio de la Educación Vial. La división de los artículos de la muestra en cuatro grupos, da lugar a la aparición de las “Áreas de dispersión de Bradford”, la primera de estas áreas incluye 17 revistas en las que se han publicado el 0,56% de la revistas. Junto a ella se encuentra una segunda área compuesta por 96 revistas que han publicado el 3,16 % del total, una tercera área con 848 revistas (27,92%) y una cuarta área con 2130 revistas (68,36%).

Tabla 4.1.3.1.c. “ Áreas de Bradford”

AREAS	REVISTAS	%	TRABAJOS	%
1	17	0,56	1077	25,07
2	96	3,16	1074	25
3	848	27,92	1070	24,91
4	2076	68,36	1074	25,02
TOTAL	3037	100	4295	100

En el gráfico 4.1.3.1.c. observamos las cuatro zonas, la zona 1 con 17 revistas explicaría el 25,07% de los trabajos, la segunda área con 96 revistas aglutina el 25 % de los trabajos, la tercera área con 848 revistas explica el 24,91% de los trabajos y la cuarta área con 2.130 revistas explicaría el 25,02% de los trabajos.

Gráfico 4.1.3.1.c “ Representación gráfica de las áreas de Bradford”



4.1.3.1.d “Ranking de las revistas más productivas base de datos Educavial”

REVISTAS	FR	%
1.Accident Analysis & Prevention	246	8,1
2.Journal of Safety Research	111	3,65
3.Journal of Studies on Alcohol	40	1,32
4.Pediatrics	40	1,32
5.Injury Prevention	38	1,25
6.Traffic Psychology and Behaviour	36	1,18
7.Addiction	33	1,09
8.American Journal of Preventive Medicine	29	0,95
9.American Journal of Public Health	29	0,95
10.Medical Journal of Australia	25	0,82
11.Health Education Research	24	0,79
12.Ergonomics	22	0,72
13.British Medical Journal	21	0,69
14.Journal of Alcohol and Drug Education	21	0,69
15.Human Factors	20	0,66

En este apartado pretendemos mostrar un pequeño núcleo de 17 revistas que se han seleccionado del grupo más productivo de publicaciones. Para tratar de conocer los contenidos abordados por ellas, a continuación ofrecemos las reseñas de las revistas más productivas de la base de datos Educavial:

1. Accident Analysis & Prevention

La revista publica investigaciones relacionadas con la lesión por accidente de tráfico, también se aborda el tema de la pre-lesión y la fase de la post-lesión. Los trabajos publicados tratan los aspectos médicos, legales, económicos, educativos, conductuales, aplicación de medidas de prevención, biomecánica del impacto, el análisis estadístico del accidente, la planificación y política de la normativa y aspectos teóricos o empíricos de los accidentes de tráfico. Los temas seleccionados pueden incluir: el estudio del factor humano, factores medioambientales y factores del vehículo que pueden ser causa de la ocurrencia, tipo y severidad del accidente y la lesión. Los topics abordados tratados pueden proceder de las diferentes fuentes: Biosis, CSA Civil Engineerign Abstracts, CSA Mechanical & Transportation Engineering Abstracts, Compendex, Current Contents, Engineering Index, Environmental Sciences & Pollution Management, Health and Safety Science Abstracts, International Civil Engineering Abstracts. Las bases de datos en las que se registran los artículos son: MEDLINE®, PsycINFO Psychological Abstracts, PsycLIT CD-ROM,, Psychology Abstracts, Risk Abstracts, Safety Science & Risk Abstracts, Scopus, TRID, the TRIS and ITRD Database.

2. Journal of Safety Research

La publicación Journal of Safety Research es una publicación interdisciplinaria que mantiene el intercambio de ideas de los diferentes científicos a través de la investigación en todas las áreas de seguridad, salud y tráfico. Las categorías de los temas que aborda son el transporte, la seguridad, el riesgo, factores humanos y ergonómicos, la salud y la legislación.

Areas de trabajo: Social Sciences | Medicine | Engineering | Chemical Engineering

Categorías: transportation, safety, risk, reliability and quality, humans factors and ergonomics, public health, environmental and occupational health, law, chemical health and safety, safety research.

3. Journal of Studies on Alcohol

La publicación tiene un número de lectores a nivel mundial, y es una revista con investigación científica relacionada con el alcohol, a partir de 2006 fue continuada por la revista Journal of Studies on Alcohol and Drugs, y se amplió al estudio de las drogas, teniendo como Centro de Estudios del Alcohol y Drogas la Universidad de Rutgers. Su primera aparición fue en 1940 con una publicación bimestral en enero, en 1940 aparece como el Periódico Trimestral de Estudios en el Alcohol, en 1975 cambió su nomenclatura y se llamó Periódico de Estudios sobre el alcohol, antes de obtener su nombre actual en 2007. Las revisiones de los artículos se realizan durante los dos meses desde que se recibe el trabajo. Los temas tratados son aspectos biológicos, médicos, epidemiológicos, sociales, psicológicos y legales sobre el uso y consumo del alcohol, abuso y dependencia. La revista aparece de forma bimestral y publica los suplementos temáticos periódicamente.

4. Pediatrics

Esta revista se publica desde 1997, presentado cada volumen una temática muy variada. Los temas abordados son: Adolescent Medicine, Allergy & Dermatology, Astham, Blood, Computers, Dentistry & otolarynology, Development / Behavior, Emergency Medicine, Endocrinology, Gastrointestinal Tract, Heat & Blood Vessels, History, Infectious Disease & Immunity, Journalology, Miscellaneous,

Musculoskeletal Systems, Neurology & Psychiatry, Nutrition & Metabolism, Neurology & Psychiatry, Nutrition & Metabolism, Office Practice, Ophthalmology, Pediatric Digest, Premature & Newborn, Radiology, Respiratory Tract, Statistics, Therapeutics & Toxicology, Tumors.

5. Injury Prevention

La revista de carácter internacional presenta investigaciones para reducir la lesión en todos los ámbitos de la ciencia y prácticas de salud pública. Esta revista es promocionada por la International Society for Child and Adolescent Injury Prevention (ISCAIP) and the Society for Advancement of Violence and Injury Research (SAVIR). El tema abordado “la prevención de la lesión” es un esfuerzo de todos los componentes editoriales para promocionar los esfuerzos para prevenir o reducir la severidad de la lesión corporal que es muy frecuente en los accidentes de tráfico. La prevención de la lesión como componente de seguridad y de la salud pública, tiene como meta mejorar la salud de la población promoviendo la calidad de vida. Se utiliza el término de lesión involuntaria como la causa principal de muerte desde la niñez temprana hasta la madurez. Las estrategias de prevención de la lesión cubren una variedad temática, pero generalmente se suelen clasificar bajo los “3Es”: Education, Engineering modification, and Enforcement/ Enactment. Algunas organizaciones como la Safe Kids Worldwide han ampliado las estrategias de prevención a seis “E”: Evaluation, Economic incentives and Empowerment.

6. Traffic Psychology and Behaviour

Esta revista está sustentada por la Asociación Internacional de la Psicología Aplicada. La investigación está centrada en el estudio de la conducta y los aspectos psicológicos en el ámbito del tráfico. El objetivo de la revista es mejorar el desarrollo de la teoría, la mejora de la calidad de los estudios empíricos y estimular los estudios que apliquen la teoría a la práctica. Además la revista tiene un foro para investigadores del transporte, psicólogos, ergonómicos, ingenieros y políticos a los que les interesa el tema del tráfico y del transporte.

El objetivo de la revista es mejorar el desarrollo de la teoría, la mejora de la calidad de los estudios empíricos y estimular los estudios que apliquen la teoría a la práctica. Además la revista tiene un foro para investigadores del transporte, psicólogos, ergonómicos, ingenieros y políticos a los que les interesa el tema del tráfico y del transporte.

7. Addiction

Esta revista publica temas sobre el consumo del alcohol, drogas, tabaco y demás adicciones, reuniendo investigaciones dirigidas desde muchas disciplinas diferentes. El objetivo de la revista es publicar investigaciones de alta calidad para estimular el debate y mejorar los artículos en el proceso de la revisión.

Los temas tratados abordan el plano humano clínico, epidemiológico, experimental, legislativo e investigación histórica. Una adicción es una enfermedad física y psicoemocional, según la Organización Mundial de la Salud. En el sentido tradicional es una dependencia hacia una sustancia, actividad o relación (codependencia) sin un control del individuo sobre este.

Está representada por los deseos que consumen los pensamientos y comportamientos (síndrome de abstinencia) del adicto, y éstos actúan en aquellas actividades diseñadas para conseguir la sensación o efecto deseado o para comprometerse en la actividad deseada (comportamientos adictivos). A diferencia de los simples hábitos o influencias consumistas, las adicciones son un "dependencias" que trae consigo graves consecuencias en la vida real que deterioran, afectan negativamente, y destruyen relaciones, salud (física y mental), además de la capacidad de funcionar de manera efectiva.

8. American Journal of Public Health

La revista AJPH se dedica a la publicación de trabajos originales en la investigación, métodos de investigación y evaluación de programas en el campo de la salud pública. También se publican editoriales y comentarios como lugar de foro para el análisis de la política de la salud. La meta de la revista es la investigación de la salud pública desde diferentes perspectivas, la política, la práctica y la educación.

Cada mes, profesionales participan en el foro para opinar sobre diferentes temáticas de la salud pública. Los objetivos específicos de la revistas son: publicar investigación científica en el campo de la salud pública, servir como un foro para abordar los diversos puntos de vista de los problemas de salud pública, promover modelos teóricos y prácticos acerca de la salud, trabajar para promover actividades en la Asociación de la Salud Pública Americana. El nacimiento de la revista se remonta a 1911 como revista oficial de la Asociación Pública Americana. El impacto de la revista en 2008 fue de 4.241.

9. American Journal of Preventive Medicine

La Revista The American Journal of Preventive Medicine es la revista oficial de la universidad americana en el departamento de medicina preventiva y también es la revista oficial en The Association for Preventing Teaching and Research. Las áreas que cubre son prevención, investigación, educación y cuerpo policial.

La revista es una publicación internacional cuya misión es ser un foro para la comunicación de la información, conocimiento, metodología, prevención, educación y legislación. AJPM publica artículos originales, revisiones, comentarios sobre todos los aspectos sobre la prevención de la salud. Para más información se puede visitar la página web www.ajpm-online.net.

10. Medical Journal of Australia

Esta revista utiliza la singlatura MJA y recoge una temática acerca de temas de salud de Australia, se publica en dos volúmenes por año.

Esta revista está considerada como “*The Medical Journal of Australia is Australia’s premier journal of medical practice and clinical research, published by the Australasian Medical Publishing Company Proprietary Limited (AMPCo) for the Australian Medical Association*” (http://www.researchgate.net/journal/0025-729X_The_Medical_journal_of_Australia)

11. Health Education Research

La revista invita a las contribuciones originales en cualquier área de investigación en educación para la salud y los aspectos educativos de promoción de salud. La perspectiva es internacional y la revista publica tanto materiales teóricos, como en su aplicación práctica. El proceso de selección y revisión de los artículos enviados requiere aproximadamente entre 12 y 32 semanas. Los trabajos deben ser escritos en un inglés conciso y claro, y se proporciona relevancia a la novedad e importancia de los datos tratados.

12. Ergonomics

La ergonomía es la disciplina científica que busca entender y mejorar las interacciones humanas con los productos, equipo, ambientes y sistemas. Es una disciplina multidisciplinaria que utiliza la biología humana, psicología e ingeniería.

13. Traffic Injury Prevention

El propósito de revista es la prevención de la lesión por accidentes de tráfico, para ello realiza un tratamiento multidisciplinar de las diversas vertientes de la medicina, la salud pública y la seguridad en el tráfico para crear una ciencia de prevención de la lesión por accidente de tráfico. La frecuencia por año es de seis publicaciones anuales.

La revista acepta temáticas de investigación, intervención y evaluaciones dentro de las áreas de la seguridad en el tráfico, causalidad del accidente, prevención de la lesión y tratamiento. Los aspectos generales abordados son tendencias de seguridad, accidentes, epidemiología de la lesión, rol del alcohol y de las drogas, biomecánica de la lesión, impacto de la lesión, consecuencias para los pasajeros, emergencias y cuidado clínico del accidentado, evaluación de intervenciones y las consecuencias económicas.

14. Journal of Trauma

Los artículos publicados cubren toda la naturaleza de la lesión, así como las recomendaciones para los acercamientos quirúrgicos más eficaces para la total recuperación del accidentado.

15. British Medical Journal

La revista BMJ proporciona el acceso abierto para investigar sobre la prevención de la lesión. The British Medical Journal (*BMJ*) es una revista médica publicada semanalmente en el Reino Unido por la Asociación Médica Británica (BMA). Su editor hasta el 30 de julio de 2004 fue Richard Smith, quien ese septiembre se integró en el consejo de la Public Library of Science (PLoS), uno de los principales impulsores y referentes mundiales del movimiento *open access*. La actual editora del *BMJ* es Fiona Godlee, nombrada en febrero de 2005; Kamran Abbasi ejerció como editor en funciones en ese intervalo.

16. Journal of Alcohol and Drug Education

Esta revista presenta varias filosofías educativas sobre el tratamiento del consumo del alcohol y drogas. Recoge una serie de investigaciones con referencias a materiales de instrucción reales.

+Clasificación de los temas tratados: Alcohol Drinking; Alcoholism; Study and teaching; United States; Drug abuse; Study and teachin; United States; Substance Use; Youth; Alcohol use; Youth; Drug use.

+También proporcional información on line:
Journal of Alcohol & Drug Education website (full text articles not currently available online)

+Categoría de las palabras clave:
Medicine - Alcoholism and Addictions
Psychology - Drug Abuse

17. Human Factors

La revista contribuye a la comprensión y avance de los sistemas, ambientes junto con el factor humano. Los trabajos se caracterizan por presentar una investigación aplicada, acercamientos cuantitativos y cualitativos de la teoría del factor humano, y una revisión de la literatura especializada del tema. Dentro del factor humano se han publicado temáticas como la fatiga, la edad de los conductores, el aprendizaje, el procesamiento de la información y los sistemas de vigilancia.

4.1.3.2. DISTRIBUCIÓN DE REVISTAS SEGÚN SU VOLUMEN DE PUBLICACIONES EN LA BASE DE DATOS PSYCINFO

Los 1.475 trabajos recogidos en la muestra analizada han sido publicados en 1475 revistas diferentes, lo que supone un promedio de 2,72 artículos por revista. Siguiendo la ley de Bradford, no todas las revistas han publicado la misma relación de artículos, sino que lo los autores han dado preferencia a un núcleo pequeño pero bien definido de las revistas especializadas en Educación Vial. En la tabla 4.1.3.2.a. observamos la distribución de revistas en la base de datos PsycInfo. Observamos como 336 revistas, solo publican un artículo, lo cual representa el 22,78%

Tabla 4.1.3.2.a. “Distribución de revistas según su volumen de publicaciones en la base de datos PsycInfo”

PRODUCCIÓN DE REVISTAS	Nº DE REVISTAS	FR TOTAL	%	% ACUMULADO
178	1	178	12,07	12,07
95	1	95	6,44	18,51
36	1	36	2,44	20,95
31	1	31	2,1	23,05
28	1	28	1,9	24,95
23	1	23	1,6	26,55
19	3	57	3,86	30,41
18	1	18	1,22	31,63
17	1	17	1,15	32,78
16	1	16	1,08	33,86
13	4	52	3,52	37,38
12	1	12	0,81	38,19
11	1	11	0,74	38,93
10	3	30	2,03	40,96
8	5	40	2,71	43,67
7	5	35	2,37	46,04
6	6	36	2,44	48,48
5	18	90	6,1	54,58
4	18	72	4,88	59,46
3	37	68	4,61	64,07
2	97	194	13,15	77,22
1	336	336	22,78	100
TOTAL	543	1475	100	

En la Tabla 4.1.3.2.b. tenemos el ranking de las 6 revistas más productivas de la base de datos PsycInfo, donde la revista más productiva coincide con la también más productiva de la base de datos Medline, con 178 trabajos publicados.

Tabla 4.1.3.2.b . “Revistas más productivas base de datos PsycInfo”

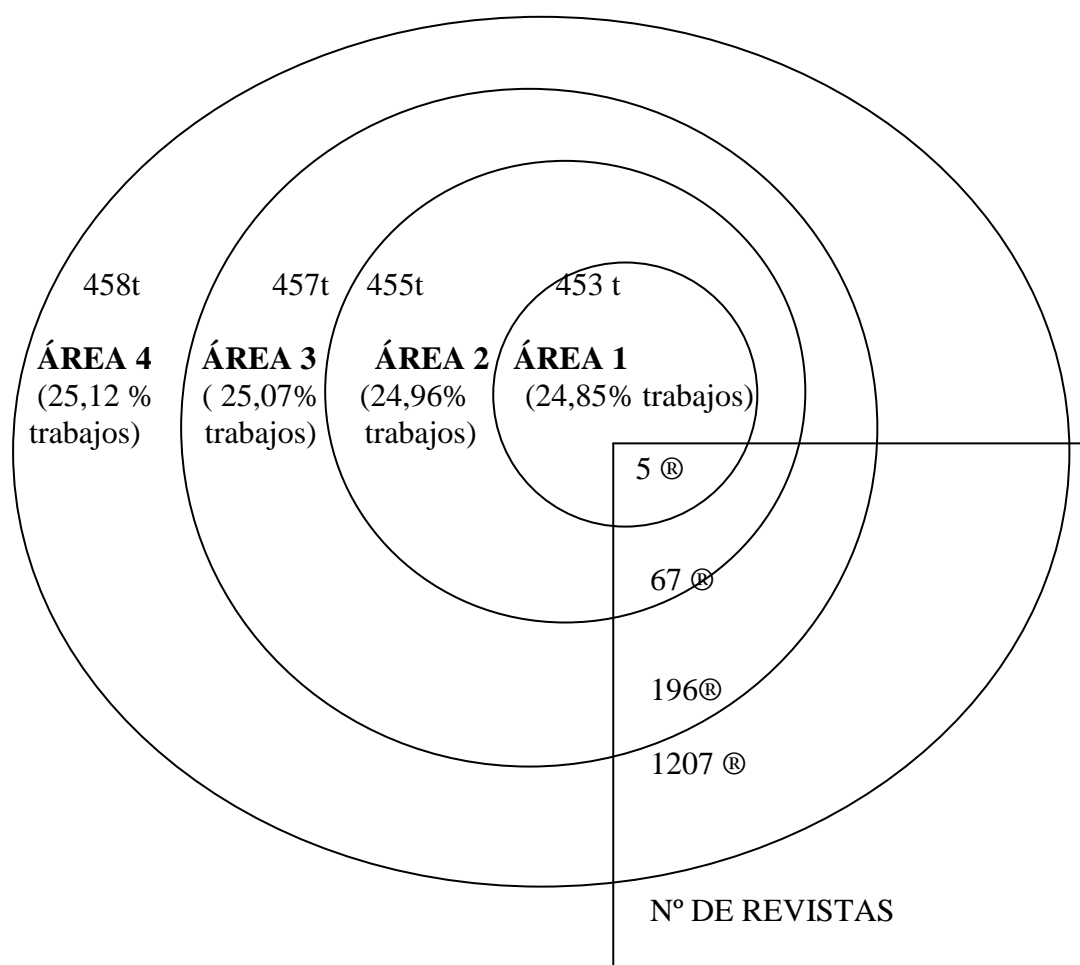
REVISTAS	FRECUENCIA	%
Accident Analysis & Prevention	178	11,72
Journal of Safety Research	95	6,26
Traffic Psychology and Behaviour	36	2,37
Journal of Studies on Alcohol	31	2,04
Addiction	28	1,85
Health Education Research	23	1,52

La tabla 4.1.3.2.b permite comprobar la existencia de un pequeño grupo de revistas dedicadas de forma más específica al estudio de nuestro tópico Educación Vial. La división de los artículos de la muestra en cuatro grupo de igual tamaño da lugar a la aparición de las “Áreas de dispersión de Bradford” , tabla 4.1.3.2.c. , la primera de estas áreas incluye 5 revistas en las que se han publicado el 0,34 del total. Junto a ella se encuentra un segunda área con 67 revistas (4,54%), una tercera área con 196 revistas (13,29%) y una cuarta área con 1207 revistas (81,83%).

Tabla 4.1.3.2.c . “Áreas de Bradford”

AREAS	REVISTAS	%	TRABAJOS	%
1	5	0,34	453	24,85
2	67	4,54	455	24,96
3	196	13,29	457	25,07
4	1207	81,83	458	25,12
TOTAL	1475	100	1823	100

Gráfico 4.1.3.2.d. “ Representación gráfica de las áreas de Bradford”



4.1.3.3. REVISTAS MÁS PRODUCTIVAS BASE DE DATOS MEDLINE

Los 1.269 trabajos recogidos en la muestra analizada, los cuales han sido publicados en 1252 revistas científicas. Siguiendo la ley de Bradford, no todas las revistas han sido igualmente utilizadas por los autores; en la tabla 4.1.3.3.a. observamos la distribución de revistas según su volumen de publicaciones en la base de datos Medline, y observamos que 398 artículos son publicados en una única revista. A continuación exponemos la tabla de resultados:

Tabla 4.1.3.3.a “Distribución de revistas según su volumen de publicaciones en la base de datos Medline”

Nº DE ARTÍCULOS EN LA REVISTA	Nº DE REVISTAS	FR TOTAL	%	% ACUMULADO
72	1	72		
39	1	39		
35	1	35		
27	1	27		
21	1	21		
16	1	16		
15	2	30		
14	1	14		
13	3	39		
11	1	11		
10	1	10		
9	3	27		
8	4	32		
7	2	14		
6	6	30		
5	16	80		
4	19	75		
3	34	102		
2	88	176		
1	398	420		
TOTAL	584	1252		

En la tabla 4.1.3.3.b. tenemos el ranking de las 17 revistas más productivas de la base de datos Medline, donde la revista “Accident Analysis & Prevention”, vuelve a ser la más productiva, al igual que en la base de datos PsycInfo, con una frecuencia de 56 artículos.

Tabla 4.1.3.3.b. Revistas más productivas base de datos Medline

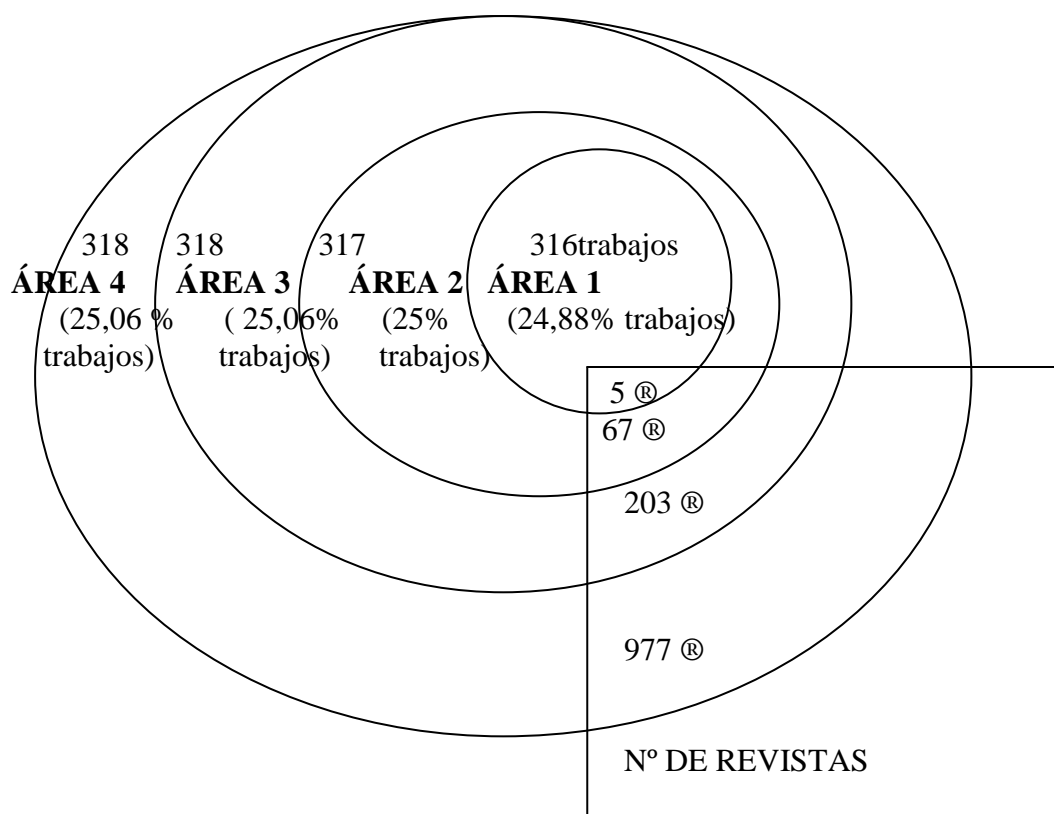
REVISTAS	FR	%
Accident Analysis & Prevention	56	4,47
Pediatrics	38	3,03
Injury Prevention	35	2,79
Medical Journal of Australia	23	1,84
British Medical Journal	21	1,68
American Journal of Public Health	15	1,19
Annals of Emergency Medicine	15	1,19
Journal of Trauma- Injury Infection & Critical Care	14	1,12
Traffic Injury Prevention	14	1,12
American Journal of Preventive Medicine	13	1,03
Blutalkohol	13	1,03
Journal of Safety Research	12	0,99
Journal of Studies on Alcohol	11	0,87
JAMA (Journal of the American Medical Association)	9	0,72
Journal of Emergency Medical Services	9	0,72
American Journal of Diseases of Children	8	0,64
Injury	8	0,64
Australian & New Zealand Journal of Surgery	7	0,56
Health Education	7	0,56
Journal of Emergency Nursing	7	0,56

La tabla Tabla 4.1.3.3.b. permite comprobar la existencia de un pequeño grupo de 17 revistas dedicadas de forma más específica al estudio de la Educación Vial. La división de los trabajos de la muestra en cuatro grupos de igual tamaño da lugar a la aparición de las “Áreas de dispersión de Bradford”, en la tabla 4.1.3.3.c. la primera de estas áreas incluye 5 revistas en las que se han publicado el 0,39% . Junto a ella se encuentra una segunda área compuesta por 67 revistas que han publicado el 5,35% de los artículos. En el gráfico d.4.2.5.c, observamos que la zona 1 con 316 trabajos explicaría el 24,88% , la zona 2 con 67 revistas aglutina, 317 trabajos, el 25% , la zona 3 con 203 revistas diferentes explicaría 318 trabajos, el 25,06% y en la zona 4 aparecen 995 revistas, con 319 trabajos (25,06%).

Tabla 4.1.3.3.c. “ Áreas de Bradford”

AREAS	REVISTAS	%	TRABAJOS	%
1	5	0,39	316	24,88
2	67	5,35	317	25
3	203	16,22	318	25,06
4	977	78,04	318	25,06
TOTAL	1252	100	1269	100

Gráfico 4.1.3.3.d. “ Representación gráfica de las áreas de Bradford”



4.1.3.4. REVISTAS MÁS PRODUCTIVAS BASE DE DATOS ERIC

Los 1.203 trabajos han sido publicados en 310 revistas científicas. Siguiendo la ley de Bradford, no todas las revistas han sido igualmente utilizadas por los autores; sino que se les ha dado preferencia a un núcleo bien definido de las mismas. En la tabla 4.2.6. observamos la distribución de revistas en la base de datos Eric.

Tabla 4.1.3.4.a. “Distribución de revistas según su volumen de publicaciones en la base de datos Eric aplicando la ley de Bradford a la cuantificación de revistas”

Nº DE ARTÍCULOS EN LA REVISTA	Nº DE REVISTAS	FR TOTAL	%	% ACUMULADO
13	1	13	4,19	4,19
10	1	10	3,22	7,41
9	1	9	2,9	10,31
6	4	24	7,74	18,05
5	1	5	1,62	19,67
4	5	20	6,45	26,12
3	13	39	12,59	38,71
2	24	48	15,49	54,2
1	142	142	45,8	100
TOTAL	192	310	100	

En la tabla 4.1.3.4.b. tenemos el ranking de las 13 revistas más productivas de la base de datos Eric, observamos que las revista “American School Board Journal”, “School Business Affairs”, ”Journal of Safety Research” son las tres revistas más productivas por orden de aparición con una frecuencia de 49 artículos.

Tabla 4.1.3.4.b. “Revistas más productivas de la base de datos Eric”

REVISTAS	FR	%
American School Board Journal	23	7,42
School Business Affairs	13	4,19
Journal of Safety Research	13	4,19
Journal of School Health	10	3,22
Journal of Applied Behavior Analysis	9	2,9
Physics Teacher	7	2,26
School Planning and Management	6	1,93
Contemp Educ.	6	1,93
Chronicle of Higher Education	6	1,93
School Management	4	1,29
Educational Leadership	4	1,29

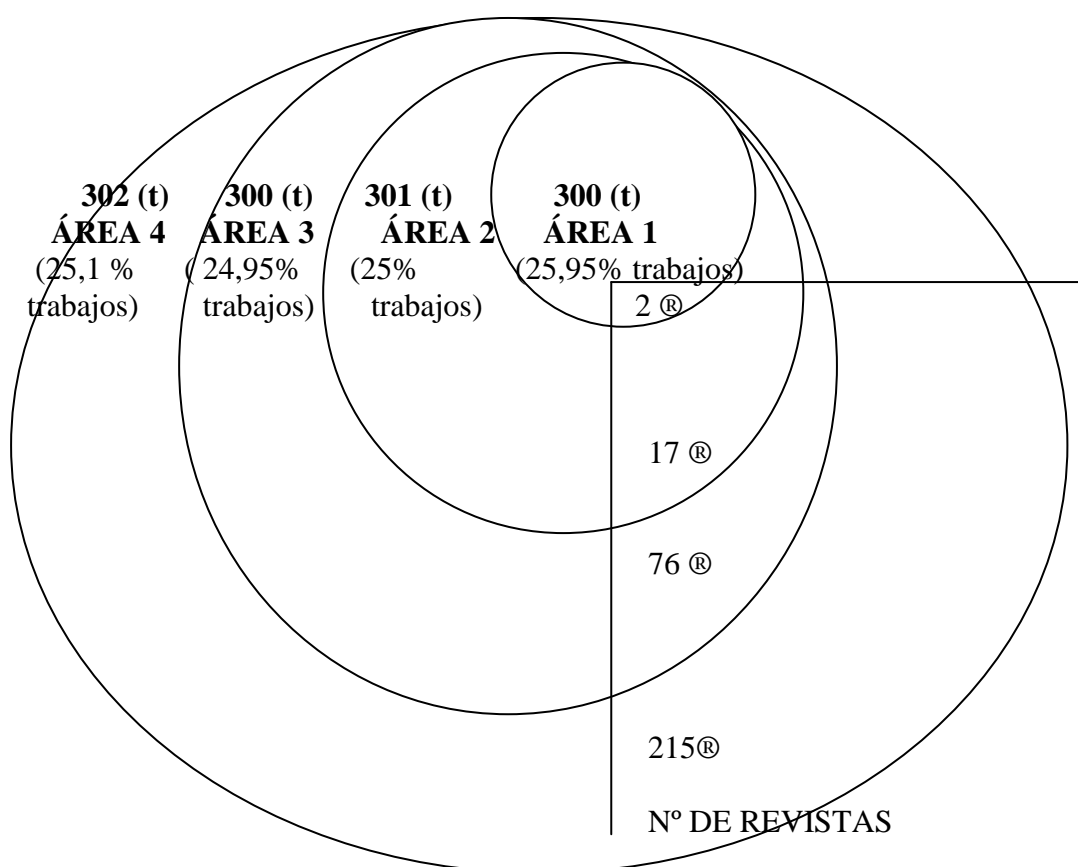
American School and University	4	1,29
--------------------------------	---	------

La tabla 4.1.3.4.c permite comprobar la existencia de un pequeño grupo de revistas dedicadas de forma más específica al estudio de la Educación Vial. La división de los artículos de la muestra en cuatro grupos de igual tamaño da lugar a la aparición de las “Áreas de dispersión de Bradford”, la primera de estas áreas incluye 2 revistas en la que se han publicado el 0,64% de los artículos. Junto a ella se encuentra una segunda área compuesta por 17 revistas que han publicado el 5,48% . En el gráfico 4.1.3.4.d observamos que la zona 1 con 2 revistas explicaría el 24,95% de los trabajos, la zona 2 con 17 revistas explica el 25 de los trabajos, la zona 3 con 76 revistas explicaría el 24,95% y la zona 4 con 215 revistas el 25,1% de los trabajos.

Tabla 4.1.3.4.c. “ Áreas de Bradford”

AREAS	REVISTAS	%	TRABAJOS	%
1	2	0,64	300	24,95
2	17	5,48	301	25
3	76	24,52	300	24,95
4	215	69,36	302	25,1
TOTAL	310	100	1203	100

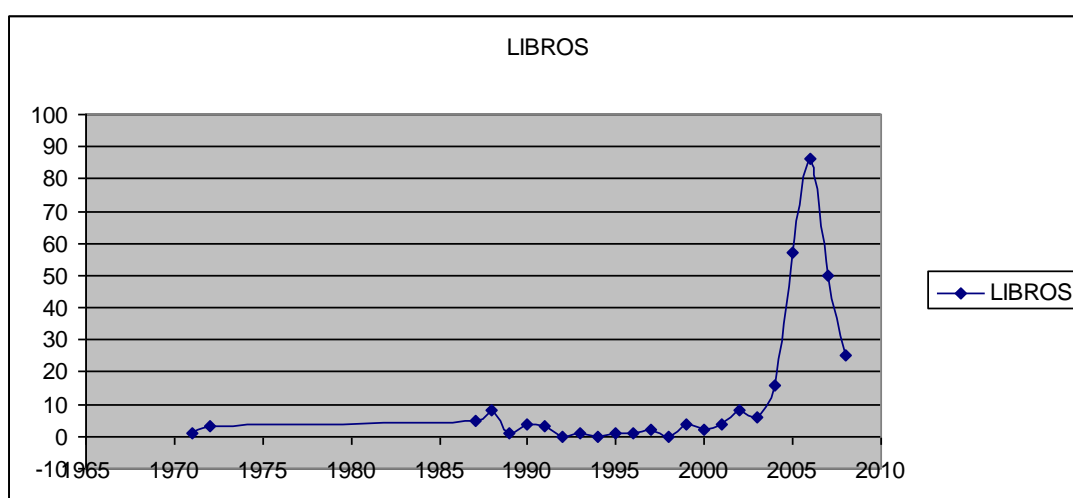
Gráfico 4.1.3.4.d “ Representación gráfica de las áreas de Bradford”



4.1.4.5) PRODUCTIVIDAD DE LIBROS

La productividad de libros de la base de datos Educavial es de 329 trabajos presentados solamente en la base de datos PsycInfo, que representan el 7,4 % del total. El año más productivo de libros es 2006 con 102 libros (31%). Destaca la producción de libros durante 2004 con 17 libros, 2005 (41 libro), 2007 con 76 libros y 2008 con 27 libros.

A continuación detallamos sus datos en la siguiente gráfica:



4.1.4.5.1.PRODUCTIVIDAD DE CONGRESOS

La base de datos Educavial contiene sólo 3 trabajos presentados en Congresos, cuya procedencia es la base de datos Eric, lo que representa el 0,0068% del total.

Paper presented to the annual American Medical Association- American School Health Association, Session on School Health, New York, June 24, 1973
Paper prepared for the Research Workshop on alcohol and the drinking driver, National Institute on Alcohol Abuse and alcoholism, National Institutes of Health (Bethesda, MD, May 2-4, 1984)
Paper prepared for the International Symposium on Young Driver Accidents: In search of solutions (Banff, Alberta, November, 1983)

4.1.5. PRODUCTIVIDAD INSTITUCIONAL Y GEOGRÁFICA

El estudio de las instituciones públicas o privadas responsables y su tipología (comerciales, gubernamentales o académicas), permite obtener un panorama sobre los “circuitos” de edición en los que se mueve una disciplina, pudiéndose ver qué instituciones y en qué medida son las de mayor productividad. Este tipo de análisis han sido utilizados por los responsables de la política científica de nuestro país para considerar subvenciones a Universidades y Centros de Investigación. Los lugares de publicación, además de mostrar áreas geográficas más proíficas, ayudan en la

observación de tendencias “centralistas” o de “regionalización” en la investigación de un país.

4.1.5.1.) RANKING DE INSTITUCIONES Y UNIVERSIDADES

En la tabla Educavial observamos que los 4.295 trabajos son investigados en 2.639 instituciones y universidades. Las instituciones y universidades más productivas son el National Highway Traffic Safety Administration de Washington, DC con 51 trabajos (1,93%); el Pacific Institute for Research and Evaluation con 32 trabajos (1,21%), el Department of Psychology de Virginia con 21 trabajos (0,79%), el National Public Services Research Inst con 19 trabajos (0,72%), Abt. Associates de Cambridge con 18 trabajos (0,68%), el Insurance Inst for Highway Safety con 18 trabajos (0,68%), Dunlap and Associates con 15 trabajos (0,57%), Addiction Research Foundation con 14 trabajos (0,53%), Mesa Public Schools con 14 trabajos (0,53%), Highway Safety Research Center con 13 trabajos (0,49%), University of Surrey con 11 trabajos (0,42%), Center for Vocational and Technical con 11 trabajos (0,42%) y el National Highway Safety Bureau con 10 trabajos (0,38%).

Tabla 4.1.5.1. “Ranking de instituciones: universidades y centros de investigación

RANKING DE INSTITUCIONES	FR	%
National Highway Traffic Safety Administration (DOT); Washington, DC	51	1,93
Pacific Institute for Research and Evaluation Calverton, Maryland 20705, USA	32	1,21
Virginia Polytechnic Institut, State University, Department of Psychology, Blacksburg, VA, US	21	0,79
National Public Services Research Inst., Landover, MD	19	0,72
Abt. Associates, Inc., Cambridge, MA	18	0,68
Insurance Inst for Highway Safety, Arlington, VA, US	18	0,68
Dunlap and Associates, Inc., Darien, CT	15	0,57
Addiction Research Foundation, Toronto, ON, Canada	14	0,53
Mesa Public Schools, AZ	14	0,53
North Carolina Univ., Chapel Hill. Highway Safety Research Center	13	0,49
Department of Psychology, University of Surrey, Guilford, United Kingdom	11	0,42
Ohio State Univ., Columbus. Center for Vocational and Technical	11	0,42
Department of Transportation, Washington, DC. National Highway Safety Bureau	10	0,38

Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)	9	0,34
Division of Unintentional Injury Prevention, National Center for Injury Prevention & Control, Centers for Disease Control & Prevention, Atlanta, GA, US	8	0,3
Human Resources Research Organization	8	0,3
Information and documentation centre for the geography of the Netherlands, Utrecht	8	0,3
Karolinska Institut, Department of Public Health Sciences, Division of International Health, Stockholm, Sweden	8	0,3
Maryland State Dept. of Education, Baltimore	8	0,3
Prevention Research Branch, National Institute of Child Health and Human Development, Bethesda, MD, US	8	0,3
Prevention Research Ctr, Berkeley, CA, US	8	0,3
Indiana University, Bloomington, IN, US	7	0,26
Ohio State Univ., Columbus	7	0,26
Social Science Research Center, Mississippi State University, Mississippi 39762	7	0,26
/../	/../	/../

4.1.5.1.a.) ZONAS GEOGRÁFICAS MÁS PRODUCTIVAS DE INSTITUCIONES Y UNIVERSIDADES

En la tabla Educavial encontramos 75 países diferentes, que son productores de trabajos sobre Educación Vial. En cuanto a la productividad, los países más productivos son EEUU con 406 trabajos (9,45%), Australia con 64 trabajos (1,49%), Canadá con 64 trabajos (1,49%), el Reino Unido con 58 trabajos (1,35%), Alemania con 45 trabajos (1,05%), Suecia con 37 trabajos (0,86%), Noruega con 19 trabajos (0,44%), Nueva Zelanda con 15 trabajos (0,35%), Francia, Holanda con 14 trabajos (0,32%). Los productores moderados son Escocia, España e Italia con 8 trabajos (0,19%), Japón con 7 trabajos (0,16%), Brasil y Dinamarca con 6 trabajos (0,14%).

Tabla 4.1.5.1.a.) Países más productivos de la base de datos Educavial

PAÍS	PRODUCTIVIDAD	%
EEUU	406	9,45
Australia	64	1,49
Canadá	64	1,49
Reino Unido	58	1,35
Alemania	45	1,05
Suecia	37	0,86
Noruega	19	0,44
Nueva Zelanda	15	0,35

Francia	14	0,32
Holanda	14	0,32
Israel	13	0,3
Escocia	8	0,19
España	8	0,19
Italia	8	0,19
Japón	7	0,16
Brasil	6	0,14
Dinamarca	6	0,14
/.../	/.../	/.../

4.1.5.1.a.1.) RANKING DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 1º FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.1.tenemos el ranking de las universidades de los 1º firmantes de la base de datos Educavial y que explicarían la producción de 791 universidades y 1.316 trabajos. Las universidades más productivas son la University of New South Wales; y Virginia Polytechnic Institute & State University con 17 trabajos (1,29%); la University of Michigan con 15 trabajos (1,14%), la University of Iowa con 12 trabajos (0,91%), la University of California con 11 trabajos (0,83%), la U California, U Groningen, University of Maryland con 10 trabajos (0,76%).

Las universidades con producción moderada son Indiana University, University of Queensland con 8 trabajos (0,61%), Norwegian University of Science and Technology, Open University of the Netherlands, University of Alabama, University of Calgary con 7 trabajos (0,53%), Dalhousie University, Griffith University, Michigan State University, Northwestern University, Queensland University of Technology, State University of New York College at Buffalo, University of British Columbia, University of Toronto, con 6 trabajos cada una de ellas (0,45%).

Tabla:

4.1.5.1.a.1.) Ranking de las universidades de los 1º firmantes

1º FIRMANTES- UNIVERSIDADES	FR	%
University of New South Wales	17	1,29
Virginia Polytechnic Institute & State University	17	1,29
University of Michigan	15	1,14
University of Iowa	12	0,91
University of California	11	0,83
University of Surrey, Guilford, United Kingdom	11	0,83
U Groningen	10	0,76

University of Maryland	10	0,76
U Michigan	9	0,68
University of Florida	9	0,68
Indiana University	8	0,61
University of Queensland	8	0,61
Norwegian University of Science and Technology	7	0,53
Open University of the Netherlands	7	0,53
University of Alabama	7	0,53
University of Calgary	7	0,53
Dalhousie University	6	0,45
Griffith University	6	0,45
Northwestern University	6	0,45
Queensland University of Technology	6	0,45
State University of New York College at Buffalo	6	0,45
University of British Columbia	6	0,45
University of Toronto	6	0,45
/.../	/.../	/.../

4.1.5.1.a.2.) RANKING DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 2º FIRMANTES

Las universidades más productivas de los 2º firmantes las conforman un conjunto de 348 universidades y 450 trabajos. Las universidades más productivas son la University of California, University of Iowa con 7 trabajos (1,5%) cada una de ellas, la University of Washington, University of Michigan con 6 trabajos respectivamente (1,3%).

Tabla 4.1.5.1.a.2.) Ranking de las universidades de los 2º firmantes

2º FIRMANTES- UNIVERSIDAD	FR	%
University of California	7	1,5
University of Iowa	7	1,5
University of Washington	6	1,3
University of Michigan	6	1,3
University of Queensland	5	1,1
State University of New York College at Buffalo	5	1,1
Ohio State Univ., Columbus	5	1,1
/.../	/.../	/.../

4.1.5.1.a.3) RANKING DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 3° FIRMANTES

En la Tabla 4.1.5.1.a.3) observamos el ranking de las universidades de los 3° firmantes, tenemos un conjunto de 107 universidades y 131 trabajos, las universidades más productivas son la University of Michigan, University of Florida, con 4 trabajos cada una de ellas (3,05%).

Tabla 4.1.5.1.a.3) Ranking de las universidades de los 3° firmantes

3° FIRMANTES- UNIVERSIDAD	FR	%
University of Michigan	4	3,05
University of Florida	4	3,05
Johns Hopkins University	3	2,29
San Diego State University	3	2,29
/.../	/.../	/.../

4.1.5.1.a.4) RANKING DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 4° FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.4 observamos el ranking de las universidades de los 4° firmantes, con cuatro firmantes hemos obtenido 36 universidades responsables de la publicación de 38 trabajos. Las universidades más productivas son la University of California, University of South Carolina, University of North Carolina at Chapel Hill, con dos trabajos cada una de ellas (5,26%).

Tabla 4.1.5.1.a.4) Ranking de las universidades de los 4° firmantes

4° FIRMANTES- UNIVERSIDADES	FR	%
University of California	2	5,26
University of South Carolina	2	5,26
University of North Carolina at Chapel Hill	2	5,26
/.../	/.../	/.../

En el anexo encontramos el ranking de las universidades de los quintos a los novenos firmantes.

4.1.5.1.a.b.1.) RANKING DE LOS DEPARTAMENTOS DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 1° FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.b.1. observamos el ranking de los departamentos de las universidades de los 1° firmantes. Hemos obtenido como productivos 257 departamentos con 479 trabajos. Los departamentos más productivos son Department of Psychology con 147 trabajos (30,69%), Department of Psychiatry con 12 trabajos (2,5%). Los departamentos de las Universidades con producción

moderada son Department of Public and Community Health, Department of Pediatrics, Department of Neurology con 5 trabajos respectivamente (1,04%) y con 4 trabajos encontramos a los siguientes departamentos que representan el (0,83%), Department of Communication, Department of Mechanical and Industrial Engineering, Department of Education, Department of Medicine.

Tabla 4.1.5.1.a.b.1. Ranking de los departamentos de las universidades de los 1° firmantes

1° FIRMANTES- DEPARTAMENTOS UNIVERSIDADES	FR	%
Department of Psychology	147	30,69
Department of Psychiatry	12	2,5
Department of Public and Community Health	5	1,04
Department of Pediatrics	5	1,04
Department of Neurology	5	1,04
Department of Communication	4	0,83
Department of Mechanical and Industrial Engineering	4	0,83
Department of Education	4	0,83
Department of Medicine	4	0,83
/..	/..	/..

4.1.5.1.a.b.2.) RANKING DE LOS DEPARTAMENTOS DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 2° FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.b.2. observamos el ranking de los departamentos de las universidades de los 2° firmantes. Hemos obtenido como productivos 103 departamentos con 148 trabajos. El departamento más productivos es Department of Psychology, y como pequeños productores encontramos al Department of Psychiatry con 4 trabajos (2,7%) y Department of Geography, Department of Neurology, Department of Education, Dept of Geography, Department of Community Medicine, Department of Civil and Environmental Engineering con dos trabajos cada uno de ellos (1,35%).

Tabla 4.1.5.1.a.b.2. Ranking de los departamentos de las universidades de los 2° firmantes

2° FIRMANTES- DEPARTAMENTOS UNIVERSIDADES	FR	%
Department of Psychology	37	25
Department of Psychiatry	4	2,7
Department of Geography	2	1,35
Department of Neurology	2	1,35
Department of Education	2	1,35
Dept of Geography	2	1,35

Department of Community Medicine	2	1,35
Department of Civil and Environmental Engineering	2	1,35
/..	/..	/..

4.1.5.1.a.b.3.) RANKING DE LOS DEPARTAMENTOS DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 3° FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.b.3. observamos el ranking de los departamentos de las universidades de los 3° firmantes. Hemos obtenido como productivos 39 departamentos con 51 trabajos. El departamento más productivos es Department of Psychology con 8 trabajos (15,69%), y como pequeños productores encontramos el Department of Neurology con 4 trabajos (7,84%), Department of Management, Department of Psychiatry and Behavioral Sciences, con 2 trabajos (3,92%).

Tabla 4.1.5.1.a.b.3. Ranking de los departamentos de las universidades de los 2° firmantes

3° FIRMANTES- DEPARTAMENTOS UNIVERSIDADES	FR	%
Department of Psychology	8	15,69
Department of Neurology	4	7,84
Department of Management	2	3,92
Department of Psychiatry and Behavioral Sciences	2	3,92
/...	/..	/..

4.1.5.1.a.b.4.) RANKING DE LOS DEPARTAMENTOS DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 4° FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.b.4. observamos el ranking de los departamentos de las universidades de los 4° firmantes. Hemos obtenido como productivos 21 departamentos con 20 trabajos. Encontramos a pequeños productores con un trabajo (5%), Department of Psychiatry, Department of Biostatistics and Epidemiology, Department of Civil Engineering, Department of Community Health, Department of Family Medicine, Department of Health Promotion, Education, and Behavior, Arnold School of Public Health.

Tabla 4.1.5.1.a.b.4. Ranking de los departamentos de las universidades de los 2° firmantes

4° FIRMANTES- DEPARTAMENTOS UNIVERSIDADES	FR	%
Department of Psychiatry	1	5
Department of Biostatistics and Epidemiology	1	5
Department of Civil Engineering	1	5
Department of Community Health	1	5

Department of Family Medicine	1	5
Department of Forensic Medicine and Sciences	1	5
Department of Health Promotion, Education, and Behavior, Arnold School of Public Health	1	5
/.../	/.../	/.../

En el anexo se encuentra el ranking de los departamentos desde los quintos hasta los novenos firmantes.

4.1.5.1.a.c.1.) RANKING DE LAS CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS DE LOS 1° FIRMANTES (UNIVERSIDADES)

En la tabla 4.1.5.1.a.c.1.. observamos el ranking de las ciudades más productivas de los 1° firmantes. Hemos obtenido como ciudades más productivas 505 ciudades y 1.197 trabajos , las ciudades más productivas son Sydney con 27 trabajos (2,25%), Ann Arbor con 22 trabajos (1,84%), Blackburg con 17 trabajos (1,42%), Los Angeles con 16 trabajos (1,34%), Gainesville con 14 trabajos (1,17%), Gainesville, Montreal, Iowa City, con 13 trabajos (1,09%) cada una de ellas, London, Austin con 11 trabajos (0,92%), Carseldine, Boston y Baltimore con 10 trabajos respectivamente (0,83%).

Tabla 4.1.5.1.a.c.1. Ranking de las ciudades más productivas de los 1° firmantes, en universidades

1° FIRMANTES- CIUDADES- UNIVERSIDADES	FR	%
Sydney, NSW	27	2,25
Ann Arbor, MI	22	1,84
Blackburg, VA	17	1,42
Los Angeles, CA	16	1,34
Toronto, ON	15	1,25
Gainesville, FL	14	1,17
Gainesville, NY	13	1,09
Montreal, PQ	13	1,09
Iowa City, IA	13	1,09
Guilford	12	1
London	11	0,92
Austin, TX	11	0,92
Carseldine, QLD	10	0,83
Boston, MA	10	0,83
Baltimore, MD	10	0,83
Trondheim	9	0,75
Halifax, NS	9	0,75
Glasgow	9	0,75
College Park, MD	9	0,75
Buffalo, NY	9	0,75
Brisbane, QLD	9	0,75

Berkeley, CA	9	0,75
Vancouver, BC	8	0,67
Manchester	8	0,67
Heerlen	8	0,67
Chapel Hill, NC	8	0,67
Birmingham, AL	8	0,67
Auckland	8	0,67
Stockholm	7	0,58
San Francisco, CA	7	0,58
Ramat Gan	7	0,58
Haifa	7	0,58
Calgary, AB	7	0,58
Bloomington, IN	7	0,58
Ankara	7	0,58
Albany, NY	7	0,58
/.../	/../	/.../

4.1.5.1.a.c.2) RANKING DE LAS CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS DE LOS 2º FIRMANTES (UNIV.)

En la tabla 4.1.5.1.a.c.2.. observamos el ranking de las ciudades más productivas de los 2º firmantes. Hemos obtenido como ciudades más productivas 230 ciudades y 375 trabajos , las ciudades con producción moderada son Brisbane con 8 trabajos (2,13%), Sydney con 7 trabajos (1,86%), Minnesota con 7 trabajos (1,86%), Montreal, Michigan, Buffalo con 6 trabajos cada una de ellas (1,6%), Seattle, Philadelphia, Iowa City, Columbus, Chapel Hill, Boston con 5 trabajos cada una de ellas (1,33%).

Tabla 4.1.5.1.a.c.2. Ranking de las ciudades más productivas de los 2º firmantes

2º FIRMANTES-CIUDADES PRODUCTIVAS- UNIV	FR	%
Brisbane, QLD	8	2,13
Sydney, NSW	7	1,86
Minnesota, MN	7	1,86
Montreal, PQ	6	1,6
Michigan, MI	6	1,6
Buffalo, NY	6	1,6
Seattle, WA	5	1,33
Philadelphia, PA	5	1,33
Iowa City, IA	5	1,33
Columbus	5	1,33
Chapel Hill, NC	5	1,33
Boston, MA	5	1,33
Toronto, ON	4	1,06
Pittsburgh, PA	4	1,06

London, ON	4	1,06
Gainesville, FL	4	1,06
Atlanta, GA	4	1,06
Washington, DC	3	0,8

4.1.5.1.a.c.3) RANKING DE LAS CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS DE LOS 3° FIRMANTES (UNIV.)

En la tabla 4.1.5.1.a.c.3.. observamos el ranking de las ciudades más productivas de los 3° firmantes. Hemos obtenido como ciudades más productivas 87 ciudades y 120 trabajos, las ciudades con producción moderada son Philadelphia, Gainesville, Brisbane, Ann Arbor con 4 trabajos cada una de ellas (3,33%).

Tabla 4.1.5.1.a.c.3. Ranking de las ciudades más productivas de los 1° firmantes

3° FIRMANTES- CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS- UNIV.	FR	%
Philadelphia, PA	4	3,33
Gainesville, FL	4	3,33
Brisbane, QLD	4	3,33
Ann Arbor, MI	4	3,33
Mississippi, MS	3	2,5
Baltimore, MD	3	2,5
Zagreb	2	1,66

4.1.5.1.a.c.4.) RANKING DE LAS CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS DE LOS 4° FIRMANTES (UNIV.)

En la tabla 4.1.5.1.a.c.4.. observamos el ranking de las ciudades más productivas de los 3° firmantes. Hemos obtenido como ciudades más productivas 30 ciudades y 34 trabajos, la producción moderada la encontramos en Columbia, Chapel Hill, San Diego con dos trabajos cada una de ellas (5,88%).

Tabla 4.1.5.1.a.c.4. Ranking de las ciudades más productivas de los 1° firmantes

4° FIRMANTES- CIUDADES PRODUCTIVAS- UNIV.	FR	%
Columbia, SC	2	5,88
Chapel Hill, NC	2	5,88
San Diego, CA	2	5,88
Los Angeles, CA	2	5,88
Zagreb	1	2,94

En el anexo encontramos el ranking de las ciudades de los quintos hasta los novenos firmantes.

4.1.5.1.a.d.1.) RANKING DE LOS PAÍSES MÁS PRODUCTIVOS DE LOS 1° FIRMANTES (UNIV.)

En la tabla 4.1.5.1.a.d.1.. observamos el ranking de los países más productivos de los 1° firmantes. Hemos obtenido como países más productivos 84 países y 1.864 trabajos, los países más productivos son USA con 1.004 trabajos (53,86%), Australia con 131 trabajos (7,03%), Canada con 118 trabajos (6,33%), United Kingdom 105 trabajos (5,63%), Netherlands con 36 trabajos (1,93), Sweden con 32 trabajos (1,72%), England con 31 trabajo (1,66%), Germany con 29 trabajos (1,55%), Israel con 25 trabajos (1,34%), New Zealand con 23 trabajos (1,23%), Norway con 22 trabajos (1,18%), Japan con 20 trabajos (1,97%), Spain con 17 trabajos (0,91%), Italy con 15 trabajos (0,8%), Nigeria, France, China, Brasil con 14 trabajos cada uno de ellos (0,75%, respectivamente); Switzerland con 13 trabajos (0,7%), Turkey con 12 trabajos (0,64%), Finland con 12 trabajos (0,64%), Greece con 10 trabajos (0,54%).

Tabla 4.1.5.1.a.d.1. Ranking de los países más productivos de los 1° firmantes

1° FIRMANTE- PAÍSES PRODUCTIVOS-UNIV.	FR	%
USA	1004	53,86
Australia	131	7,03
Canada	118	6,33
UK, United Kingdom	105	5,63
Netherlands	36	1,93
Sweden	32	1,72
England	31	1,66
Germany	29	1,55
Israel	25	1,34
New Zealand	23	1,23
Norway	22	1,18
Japan	20	1,07
Spain	17	0,91
Italy	15	0,8
Nigeria	14	0,75
France	14	0,75
China	14	0,75
Brasil	14	0,75
Switzerland	13	0,7
Turkey	12	0,64
Finland	12	0,64
Greece	10	0,54
Thailand	9	0,48
India	9	0,48
Belgium	8	0,43
Taiwan	7	0,37
Scotland	7	0,37

Hong Kong	7	0,37
Denmark	6	0,32

4.1.5.1.a.d.2.) RANKING DE LOS PAÍSES MÁS PRODUCTIVOS DE LOS 2° FIRMANTES (UNIV.)

En la tabla 4.1.5.1.a.d.2.. observamos el ranking de los países más productivos de los 1° firmantes. Hemos obtenido como países más productivos 37 países y 396 trabajos, los países más productivos son USA con 212 trabajos (53,53%), Australia con 33 trabajos (8,33%), Canada con 32 trabajos (8,08%), United Kingdom con 27 trabajos (6,82%). Los productores moderados son Sweden con 9 trabajos (2,27%), Netherlands con 8 trabajos (2,02%), New Zealand con 7 trabajos (1,77%), Japan con 7 trabajos (1,77%), Israel con 6 trabajos (1,51%), France con 5 trabajos (1,26%).

Tabla 4.1.5.1.a.d.2. Ranking de los países más productivos de los 2° firmantes

2° FIRMANTE- PAISES MÁS PRODUCTIVOS- UNIV.	FR	%
USA	212	53,53
Australia	33	8,33
Canada	32	8,08
United Kingdom	27	6,82
Sweden	9	2,27
Netherlands	8	2,02
New Zealand	7	1,77
Japan	7	1,77
Israel	6	1,51
France	5	1,26
Norway	4	1,01

4.1.5.1.a.d.3.) RANKING DE LOS PAÍSES MÁS PRODUCTIVOS DE LOS 3° FIRMANTES (UNIV.)

En la tabla 4.1.5.1.a.d.3.. observamos el ranking de los países más productivos de los 3° firmantes. Hemos obtenido como países más productivos 17 países y 128 trabajos, los países más productivos son USA con 75 trabajos (58,59%), Canada con 16 trabajos (12,5%), Australia con 10 trabajos (7,81%), el productor moderado es United Kingdom con 7 trabajos (5,47%).

Tabla 4.1.5.1.a.d.3. Ranking de los países más productivos de los 3° firmantes

3° FIRMANTE- PAISES MÁS PRODUCTIVOS- UNIV.	FR	%
USA	75	58,59

Canada	16	12,5
Australia	10	7,81
United Kingdom	7	5,47
Netherlands	4	3,12
Taiwan	3	2,34
Croatia	2	1,56
Japan	2	1,56
/..	/...	/..

4.1.5.1.a.d.4.) RANKING DE LOS PAÍSES MÁS PRODUCTIVOS DE LOS 4º FIRMANTES (UNIV.)

En la tabla 4.1.5.1.a.d.4.. observamos el ranking de los países más productivos de los 4º firmantes. Hemos obtenido como países más productivos 11 países y 38 trabajos, el país más productivos es USA con 23 trabajos (60,53%).

Tabla 4.1.5.1.a.d.4. Ranking de los países más productivos de los 4º firmantes

4º FIRMANTE- PAÍSES PRODUCTIVOS-UNIV.	FR	%
USA	23	60,53
Australia	2	5,26
/..	/...	/...

En el anexo encontramos el ranking de los países más productivos desde los quintos hasta los novenos firmantes.

4.1.5.1.a.e.1.) RANKING DE LAS INSTITUCIONES DE LOS 1º FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.e.1.. observamos el ranking de las instituciones de los 1º firmantes. Hemos obtenido como instituciones más productivas 1.706 instituciones y 2.245 trabajos. Las instituciones más productivas son National Highway Traffic Safety Administration con 40 trabajos (1,78%), School of Public Health con 26 trabajos (1,59%), National Public Services Research Inst con 14 trabajos (0,62%), Pacific Institute for Research and Evaluation con 12 trabajos (0,53%), School of Psychology con 12 trabajos (0,53%), Dunlap and Associates con 11 trabajos (0,49%), Centre for Addiction and Mental Health con 10 trabajos (0,44%), Addiction Research Foundation con 10 trabajos (0,44%). Los productores moderados son Karolinska Institutet con 9 trabajos (0,4%), Human Resources Research Organization con 9 trabajos (0,4%), Center for Vocational and Technical Education con 8 trabajos (0,36%), Insurance Inst for Highway Safety con 8 trabajos (0,36%), Maryland State Dept. of Education con 8 trabajos (0,36%), Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI), Pacific Institute for Research and Evaluation, Highway Safety Research Center, con 7 trabajos cada una de ellas (0,31%); School of Social Work, Human Resources Research Organization, MRC Applied Psychology Unit,

Private Practice, Traffic Research Ctr, School of Medicine, Transportation Research Inst, The George Institute for International Health, National Drug and Alcohol Research Centre, con 6 trabajos cada una de ellas (0,27%); National Public Services Research Inst, Insurance Institute for Highway Safety, Information and documentation Centre for the geography of the Netherlands, Highway Safety Research Center, Social Science Research Center, Transportation Research Institute, Karolinska Institute, Harvard School of Public Health con 5 trabajos cada una de ellas (0,21%).

Tabla 4.1.5.1.a.e.1. Ranking de las instituciones más productivas de los 1° firmantes

INSTITUCIONES DE LOS 1° FIRMANTES	FR	%
National Highway Traffic Safety Administration (DOT), Washington, DC	40	1,78
School of Public Health	26	1,59
National Public Services Research Inst., Landover, MD	14	0,62
Pacific Institute for Research and Evaluation, Calverton, MD, US	12	0,53
School of Psychology	12	0,53
Dunlap and Associates, Inc., Darien, CT	11	0,49
Centre for Addiction and Mental Health	10	0,44
Addiction Research Foundation, Toronto, ON, Canada	10	0,44
Karolinska Institutet	9	0,4
Human Resources Research Organization	9	0,4
Center for Vocational and Technical Education	8	0,36
Insurance Inst for Highway Safety	8	0,36
Maryland State Dept. of Education, Baltimore	8	0,36
Swedish National Road and Transport Research Institute (VTI)	7	0,31
Highway Safety Research Center	7	0,31
School of Social Work	6	0,27
Human Resources Research Organization, Alexandria, VA	6	0,27
MRC Applied Psychology Unit	6	0,27
Private Practice	6	0,27
Traffic Research Ctr	6	0,27
School of Medicine	6	0,27
Transportation Research Inst	6	0,27

The George Institute for International Health	6	0,27
National Drug and Alcohol Research Centre	6	0,27
National Public Services Research Inst, Landower, Alexandria, VA	5	0,22
Insurance Institute for Highway Safety	5	0,22
Information and documentation Centre for the geography of the Netherlands, Utrecht	5	0,22
Social Science Research Center	5	0,22
Transportation Research Institute, Baxter Roas	5	0,22
Harvard School of Public Health	5	0,22
/.../	/.../	/.../

4.1.5.1.a.e.2.) RANKING DE LAS INSTITUCIONES DE LOS 2º FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.e.2.. observamos el ranking de las instituciones de los 2º firmantes. Hemos obtenido como instituciones más productivas 333 instituciones y 369 trabajos. Las instituciones más productivas son Pacific Institute for Research and Evaluation con 10 trabajos (2,71%). Las productoras moderadas son School of Medicine con 7 trabajos (1,9%), School of Public Health con 5 trabajos (1,35%), respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.e.2. Ranking de las instituciones más productivas de los 2º firmantes

2º FIRMANTES- INSTITUCIONES	FR	%
Pacific Institute for Research and Evaluation	10	2,71
School of Medicine	7	1,9
School of Public Health	5	1,35
School of Education	3	0,81
Eastern Virginia Medical School	3	0,81
National Highway Traffic Safety Administration	3	0,81
Northeastern New York Alzheimer's Association	2	0,54
School of Social Work	2	0,54
Harvard School of Public Health	2	0,54
Institute of Psychology	2	0,54
National Center for Injury Prevention & Control, Centers for Disease Control & Prevention	2	0,54
Centre for Addiction and Mental Health	2	0,54

National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism	2	0,54
RAND Corporation	2	0,54
St. Louis County Social Services	2	0,54
Prevention Research Center	2	0,54
Preusser Research Group, Inc	2	0,54
/.../	/.../	/.../

4.1.5.1.a.e.3.) RANKING DE LAS INSTITUCIONES DE LOS 3° FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.e.3.. observamos el ranking de las instituciones de los 3° firmantes. Hemos obtenido como instituciones más productivas 96 instituciones y 106 trabajos. La institución productoras moderada es Pacific Institute for Research and Evaluation con 5 trabajos (4,72%) y las pequeñas productoras son Centre for Addiction and Mental Health con 3 traajos (2,83%), y Harvard Medical School, United Behavioral Health, Pacific Institute for Research and Evaluation con 2 trabajos cada una de ellas (1,89%), respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.e.3. Ranking de las instituciones más productivas de los 3° firmantes

3° FIRMANTES- INSTITUCIONES	FR	%
Pacific Institute for Research and Evaluation, Calverton, MD, US	5	4,72
Centre for Addiction and Mental Health	3	2,83
Harvard Medical School	2	1,89
United Behavioral Health	2	1,89
College of Medicine	2	1,89
/.../	/.../	/.../

4.1.5.1.a.e.4.) RANKING DE LAS INSTITUCIONES DE LOS 4° FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.e.4. observamos el ranking de las instituciones de los 4° firmantes. Hemos obtenido como instituciones más productivas 35 instituciones y 36 trabajos. Las instituciones pequeñas productoras son School of Public Health con 2 trabajos (5,55%), Ministry of Public Health, Medical School, McGuireWoods LLP, Institute of Agricultural Rural and Environmental Health, Health Behavior and Health Education School of Public Health, George Warren Brown School of Social Work, National Center on Birth Defects and Developmental Disabilities, Elisabeth-Bruyere Research Intitute, National Institute of Advanced Industrial Science and Technology, CUNY Graduate Center, Corporate Governance and Financial Policy, con 1 trabajo cada una de ellas (2,77%), respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.e.4. Ranking de las instituciones más productivas de los 4° firmantes

4° FIRMANTES- INSTITUCIONES	FR	%
School of Public Health	2	5,55
Ministry of Public Health	1	2,77
Medical School	1	2,77
McGuireWoods LLP	1	2,77
Institute of Agricultural Rural and Environmental Health	1	2,77
Health Behavior and Health Education School of Public Health	1	2,77
George Warren Brown School of Social Work	1	2,77
National Center on Birth Defects and Developmental Disabilities	1	2,77
Elisabeth-Bruyere Research Intitute	1	2,77
National Institute of Advanced Industrial Science and Technology	1	2,77
CUNY Graduate Center	1	2,77
Corporate Governance and Financial Policy	1	2,77
/.../	/.../	/.../

En el anexo encontramos el ranking de las instituciones de los quintos hasta los novenos firmantes.

4.1.5.1.a.f.1.) RANKING DE LOS DEPARTAMENTOS DE LOS 1° FIRMANTES (INSTITUCIONES)

En la tabla 4.1.5.1.a.f.1 observamos el ranking de los departamentos de los 1° firmantes. Hemos obtenido como departamentos más productivos 200 departamentos y 294 trabajos. Los departamentos con producción moderada son Department of Pediatrics con 9 trabajos (3,61%), Department of Public Health Sciences con 7 trabajos (2,81%), Department of Psychology con 6 trabajos (2,41%), Department of Public Health Sciences con 5 trabajos (2,01%). Los departamentos pequeños productores son Department of Emergency Medicine con 4 trabajos (1,61%), Dept of Psychiatry, Dept of Psychology, Department of Epidemiology con 3 trabajos cada uno de ellos (1,21%) respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.f.1. Ranking de los departamentos más productivos de los 1° firmantes

1° FIRMANTES- DEPARTAMENTO-INST.	FR	%
Department of Pediatrics	9	3,61
Department of Public Health Sciences, Division of Social Medicine	7	2,81
Department of Psychology	6	2,41
Department of Public Health Sciences	5	2,01
Department of Emergency Medicine	4	1,61
Dept of Psychiatry	3	1,21
Dept of Psychology	3	1,21
Department of Epidemiology	3	1,21

4.1.5.1.a.f.2.) RANKING DE LOS DEPARTAMENTOS DE LOS 2° FIRMANTES (INSTITUCIONES)

En la tabla 4.1.5.1.a.f.2 observamos el ranking de los departamentos de los 2° firmantes. Hemos obtenido como departamentos más productivos 50 departamentos y 55 trabajos. Los departamentos pequeños productores son Department of Psychology con 4 trabajos, Department of Health Behavior and Administration, Division of Unintentional Injury Prevention, con 2 trabajos cada uno de ellos (3,64%) respectivamente. Department of Learning Sciences ,Northwestern University, Department of Psychiatry and Behavioral Sciences, Department of Pediatrics University of Maryland, Department of Pediatrics, Department of Paediatrics and Adolescent Medicine, Department of Paediatric and Child Health, Department of Organizational Behavior and Human Resource Management Krannert con un trabajo cada uno de ellos (1,82%) respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.f.2. Ranking de los departamentos más productivos de los 2° firmantes

2° FIRMANTES- DEPARTAMENTOS- INSTITUCIONES	FR	%
Department of Psychology	4	7,27
Department of Health Behavior and Administration	2	3,64
Division of Unintentional Injury Prevention	2	3,64
Department of Learning Sciences ,Northwestern University	1	1,82
Department of Psychiatry and Behavioral Sciences	1	1,82
Department of Pediatrics University of Maryland	1	1,82
Department of Pediatrics	1	1,82

Department of Paediatrics and Adolescent Medicine	1	1,82
Department of Paediatric and Child Health	1	1,82
Department of Organizational Behavior and Human Resource Management Krannert	1	1,82
Department of Ophthalmology	1	1,82
Department of Neurology	1	1,82
/.../	/.../	/.../

4.1.5.1.a.f.3.) RANKING DE LOS DEPARTAMENTOS DE LOS 3° FIRMANTES (INSTITUCIONES)

En la tabla 4.1.5.1.a.f.3 observamos el ranking de los departamentos de los 3° firmantes. Hemos obtenido como departamentos más productivos 20 departamentos y 21 trabajos. Los departamentos pequeños productores son Department of Psychiatry con 2 trabajos (9,53%); Department of Nursing, Department of American Culture and English, Department of Behavioral Sciences & Health Education, Department of Emergency Medicine, Department of Geriatrics and Adult Development con un trabajo cada uno de ellos (4,76%) respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.f.3. Ranking de los departamentos más productivos de los 3° firmantes

3° FIRMANTES- DEPARTAMENTOS- INSTITUCIONES	FR	%
Department of Psychiatry	2	9,53
Department of Nursing	1	4,76
Department of American Culture and English	1	4,76
Department of Behavioral Sciences & Health Education	1	4,76
Department of Emergency Medicine	1	4,76
Department of Geriatrics and Adult Development	1	4,76
Department of Health Care Policy	1	4,76
/.../	/.../	/.../

4.1.5.1.a.f.4.) RANKING DE LOS DEPARTAMENTOS DE LOS 4° FIRMANTES (INSTITUCIONES)

En la tabla 4.1.5.1.a.f.4 observamos el ranking de los departamentos de los 4° firmantes. Hemos obtenido como departamentos más productivos 3 departamentos y 3 trabajos. Los departamentos pequeños productores son Department of Veterans Affairs, Department of Psychiatry, Department of Epidemiology con un trabajo cada uno de ellos (33,33%) respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.f.4. Ranking de los departamentos más productivos de los 4° firmantes

4° FIRMANTE- DEPARTAMENTOS- INSTITUCIONES	FR	%
Department of Veterans Affairs	1	33,33
Department of Psychiatry	1	33,33
Department of Epidemiology	1	33,33
TOTAL	3	100

4.1.5.1.a.f.5.) RANKING DE LOS DEPARTAMENTOS DE LOS 5° FIRMANTES (INSTITUCIONES)

En la tabla 4.1.5.1.a.f.5 observamos el ranking de los departamentos de los 5° firmantes. Hemos obtenido como departamentos más productivos 3 departamentos y 3 trabajos. Los departamentos pequeños productores son Department of Mental Health and Substance Dependence, Department of Medicine, Department of Cardiopulmonary and Exercise Science con un trabajo cada uno de ellos (33,33%) respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.f.5. Ranking de los departamentos más productivos de los 5° firmantes

5° FIRMANTES- DEPARTAMENTOS- INSTITUCIONES	FR	%
Department of Mental Health and Substance Dependence	1	33,33
Department of Medicine	1	33,33
Department of Cardiopulmonary and Exercise Science	1	33,33
TOTAL	3	100

4.1.5.1.a.g.1.) RANKING DE LAS CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS DE LOS 1° FIRMANTES (INSTITUCIONES.)

En la tabla 4.1.5.1.a.g.1 observamos el ranking de las ciudades más productivas de las instituciones de los 1° firmantes. Hemos obtenido ciudades más productivas 651 ciudades y 2.064 trabajos. Las ciudades más productiva son Washington con 187 trabajos (9,06%), London con 39 trabajos (1,89%), Toronto con 38 trabajos (1,84%), New York con 36 trabajos (1,74%), Stockholm con 34 trabajos (1,65%), Atlanta con 32 trabajos (1,55%), Boston con 31 trabajos (1,37%), Sydney con 29 trabajos (1,4%), Alexandria con 26 trabajos (1,26%), Sydney con 29 trabajos (1,4%), Alexandria con 26 trabajos (1,26%), Bethesda con 25 trabajos (1,21%), Ottawa con 24 trabajos (1,16%), Calverton con 23 trabajos (1,11%), Cambridge con 23 trabajos (1,12%), Ann Arbor con 22 trabajos (1,07%), California con 22 trabajos (1,21%), Landover

con 21 trabajos (1,02%), Berkeley con 17 trabajos (0,82%), Baltimore con 16 trabajos (0,77%), Chicago con 15 trabajos (0,73%), Philadelphia con 15 trabajos (0,73%), Arlington con 14 trabajos (0,68%), Austin con 14 trabajos (0,68%), Chapel Hill, Maryland, Michigany Ohio con 13 trabajos cada una de ellas (0,63%) respectivamente; Brisbane, Darien, Iowa y Sacramento con 11 trabajos cada una de ellas (0,53%) respectivamente. Falls Church, Mississippi, Oklahoma, Rockville y Seattle con 10 trabajos cada una de ellas (0,44%) respectivamente. Los productores moderados son Columbus, Florida, Indianapolis, Los Angeles, Cambridge, Carseldine, Gainesville, Illinois, LinKöping, Norfolk y Ontario con 8 trabajos cada una de ellas (0,35%) respectivamente. Arcueil, Atlanta, Brussels, Buffalo, Denver, Kansas, Oslo, Pennsylvania, Pensacola, Raleigh, Tokyo, Utrecht, Victoria, Wisconsin con 7 trabajos en cada una de ellas (0,31%) respectivamente. Albuquerque, Barcelona, Charlotte, Dunedin, Honolulu, Houston, Irvine, Jerusalem, Manchester, Melbourne, Minneapolis, Quebec y Vienna con 6 trabajos cada una de ellas (0,29%) respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.g.1. Ranking de las ciudades más productivas de los 1º firmantes, en instituciones

1º FIRMANTES- CIUDAD- INSTITUCIÓN	FR	%
Washington, DC	187	9,06
London, United Kingdom	39	1,89
Toronto, Ontario	38	1,84
New York, NY	36	1,74
Stockholm	34	1,65
Atlanta, GA	32	1,55
Boston, MA	31	1,37
Sydney, NSW	29	1,4
Alexandria, VA	26	1,26
Bethesda, MD	25	1,21
Ottawa, Ontario	24	1,16
Calverton, MD	23	1,11
Cambridge, MA	23	1,11
Ann Arbor, MI	22	1,07
California, CA	22	1,07
Landover, MD	21	1,02
Berkeley, CA	17	0,82
Baltimore, MD	16	0,77
Chicago, IL	15	0,73
Philadelphia, Pennsylvania	15	0,73
Arlington, VA	14	0,68
Austin, TX	14	0,68
Chapel Hill	13	0,63
Maryland	13	0,63
Michigan	13	0,63
Ohio, Columbus	13	0,63
Brisbane, QLD	11	0,53
Darien, CT	11	0,53
Iowa, IA	11	0,53
Sacramento, California	11	0,53
Falls Church, VA	10	0,44

Capítulo 4°:
Análisis bibliométrico de la búsqueda documental

Mississippi, MS	10	0,44
Oklahoma City, OK	10	0,44
Rockville, MD	10	0,44
Seattle, WA	10	0,44
Columbus, Ohio	9	0,4
Florida, Tampa	9	0,4
Indianapolis, IN	9	0,4
Los Angeles, CA	9	0,4
Arizona, AZ	8	0,35
Cambridge	8	0,35
Carseldine, QLD	8	0,35
Gainesville, FL	8	0,35
Illinois	8	0,35
Linköping	8	0,35
Norfolk, VA	8	0,35
Ontario, ON	8	0,35
Arcueil	7	0,31
Atlanta, Georgia	7	0,31
Brussels	7	0,31
Buffalo, NY	7	0,31
Denver, CO	7	0,31
Kansas	7	0,31
Oslo	7	0,31
Pennsylvania	7	0,31
Pensacola, FL	7	0,31
Raleigh, NC	7	0,31
Tokyo	7	0,31
Utrecht (Netherlands)	7	0,31
Victoria, BC	7	0,31
Wisconsin, Madison	7	0,31
Albuquerque, NM	6	0,29
Barcelona	6	0,29
Charlotte, North Carolina	6	0,29
Dunedin	6	0,29
GA, Atlanta	6	0,29
Glasgow	6	0,29
Groningen	6	0,29
Honolulu, HI	6	0,29
Houston, TX	6	0,29
Irvine, California	6	0,29
Jerusalem	6	0,29
Manchester	6	0,29
Melbourne	6	0,29
Minneapolis, MN	6	0,29
Quebec, Montreal	6	0,29
Vienna	6	0,29
/.../	/.../	/.../

4.1.5.1.a.g.2) RANKING DE LAS CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS DE LOS 2º FIRMANTES (INST.)

En la tabla 4.1.5.1.a.g.2 observamos el ranking de las ciudades más productivas de las instituciones de los 2º firmantes. Hemos obtenido ciudades más productivas 195 ciudades y 304 trabajos. La ciudad más productiva es Calverton con 10 trabajos (3,29%). Las ciudades con producción moderada son Atlanta y Pittsburgh con 8 trabajos cada una de ellas (2,63%) respectivamente. Toronto, Sydney y Washington con 6 trabajos cada una de ellas (1,97%). New York y Boston con 5 trabajos cada una de ellas (1,64%).

Tabla 4.1.5.1.a.g.2. Ranking de las ciudades más productivas de los 2º firmantes

2º FIRMANTES- CIUDAD- INSTITUCIONES	FR	%
Calverton, MD	10	3,29
Atlanta, GA	8	2,63
Pittsburgh, PA	8	2,63
Toronto, ON	6	1,97
Sydney, NSW	6	1,97
Washington, DC	6	1,97
NY	5	1,64
Boston, MA	5	1,64
Baltimore, MD	4	1,31
Norfolk, VA	4	1,31
Brisbane, QLD	4	1,31
Minneapolis, MN	4	1,31
Trumbull, CT	4	1,31
Iowa City, IA	4	1,31
Tokyo	4	1,31
/.../	/.../	/.../

4.1.5.1.a.g.3) RANKING DE LAS CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS DE LOS 3º FIRMANTES (INST.)

En la tabla 4.1.5.1.a.g.3 observamos el ranking de las ciudades más productivas de las instituciones de los 3º firmantes. Hemos obtenido ciudades más productivas 72 ciudades y 96 trabajos. La ciudad más productiva es Calverton con 6 trabajos (6,25%). Las pequeñas productoras son Atlanta y Boston con 4 trabajos cada una de ellas (4,16%) respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.g.3. Ranking de las ciudades más productivas de los 3º firmantes

3º FIRMANTES- CIUDADES- INSTITUCIONES	FR	%
Calverton, MD	6	6,25
Atlanta, GA	4	4,16
Boston, MA	4	4,16

London	3	3,12
Bethesda, MD	2	2,08
Florida	2	2,08
Ottawa, ON	2	2,08
Brisbane, QLD	2	2,08
Gainesville, FL	2	2,08
Seattle, WA	2	2,08
Chapel Hill, NC	2	2,08
Sydney, NSW	2	2,08
Taipei	2	2,08
Toronto, ON	2	2,08
Ann Arbor, MI	2	2,08
/.../	/../	/.../

4.1.5.1.a.g.4.) RANKING DE LAS CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS DE LOS 4° FIRMANTES (INST.)

En la tabla 4.1.5.1.a.g.4 observamos el ranking de las ciudades más productivas de las instituciones de los 4° firmantes. Hemos obtenido ciudades más productivas 28 ciudades y 32 trabajos. Las ciudades con pequeña producción son Ottawa, Tokyo, Toronto y Atlanta con 2 trabajos cada una de ellas (6,25%) respectivamente. Kowloon, Hatfield, Chicago y Chapel Hill con 1 trabajo cada una de ellas (3,12%) respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.g.4. Ranking de las ciudades más productivas de los 4° firmantes

4° FIRMANTES-CIUDADES - INSTITUCIONES	FR	%
Ottawa, ON	2	6,25
Tokyo	2	6,25
Toronto, ON	2	6,25
Atlanta, GA	2	6,25
Kowloon	1	3,12
Hatfield, HRT	1	3,12
Chicago, IL	1	3,12
Chapel Hill, NC	1	3,12
/../	/.../	/.../

En el anexo se encuentra el ranking de las ciudades más productivas desde los quintos hasta los novenos firmantes.

4.1.5.1.a.h.1.) RANKING DE LOS PAÍSES MÁS PRODUCTIVOS DE LOS 1° FIRMANTES (INST.)

En la tabla 4.1.5.1.a.h.1.) observamos el ranking de los países más productivos de los 1° firmantes. Hemos obtenido 82 países que han producido 2.240 trabajos. Los países más productivos de las instituciones son USA con 1.381 trabajo (61,65%),

Canada con 125 trabajos (5,58%), Australia con 123 trabajos (5,49%), United Kingdom con 86 trabajos (3,84%), Sweden con 58 trabajos (2,59%), Netherlands con 45 trabajos (2,01%), England con 41 trabajo (1,83%), France con 36 trabajos (1,61%), Germany con 25 trabajos (1,12%), Japan con 21 trabajos (0,94%), Israel con 21 trabajo (0,94%), New Zealand con 19 trabajos (0,85%), Switzerland con 18 trabajos (0,8%), Italy con 17 trabajos (0,76%), Norway con 14 trabajos (0,62%), China con 14 trabajos (0,62%), India con 12 trabajos (0,54%), Spain con 12 trabajos (0,54%). Los productores moderados son: Belgium, Austria, Taiwan con 9 trabajos cada una de ellas (0,4% respectivamente), Denmark, Finland, Turkey con 8 trabajos cada una de ellas (0,36% respectivamente), Korea con 7 trabajos (0,31%), Thailand, Singapore, Brazil, South Africa con 6 trabajos cada una de ellas (0,27% respectivamente).

Tabla 4.1.5.1.a.h.1.. Ranking de los países más productivos de los 1º firmantes

1º FIRMANTES- PAIS- INSTITUCIÓN	FR	%
USA	1381	61,65
Canada	125	5,58
Australia	123	5,49
United Kingdom	86	3,84
Sweden	58	2,59
Netherlands	45	2,01
England	41	1,83
France	36	1,61
Germany	25	1,12
Japan	21	0,94
Israel	21	0,94
New Zealand	19	0,85
Switzerland	18	0,8
Italy	17	0,76
Norway	14	0,62
China	14	0,62
India	12	0,54
Spain	12	0,54
Belgium	9	0,4
Austria	9	0,4
Taiwan	9	0,4
Denmark	8	0,36
Finland	8	0,36
Turkey	8	0,36
Korea	7	0,31
Thailand	6	0,27
Singapore	6	0,27
Brazil	6	0,27
South Africa	6	0,27
/./	/.../	/.../

4.1.5.1.a.h.2.) RANKING DE LOS PAÍSES MÁS PRODUCTIVOS DE LOS 2º FIRMANTES (INST.)

En la tabla 4.1.5.1.a.h.2. observamos el ranking de los países más productivos de los 2º firmantes. Hemos obtenido 38 países que han producido 336 trabajos. Los países más productivos de las instituciones son USA con 190 trabajos (56,55%), Australia con 32 trabajos (9,52%), Canada con 20 trabajos (5,95%), United Kingdom con 15 trabajos (4,46%), France con 11 trabajos (3,27%). Los productores moderados son Japan y Germany con 6 trabajos cada una de ellas (1,78% respectivamente).

Tabla 4.1.5.1.a.h.2. Ranking de los países más productivos de los 2º firmantes

2º FIRMANTES- PAISES - INSTITUCIONES	FR	%
USA	190	56,55
Australia	32	9,52
Canada	20	5,95
United Kingdom	15	4,46
France	11	3,27
Japan	6	1,78
Germany	6	1,78
India	4	1,19
Sweden	4	1,19
/.../	/.../	/.../

4.1.5.1.a.h.3.) RANKING DE LOS PAÍSES MÁS PRODUCTIVOS DE LOS 3º FIRMANTES (INST.)

En la tabla 4.1.5.1.a.h.3. observamos el ranking de los países más productivos de los 3º firmantes. Hemos obtenido 19 países que han producido 103 trabajos. El país más productivo de las instituciones es USA con 60 trabajos (58,25%). Los países productores moderados son Australia con 9 trabajos (8,74%) y Canada con 5 trabajos (4,85%).

Tabla 4.1.5.1.a.h.3. Ranking de los países más productivos de los 3º firmantes

3º FIRMANTE- PAISES- INSTITUCIONES	FR	%
USA	60	58,25
Australia	9	8,74
Canada	7	6,8
United Kingdom	5	4,85
Japan	3	2,91
France	3	2,91
Thailand	2	1,94
Taiwan	2	1,94
Hong Kong	2	1,94
/.../	/.../	/.../

4.1.5.1.a.h.4.) RANKING DE LOS PAÍSES MÁS PRODUCTIVOS DE LOS 4º FIRMANTES (INST.)

En la tabla 4.1.5.1.a.h.4. observamos el ranking de los países más productivos de los 4º firmantes. Hemos obtenido 10 países que han producido 36 trabajos. El país más productivo de las instituciones es USA con 19 trabajos (52,77%), Canada con 6 trabajos (16,66%). Los pequeños productores son Japan con 3 trabajos (8,33%), Australia con 2 trabajos (5,55%), Thailand con 1 trabajos (2,78%), y Taiwan con 1 trabajos (2,78%).

Tabla 4.1.5.1.a.h.4.. *Ranking de los países más productivos* de los 4º firmantes

4º FIRMANTES- PAISES - INSTITUCIONES	FR	%
USA	19	52,77
Canada	6	16,66
Japan	3	8,33
Australia	2	5,55
United Kingdom	1	2,78
Thailand	1	2,78
Taiwan	1	2,78
/.../	/.../	/.../

En el anexo encontramos el ranking de los países más productivos desde los quintos hasta los novenos firmantes.

4.1.6.) FRECUENCIA DE LA POBLACIÓN ESTUDIADA

En la base de datos Educavial encontramos en la tabla 4.1.6.a. la frecuencia de la población estudiada, las categorías obtenidas son: humanos, hombres y mujeres; animales y pacientes externos del hospital. La categoría humana representa el 41,6 , hombres el 16,65% y mujeres 10,06%.

Tabla:4.1.6.a. “Frecuencia de la población estudiada “

POBLACIÓN	FR	%
humanos	1787	41,6
hombres	715	16,65
mujeres	690	10,06
animales	5	0,12
pacientes externos de hospital	3	0,07
Sin especificar	1095	25,49
TOTAL	4295	100

En la tabla 4.1.6.b., observamos la cuantificación de la población y vemos que 1.191 artículos analizan un solo tipo de población (37,22%), 1.354 artículos estudian 2 tipos de población (42,31%) y el resto de artículos utilizan hasta tres y cuatro tipos de población con un 20,41% y 0,06% respectivamente.

Tabla 4.1.6.b.: “Cuantificación de la población “

FR POBLACIÓN	FR TOTAL	%
1	1191	37,22
2	1354	42,31
3	653	20,41
4	2	0,06
TOTAL	3200	100

4.1.7. IDIOMA DE LA PRODUCTIVIDAD

El idioma utilizado en las producciones con el 86,17% es el inglés (3.701 trabajos). Otros idiomas utilizados son el alemán en 45 trabajos 1,05%, el francés en 21 trabajos (0,49%), el español en 14 trabajos (0,32%), el chino en 10 trabajos (0,23%), el italiano en 8 trabajos (0,19%), el japonés, el suizo y el portugués cada uno de ellos en cinco trabajos (0,12% respectivamente). En idioma original (distinto al inglés) y turco en 4 trabajos cada uno de ellos (0,09% respectivamente), polaco, noruego, croata y holandés en 3 trabajos cada uno de ellos (0,07% respectivamente). El hebreo, danés, en doble idioma inglés –francés, inglés-español, finlandés, serbio, ruso y coreano en dos trabajos cada uno de ellos (0,5%). En inglés- italiano, checo, malayo y eslovaco en un trabajo cada uno de ellos (0,02% respectivamente).

IDIOMA	FR	%
Inglés	3701	86,17
Alemán	45	1,05
Francés	21	0,49
Español	14	0,32
Chino	10	0,23
Italiano	8	0,19
Japonés	5	0,12
Sueco	5	0,12
Portugués	5	0,12
NonEnglish	4	0,09
Turco	4	0,09
Polaco	3	0,07
Noruego	3	0,07
Croata	3	0,07
Hebreo	2	0,05
Holandés	2	0,05
English y Francés	2	0,05
English y Español	2	0,05
Finlandés	2	0,05
Serbio	2	0,05
Ruso	2	0,05
Coreano	2	0,05
//	//	//

4.1.8. DATOS REPRESENTATIVOS DE LA BASE DE DATOS PSYCINFO

4.1.8.1.) METODOLOGÍA DE LA PRODUCTIVIDAD

En la base de datos PsycInfo encontramos un apartado en el que se reflejan datos relativos a la metodología empleada, por creer que es importante obtener esta serie de de datos. En la tabla 4.1.8.1.a. mostramos la metodología empleada en los 1.937 trabajos recogidos de la base de datos PsycInfo. En los resultados obtenidos encontramos que el 51,37% está representado por los trabajos empíricos y con un 31,49% los estudios cuantitativos. Con una menor frecuencia encontramos los estudios longitudinales (4,03%) y los cualitativos (2,84%).

“Tabla 4.1.8.1.a. Metodología utilizada en los trabajos obtenidos de la base de datos PsycInfo”

METODOLOGÍA	FR	%
Empirical Study	995	51,37
Quantitative Study	610	31,49
Literature Review	88	4,54
Longitudinal Study	78	4,03
Qualitative Study	55	2,84
Followup Study	37	1,91
Prospective Study	24	1,24
Meta Analysis	13	0,67
Retrospective Study	9	0,46
Systematic Review	8	0,41
Nonclinical Case Study	5	0,26
Experimental Replication	5	0,26
Treatment Outcome/Clinical Trial	4	0,22
Field Study	3	0,15
Electronic	1	0,05
Clinical case study	1	0,05
Mathematical Model	1	0,05
TOTAL	1937	100

4.1.8.2) GRUPOS DE EDAD

En la base de datos PsycInfo encontramos los diferentes grupos de edad neonatal, infancia, edad preescolar (2-5 yrs), edad escolar (6-12yrs), adolescencia (15-17 yrs),

adulto (18 & older), joven adulto (18-29 yrs), treintañeros (30-39 yr), mediana edad (40-64 yrs) y mayores (65 years & older). La frecuencia de cada grupo de edad se encuentran expuestos en la tabla 4.1.8.2.a.; donde observamos que el 33, 29% de los trabajos estudian el grupo de edad de 15 a 17 años (adulto), le siguen por orden descendente los adolescentes con un 12,89%, el grupo de mediana edad (40-64) con un 9,6% y el grupo de la segunda infancia con un 7,63%.

Tabla 4.1.8.2.a : “Grupos de edad con mayor frecuencia”

GRUPOS DE EDAD	FR	%
adulthood	842	33,29
young adulthood	333	13,16
adolescence	326	12,89
thirties	244	9,69
middle age	245	9,6
childhood	193	7,63
aged	163	6,37
school age	123	4,87
very old	35	1,38
infancy	15	0,59
neonatal	10	0,39
TOTAL	2529	100

En la tabla 4.1.8.2.b. exponemos la cuantificación del número de trabajos por grupos de edad estudiados, y observamos que 1.035 trabajos sólo utilizan un grupo de edad para su estudio (40,92%), 836 trabajos utilizan para su estudio dos grupos de edad (22,056%), 654 trabajos utilizan 3 grupos de edad para su estudio (0,12%), 3 trabajos utilizan 4 grupos de edad (0,12%) y un trabajo utiliza 5 grupos de edad (0,039%).

Tabla 4.1.8.2.b : “Cuantificación de los grupos de edad”

FRECUENCIA DE LOS GRUPOS DE EDAD	FR	%
1	1035	40,92
2	836	22,056
3	654	25,86
4	3	0,12
5	1	0,039
TOTAL	2529	100

4.1.8.3) PRUEBAS Y MEDIDAS

En la base de datos PsycInfo encontramos 459 trabajos que evalúan sus resultados con pruebas psicológicas, en la tabla 4.1.8.3.a. exponemos las pruebas utilizadas. Las más frecuentes son: Mini Mental State Examination, utilizada en 9 investigaciones (1,96%), Center for Epidemiologic Studies Depression Scale, Epworth Sleepiness Scale y Alcohol Use Disorders Identification Test, utilizadas en 7 trabajos (1,52% respectivamente), Geriatric Depression Scale, utilizada en 6 trabajos (1,31%). Las pruebas utilizadas de forma esporádica fueron: Rosenberg self Esteem Scale, Abbreviated Injury Scale Hospital Anxiety and Depression Scale, utilizadas en 5 trabajos (1,09% respectivamente); Structured Clinical Interview for DSM-IV, utilizada en 4 trabajos (0,87%).

Tabla 4.1.8.3.a “Pruebas de evaluación psicológica utilizadas en los estudios”

PRUEBAS	FR	%
Mini Mental State Examination	9	1,96
Center for Epidemiologic Studies Depression Scale	7	1,52
Epworth Sleepiness Scale	7	1,52
Alcohol Use Disorders Identification Test	7	1,52
Geriatric Depression Scale	6	1,31
Rosenberg Self Esteem Scale	5	1,09
Abbreviated Injury Scale	5	1,09
Hospital Anxiety and Depression Scale	5	1,09
Structured Clinical Interview for DSM-IV	4	0,87
Clock Drawing Test	3	0,65
Center for Epidemiological Studies Depression Scale	3	0,65
Impact of Event Scale-Revised	3	0,65
Trail Making Test	3	0,65
Visual Analogue Scale	3	0,65
Schwab-England Activities of Daily Living Scale	2	0,43
Beck Depression Inventory—II	2	0,43
Minnesota Multiphasic Personality Inventory-2	2	0,43
Edinburgh Handedness Inventory	2	0,43

Substance Use Disorder Diagnostic Schedule	2	0,43
Perceived Risks of Adolescent Driving Scale	2	0,43
State Trait Anxiety Inventory	2	0,43
Experiences in Close Relationships Scale	2	0,43
Revised Children's Manifest Anxiety Scale	2	0,43
Physical Symptoms Inventory	2	0,43
Driving as Relevant to Self-Esteem Scale	2	0,43
Perceived Stress Scale	2	0,43
Multiple Sleep Latency Test	2	0,43
Consumer Assessments Study Interview Battery	2	0,43
Child Behavior Checklist	2	0,43
Self Report Driver Aggression Questionnaire	2	0,43
Glasgow Coma Scale	2	0,43
General Health Questionnaire	2	0,43
Clinical Dementia Rating Scale	2	0,43
NEO Personality Inventory	2	0,43
Sickness Impact Profile	2	0,43
Eysenck Personality Inventory	2	0,43
Pittsburgh Sleep Quality Index	2	0,43
Marlowe Crowne Social Desirability Scale	2	0,43
Alcohol Dependence Scale	2	0,43
Unified Parkinson Disease Rating Scale	2	0,43
Aggression Questionnaire	2	0,43
Driver Behaviour Questionnaire	2	0,43
Medical Outcomes Study Short Form 36	2	0,43
Driving Habits Questionnaire	2	0,43
Impact of Events Scale	2	0,43
Beck Depression Inventory	2	0,43
Michigan Alcoholism Screening Test	2	0,43
Research Institute on Addictions Self Inventory	2	0,43

Auditory Verbal Learning Test	2	0,43
Driving Vengeance Questionnaire Driving Questionnaire	2	0,43
Impact of Event Scale	2	0,43
Driving Situations Questionnaire	1	0,22
Finger Tapping Test	1	0,22
Family Affluence Scale	1	0,22
Factual Knowledge Test	1	0,22
Eysenck Personality Questionnaire	1	0,22
Driving Behavior Inventory-General	1	0,22
Drug Abuse Screening Test	1	0,22
Levenson's Self-Report Psychopathy Scale	1	0,22
Driving Behaviour Scale	1	0,22
Driving Cognitions Questionnaire	1	0,22
Eysenck Personality Profiler	1	0,22
Estonian Personality Item Pool-NEO	1	0,22
Learner Satisfaction Scale	1	0,22
Estimated Blood Alcohol Concentration Test	1	0,22
Generalized Anxiety Disorder Questionnaire	1	0,22
Estimation of Arrival Time Test	1	0,22
Driving Perception and Practice Questionnaire	1	0,22
Effort, Reward, and Overcommitment scales, ERI	1	0,22
Friendship Quality Questionnaire Revised	1	0,22
Enhanced Cued Recall	1	0,22
Everyday Situational Judgment Inventory	1	0,22
DuPaul ADHD Rating Scale-IV	1	0,22
Irvine-Minnesota Inventory	1	0,22
Health Enrollment Assessment; CAGE Questionnaire	1	0,22
Health Problems Checklist	1	0,22

Health-related Quality of Life	1	0,22
Hofstede's Culture Questionnaire	1	0,22
Job-Related Affective Well-being Scale	1	0,22
Hypercompetitive Attitude Scale	1	0,22
General Health Questionnaire 12	1	0,22
Job Stress Survey	1	0,22
Hasegawa's Dementia Scale	1	0,22
Index of Multiple Deprivation	1	0,22
Interpersonal Support Evaluation List	1	0,22
Injury Severity Scale	1	0,22
Injury Severity Score	1	0,22
Instructional Strategies Instrument	1	0,22
Internality, Powerful Others, and Chance Scale	1	0,22
Internality-Externality Scale	1	0,22
Illness Attitudes Scale	1	0,22
Key Math Test	1	0,22
Functional Independence Measure	1	0,22
Functional Independent Measure	1	0,22
Functional Status Index	1	0,22
General Flying ProgressTest	1	0,22
Learner Driving Experience Questionnaire	1	0,22
General Social Desirability Scale	1	0,22
International Personality Item Pool	1	0,22
KABCO Injury Severity scale	1	0,22
German Questionnaire on Aggressive Traffic Behavior	1	0,22
Health and Safety Climate Survey Tool	1	0,22
Glasgow Coma Scale; Functional Severity Index	1	0,22
Grade 6 Reading Level Multiple Affect Adjective Check List-Revised	1	0,22

Grammaticality Judgment Test	1	0,22
Groningen Intelligence Test	1	0,22
H. N. Handedness Inventory	1	0,22
Halstead-Reitan Neuropsychological Test Battery	1	0,22
Frontal Assessment Battery	1	0,22
Knowledge Test; Mini Mental State Examination	1	0,22
Benton Visual Retention Test; Geriatric Depression Scale	1	0,22
Digit-Symbol Test	1	0,22
Assessment of Driving Related Skills Battery	1	0,22
Attentional Demands Survey	1	0,22
Attentional Function Index	1	0,22
Authoritarian-Rebellion Scale	1	0,22
Beck Depression Inventory; Clinician-Administered PTSD Scale	1	0,22
Behaviors & Attitudes Drinking & Driving Scale	1	0,22
Bem Sex-Role Inventory	1	0,22
Anxiety Sensitivity Index	1	0,22
Benton Visual Retention Test	1	0,22
Anxiety Disorders Interview Schedule for the DSM-IV: Child and Parent Versions	1	0,22
Birleson Depression Inventory	1	0,22
Brief Block 2000 Nutritional Questionnaire	1	0,22
Brief Momentary Mood Checklist	1	0,22
British Ability Scales (The)	1	0,22
Bus Driver Pressure scale	1	0,22
Buss-Perry Aggression Questionnaire	1	0,22
California Health Interview Survey	1	0,22
CANEP Scale	1	0,22
Benton Temporal Orientation Test	1	0,22

Aggression scales of the Peer Nomination Inventory	1	0,22
"My visit preferences to the public environment" questionnaire	1	0,22
7-Minute Screen Battery	1	0,22
Achenbach Child Behavior Checklist	1	0,22
Adaptive and Maladaptive Impulsivity Scale	1	0,22
Adolescent Health Survey	1	0,22
Adolescent Road user Behaviour Questionnaire	1	0,22
Adolescent Survey	1	0,22
Adolescent Violence Exposure scale	1	0,22
Anxious Thoughts Inventory	1	0,22
Advertising Appeals Survey	1	0,22
Chapman Test	1	0,22
Aggressive Driving Scale	1	0,22
Agitated Behaviour Scale	1	0,22
Alcohol Expectancy Questionnaire	1	0,22
Alcohol Expectancy Questionnaire III	1	0,22
American College Health Association-National College Health Assessment	1	0,22
American College Testing Interest Inventory	1	0,22
Analytic Reasoning, Sequential and Inductive Test	1	0,22
Anomie Scale of Exteriority and Constraint	1	0,22
Adverse Consequences of Substance Use Scale	1	0,22
LIE-Driving Behavior Social Desirability Scale	1	0,22
Copy Version	1	0,22
Crowne-Marlowe Social Desirability Scale	1	0,22
Daily Drinking Questionnaire	1	0,22
Deterrence Questionnaire	1	0,22
Diagnostic and Statistic Manual of Mental Disorders-Revised	1	0,22

Diagnostic Interview Schedule	1	0,22
Diagnostic Interview Schedule for Children	1	0,22
Dickman impulsivity Inventory	1	0,22
Cattell Culture Fair Test of g	1	0,22
Dickman Impulsivity Inventory; NEO Personality Inventory	1	0,22
Controlled Oral Word Test	1	0,22
Distressing Aspects of Your Child's Diabetes Scale	1	0,22
Drinking and Driving Behaviors Scale	1	0,22
Drinking Styles Questionnaire	1	0,22
driver attitude and behaviour questionnaire	1	0,22
Driver Behavior Questionnaire	1	0,22
Driver Habits Questionnaire	1	0,22
Driver Mobility Questionnaire [Appended]	1	0,22
Driving Anger Expression Inventory	1	0,22
Marks asthma QOL	1	0,22
College Life Questionnaire	1	0,22
Driving Anger Scale	1	0,22
Checklist Individual Scale	1	0,22
Child Poverty Index	1	0,22
Childhood Anxiety Sensitivity Index	1	0,22
Children's Impact of Event Scale; Verbal Fluency Task	1	0,22
Chronic Stress Questionnaire	1	0,22
Clinician Administered PTSD Scale for Children	1	0,22
Clock Drawing Test; Mini Mental State Examination	1	0,22
Coping Strategies Questionnaire	1	0,22
CogScreen Aeromedical Edition; WAIS-R (Wechsler Adult Intelligence Scale-Revised)	1	0,22

Coopersmith Self Esteem Inventory	1	0,22
Common Sense Questionnaire	1	0,22
Complex Figure Test, RECALL Version	1	0,22
Complex FigureTest	1	0,22
Composite International Diagnostic Interview	1	0,22
Composite International Diagnostic Interview-Auto Version 2.1	1	0,22
Conflict Tactic Scale	1	0,22
Conflict Tactics Scale	1	0,22
Controlled Oral Word Association	1	0,22
Centre for Addiction and Mental Health Monitor	1	0,22
Clock Drawing Test; Mini Mental State Examination; Trail Making Test	1	0,22
Spatial Orientation Dynamic Test-Revised	1	0,22
Short Form Social Support Questionnaire	1	0,22
Short Tridimensional Personality Questionnaire--Novelty Seeking Scale	1	0,22
Sickness Impact Profile; Functional Independence Measure	1	0,22
Situational Awareness Behaviorally Anchored Rating Scale	1	0,22
Situational Awareness Rating Scale	1	0,22
sleep disorders questionnaire	1	0,22
sleep-wake activity inventory	1	0,22
Smoking History Questionnaire	1	0,22
State Driver Stress Questionnaire	1	0,22
Spache Diagnostic Reading Test	1	0,22

SF-12 Physical Component Summary score	1	0,22
Speed of Information Processing Test; Spelling Test;	1	0,22
Spielberger State Trait Anxiety Inventory	1	0,22
Spiral Inspection Test; Perceptual Scanning Test	1	0,22
Standardized Field Sobriety Test battery	1	0,22
Standardized Field Sobriety Tests	1	0,22
Standardized Interview for Adult ADHD	1	0,22
Stanford Sleepiness Scale	1	0,22
Rey Auditory Verbal Learning Test	1	0,22
Social Support Questionnaire	1	0,22
Schedule for Affective Disorders and Schizophrenia	1	0,22
Marijuana Motives Measure	1	0,22
Rey-Osterrieth Complex Figure Test	1	0,22
Riding Behaviors with a Drinker Driver Scale	1	0,22
Right-Right Turning Test	1	0,22
Risk Perception Questionnaire	1	0,22
Road Safety Behaviour Survey	1	0,22
R-UCLA Loneliness Scale	1	0,22
Rutgers Alcohol Problem Index	1	0,22
SF-36 Health Survey; Symptom Checklist-90-Revised	1	0,22
Salomon Amount of Invested Mental Effort Scale	1	0,22
SF-36 Health Survey	1	0,22
Schwartz Value Questionnaire	1	0,22
Self-Consciousness Scale	1	0,22
Self-Efficacy Scale for Driver Competence	1	0,22
Self-Reported Delinquency Questionnaire	1	0,22

Sensation Seeking Scale	1	0,22
Sense of Community Scale	1	0,22
Sentence Combination Test	1	0,22
Severity of Dependence Scale	1	0,22
Sternberg Triarchic Abilities Test	1	0,22
Rutgers Alcohol Problems Index	1	0,22
Wechsler Intelligence Scale for Children	1	0,22
Traumatic Stress Symptoms Child Scale	1	0,22
Two-Plate Tapping Test	1	0,22
Verbal Fluency Test	1	0,22
Verbal Reasoning Test	1	0,22
Vineland Adaptive Behavior Scales	1	0,22
Violence Against Women Scale	1	0,22
Visual Verbal Learning Test	1	0,22
Washington University Road Test	1	0,22
Stanford-Binet Intelligence Scale	1	0,22
Wechsler Adult Intelligence Scale-Revised—Block Design Subtest	1	0,22
Trail Making Test part B	1	0,22
Wechsler Intelligence Scale for Children, Third Edition	1	0,22
Wide Range Achievement Test 3	1	0,22
Wisconsin Card Sorting Test	1	0,22
Wong's Emotional Intelligence Scale	1	0,22
Woodcock-Johnson Test Battery-Revised (WJ-R)	1	0,22
Worry and Concern Scale	1	0,22
Young Adult Alcohol Problems Screening Test	1	0,22
Young Adult Survey	1	0,22
Wechsler Adult Intelligence Scale (WAIS)	1	0,22
The close following video test	1	0,22
Strengths and Difficulties Questionnaire	1	0,22

Stress Arousal Checklist	1	0,22
Structured Clinical Interview for DSM-IV Axis I Disorders	1	0,22
Subjective High Assessment Scale	1	0,22
Suffolk Reading Scale	1	0,22
Task Load Index	1	0,22
Taxi Driver Safety Survey	1	0,22
Teacher Report Form	1	0,22
Trauma Memory Quality Questionnaire	1	0,22
Texas Academic Excellence Indicator System	1	0,22
Trauma History Questionnaire	1	0,22
The gap acceptance video test	1	0,22
The hazard perception video test	1	0,22
The risk-taking scale	1	0,22
The video speed test	1	0,22
Third Edition	1	0,22
time factors	1	0,22
Time Urgency Scale	1	0,22
Traffic Theory Knowledge Test	1	0,22
Revised Impact of Event Scale-Child Version	1	0,22
Test Anxiety Inventory	1	0,22
Multidimensional Driving Style Inventory	1	0,22
Neighborhood Satisfaction Scale	1	0,22
Minnesota Rate of Manipulation Test	1	0,22
Modified Ashworth Scale	1	0,22
Modified Version of the Fatigue Impact Scale	1	0,22
Monitoring the Future Survey	1	0,22
Mortimer Filkins questionnaire (MF)	1	0,22
Motivational Structure Questionnaire	1	0,22
Motivational Trait Questionnaire	1	0,22
Mini Mental Status Exam	1	0,22

Motorway speed question	1	0,22
Mini Mental State Examination; Clinical Dementia Rating Scale	1	0,22
Multidimensional Pain Inventory	1	0,22
Multidimensional Scaling	1	0,22
Multidimensional Traffic Locus of Control Scale	1	0,22
Multiple Resources Questionnaire	1	0,22
National Medical Expenditure Survey	1	0,22
national roadside survey	1	0,22
Negative Acts Questionnaire	1	0,22
Rey Complex Figure Test	1	0,22
Motor-Free Visual Perception Test	1	0,22
Youth Risk Behavior Survey	1	0,22
Life Orientation Test	1	0,22
Life Satisfaction Instrument	1	0,22
Lifestyle Appraisal Questionnaire	1	0,22
Lifting and Turning Test	1	0,22
Likelihood of Drinking and Driving Scale	1	0,22
Locus of Control and Behaviour Scale	1	0,22
Locus of Control-Driving Behavior Scale	1	0,22
Malaise Inventory	1	0,22
Mini Sleep Questionnaire	1	0,22
Marijuana Smoking History Questionnaire	1	0,22
NEO Personality Inventory-Revised	1	0,22
Marlowe-Crowne scale	1	0,22
McGill Pain Questionnaire (The)	1	0,22
Medical Council of Canada Qualifying Examination Part I	1	0,22
Metacognitions Questionnaire	1	0,22
Meta-Cognitions Questionnaire--Positive Beliefs About Worry subscale	1	0,22

Meta-worry Questionnaire	1	0,22
Methodological precision scale	1	0,22
Mill Hill Vocabulary Scale	1	0,22
Manchester Driver Behaviour Questionnaire	1	0,22
Psychological Maltreatment Scale	1	0,22
Neighborhood Environment Walkability Scale	1	0,22
positive alcohol sensors scale	1	0,22
Posttraumatic Cognitions Inventory	1	0,22
Posttraumatic Diagnostic Scale	1	0,22
Posttraumatic Growth Inventory	1	0,22
Posttraumatic Stress Diagnostic Scale	1	0,22
Post-Traumatic Stress Scale for Family Violence	1	0,22
Preliminary Breath Test	1	0,22
Physiotherapy Evidence Database (PEDro) Scale	1	0,22
Pruebas y medidas	1	0,22
Physical Health Scales	1	0,22
Questionnaire measure of driving violations	1	0,22
Questionnaire measure of speeding	1	0,22
Ranches Los Amigos Scale	1	0,22
Rating of Practice Skills [Appended]	1	0,22
Rationalizations for Drinking and Driving Scale	1	0,22
Reaction Time Test	1	0,22
Respiratory Distress Index	1	0,22
Response Styles Questionnaire-Rumination subscale	1	0,22
Profile of Mood States Questionnaire	1	0,22
Orientation to Life Questionnaire	1	0,22
Neurobehavioural Functioning Inventory Depression	1	0,22

New General Self Efficacy Scale	1	0,22
Nowicki and Strickland's Internality-Externality Scale	1	0,22
Number Recognition Test	1	0,22
Offshore Safety Questionnaire	1	0,22
Older American Resources and Services Questionnaire	1	0,22
Older Americans Research and Service Center Instrument-- Instrumental Activities of Daily Living Scale	1	0,22
Older Americans Research and Service Center Instrument-- Physical Health Scales	1	0,22
Older Americans Research and Service Center Instrument-- Social Resources Scale	1	0,22
Picture Interpretation Test	1	0,22
Openness, Conscientiousness, Extraversion, Agreeableness, Neuroticism Index Condensed	1	0,22
Life Events Checklist; Child Depression Inventory	1	0,22
Orienting Approach Rating Scale for Clinicians	1	0,22
Paas Mental Effort Scale	1	0,22
Paced Auditory Serial Addition Task	1	0,22
Paper and Pencil Arithmetic Test	1	0,22
Parenting Stress Index	1	0,22
parents	1	0,22
Peer Nominated Aggression Scale	1	0,22
Perceived Life Chances Scale	1	0,22
Personal Concerns Inventory	1	0,22
TOTAL	459	100

4.1.8.4.) TIPO DE CÓDIGOS EMPLEADOS

En este apartado analizamos los códigos empleados en los trabajos de la base de datos PsycInfo, para más información la fuente de los códigos empleados se encuentra en la siguiente dirección electrónica:
(http://www.lib.uoguelph.ca/assistance/tutorials/components/documents/psycinfo_cla_sscodes.pdf, jun, 2009)

The PsycINFO Content Classification Code System

NOTE: This classification code system was designed to describe the content of the PsycINFO database, not the field of psychology.

<p>2100 General Psychology</p> <p>2140 History & Systems</p> <p>2200 Psychometrics & Statistics & Methodology</p> <p>2220 Tests & Testing</p> <p>2221 Sensory & Motor Testing</p> <p>2222 Developmental Scales & Schedules</p> <p>2223 Personality Scales & Inventories</p> <p>2224 Clinical Psychological Testing</p> <p>2225 Neuropsychological Assessment</p> <p>2226 Health Psychology Testing</p> <p>2227 Educational Measurement</p> <p>2228 Occupational & Employment Testing</p> <p>2229 Consumer Opinion & Attitude Testing</p> <p>2230 Statistics & Mathematics</p> <p>2231 Research Methods & Experimental Design</p> <p>2300 Human Experimental Psychology</p> <p>2320 Sensory Perception</p> <p>2321 Visual Perception</p> <p>2322 Auditory & Speech Perception</p> <p>2330 Motor Processes</p> <p>2340 Cognitive Processes</p> <p>2343 Learning & Memory</p> <p>2346 Attention</p> <p>2348 Motivation & Emotion</p> <p>2349 Consciousness States</p> <p>2350 Parapsychology</p> <p>2400 Animal Experimental & Comparative Psychology</p> <p>2420 Learning & Motivation</p> <p>2440 Social & Instinctive Behavior</p> <p>2500 Physiological Psychology & Neuroscience</p> <p>2510 Genetics</p> <p>2520 Neuropsychology & Neurology</p> <p>2530 Electrophysiology</p> <p>2540 Psychological Processes</p> <p>2541 Psychophysiology</p> <p>2542 Psychopharmacology</p> <p>2600 Psychology & the Humanities</p> <p>2610 Literature & Fine Arts</p> <p>2630 Philosophy</p> <p>2700 Communication Systems</p> <p>2720 Linguistics & Language & Speech</p> <p>2740 Mass Media Communications</p>	<p>2800 Developmental Psychology</p> <p>2820 Cognitive & Perceptual Development</p> <p>2840 Psychosocial & Personality Development</p> <p>2841 Gerontology</p> <p>2900 Social Processes & Social Issues</p> <p>2910 Social Structure & Organization</p> <p>2920 Religion</p> <p>2930 Culture & Ethnicity</p> <p>2940 Marriage & Family</p> <p>2953 Divorce & Remarriage</p> <p>2956 Childbearing & Child Care</p> <p>2964 Political Processes & Political Issues</p> <p>2970 Sex Roles & Women's Issues</p> <p>2980 Sexual Behavior & Sexual Orientation</p> <p>2990 Drug & Alcohol Usage (Legal)</p> <p>3000 Social Psychology</p> <p>3010 Group & Interpersonal Processes</p> <p>3040 Social Perception & Cognition</p> <p>3100 Personality Psychology</p> <p>3120 Personality Traits & Processes</p> <p>3144 Personality Theory</p> <p>3143 Psychoanalytic Theory</p> <p>3200 Psychological & Physical Disorders</p> <p>3210 Psychological Disorders</p> <p>3211 Affective Disorders</p> <p>3213 Schizophrenia & Psychotic States</p> <p>3215 Neuroses & Anxiety Disorders</p> <p>3217 Personality Disorders</p> <p>3218 Behavior Disorders & Antisocial Behavior</p> <p>3233 Substance Abuse & Addiction</p> <p>3236 Criminal Behavior & Juvenile Delinquency</p> <p>3254 Developmental Disorders & Autism</p> <p>3253 Learning Disorders</p> <p>3256 Mental Retardation</p> <p>3244 Eating Disorders</p> <p>3274 Speech & Language Disorders</p> <p>3248 Environmental Toxic & Health</p> <p>3249 Physical & Environmental & Psychogenic Disorders</p> <p>3291 Immunological Disorders</p> <p>3293 Cancer</p> <p>3295 Cardiovascular Disorders</p> <p>3297 Neurological Disorders & Brain Damage</p> <p>3299 Vision & Hearing & Sensory Disorders</p>	<p>3300 Health & Mental Health Treatment & Prevention</p> <p>3310 Psychotherapy & Psychotherapeutic Counseling</p> <p>3311 Cognitive Therapy</p> <p>3312 Behavior Therapy & Behavior Modification</p> <p>3313 Group & Family Therapy</p> <p>3314 Interpersonal & Client-Centered & Humanistic Therapy</p> <p>3315 Psychoanalytic Therapy</p> <p>3340 Clinical Psychopharmacology</p> <p>3350 Specialized Interventions</p> <p>3351 Clinical Hypnosis</p> <p>3353 Self-Help Groups</p> <p>3355 Lay & Paraprofessional & Pastoral Counseling</p> <p>3357 Art & Music & Movement Therapy</p> <p>3360 Health Psychology & Medicine</p> <p>3361 Behavioral & Psychological Treatment of Physical Illness</p> <p>3363 Medical Treatment of Physical Illness</p> <p>3365 Promotion & Maintenance of Health & Wellness</p> <p>3370 Health & Mental Health Services</p> <p>3371 Outpatient Services</p> <p>3375 Community & Social Services</p> <p>3376 Home Care & Hospice</p> <p>3377 Nursing Homes & Residential Care</p> <p>3379 Inpatient & Hospital Services</p> <p>3380 Rehabilitation</p> <p>3383 Drug & Alcohol Rehabilitation</p> <p>3384 Occupational & Vocational Rehabilitation</p> <p>3385 Speech & Language Therapy</p> <p>3386 Criminal Rehabilitation & Penology</p> <p>3400 Professional, Psychological & Health Personnel Issues</p> <p>3410 Professional Education & Training</p> <p>3430 Professional Personnel Attitudes & Characteristics</p> <p>3440 Professional Ethics & Standards & Liability</p> <p>3470 Impaired Professionals</p> <p>3500 Educational Psychology</p> <p>3510 Educational Administration & Personnel</p> <p>3530 Curriculum & Programs & Teaching Methods</p> <p>3550 Academic Learning & Achievement</p> <p>3560 Classroom Dynamics & Student Adjustment & Attitudes</p> <p>3570 Special & Remedial Education</p> <p>3575 Gifted & Talented</p> <p>3600 Educational/Vocational Counseling & Student Services</p>	<p>3800 Industrial & Organizational Psychology</p> <p>3810 Occupational Interest & Guidance</p> <p>3820 Personnel Management & Selection & Training</p> <p>3830 Personnel Evaluation & Job Performance</p> <p>3840 Management & Management Training</p> <p>3850 Personnel Attitudes & Job Satisfaction</p> <p>3860 Organizational Behavior</p> <p>3870 Working Conditions & Industrial Safety</p> <p>3700 Sport Psychology & Leisure</p> <p>3720 Sports</p> <p>3740 Recreation & Leisure</p> <p>3800 Military Psychology</p> <p>3900 Consumer Psychology</p> <p>3920 Consumer Attitudes & Behavior</p> <p>3940 Marketing & Advertising</p> <p>4000 Engineering & Environmental Psychology</p> <p>4100 Human Factors Engineering</p> <p>4180 Linenpac & Institutional Design</p> <p>4185 Community & Environmental Planning</p> <p>4170 Environmental Issues & Attitudes</p> <p>4190 Transportation</p> <p>4100 Intelligent Systems</p> <p>4120 Artificial Intelligence & Expert Systems</p> <p>4140 Robotics</p> <p>4160 Neural Networks</p> <p>4200 Forensic Psychology & Legal Issues</p> <p>4210 Civil Rights & Civil Law</p> <p>4230 Criminal Law & Criminal Application</p> <p>4250 Mediation & Conflict Resolution</p> <p>4270 Crime Prevention</p> <p>4290 Police & Legal Personnel</p>
---	--	---	--

Los resultados de la frecuencia de los códigos empleados los encontramos en la tabla 4.1.8.3.a, donde observamos que el código de mayor frecuencia de aparición es 4090 Transportation, que aparece en 580 trabajos, con el 22,57%, le sigue 3233 Substance Abuse & Addiction, en 182 trabajos, con un porcentaje de 8,02%; en 72 trabajos aparece el código 3365 Promotion & Maintenance of Health y 3383 Drug & Alcohol Rehabilitation (3,17% respectivamente). En 63 trabajos aparece 4000 Engineering & Environmental Psychology (2,7%), en 62 trabajos aparece el código 3530 Curriculum & Programs & Teaching Methods (2,73%). En 50 trabajos aparece el código 3120 Personality Traits & Processes (2,2%). En 49 trabajos encontramos el código 2840 Psychosocial & Personality Development (2,16%).

Tabla 4.1.8.3.a : “Frecuencia de los códigos empleados”

CÓDIGOS EMPLEADOS	FR	%
4090 Transportation	580	22,57
3233 Substance Abuse & Addiction	182	8,02
3365 Promotion & Maintenance of Health	72	3,17
3383 Drug & Alcohol Rehabilitation	72	3,17
4000 Engineering & Environmental Psychology	63	2,7
3530 Curriculum & Programs & Teaching Methods	62	2,73
3120 Personality Traits & Processes	50	2,2
2840 Psychosocial & Personality Development	49	2,16
2800 Developmental Psychology	45	1,98
2990 Drug & Alcohol Usage (Legal)	42	1,85
3500 Educational Psychology	41	1,8
2860 Gerontology	40	1,76
3290 Physical & Somatoform & Psychogenic Disorders	37	1,63
3297 Neurological Disorders & Brain Damage	37	1,63
3230 Behavior Disorders & Antisocial Behavior	35	1,54
4010 Human Factors Engineering	33	1,45
3300 Health & Mental Health Treatment & Prevention	32	1,41
2340 Cognitive Processes	31	1,37
2820 Cognitive & Perceptual Development	28	1,23
2900 Social Processes & Social Issues	26	1,15
3600 Industrial & Organizational Psychology	24	1,06
3200 Psychological & Physical Disorders	22	0,97

3370 Health & Mental Health Services	22	0,97
2750 Mass Media Communications	21	0,92
3215 Neuroses & Anxiety Disorders	20	0,88
3800 Military Psychology	18	0,79
3620 Personnel Management & Selection & Training	17	0,75
4230 Criminal Law & Adjudication	17	0,75
3000 Social Psychology	17	0,75
3670 Working Conditions & Industrial Safety	15	0,66
2956 Childrearing & Child Care	13	0,66
2260 Research Methods & Experimental Design	13	0,66
4200 Forensic Psychology & Legal Issues	13	0,66
3660 Organizational Behavior	12	0,53
3236 Criminal Behavior & Juvenile Delinquency	12	0,53
4100 Intelligent Systems	12	0,53
3410 Professional Education & Training	11	0,48
3430 Professional Personnel Attitudes & Characteristics	11	0,48
3386 Criminal Rehabilitation & Penology	11	0,48
3550 Academic Learning & Achievement	11	0,48
2323 Visual Perception	11	0,48
2930 Culture & Ethnology	10	0,44
4070 Environmental Issues & Attitudes	10	0,44
2223 Personality Scales & Inventories	10	0,44
2220 Tests & Testing	10	0,44
2300 Human Experimental Psychology	10	0,44
3360 Health Psychology & Medicine	9	0,4
3373 Community & Social Services	8	0,35
3020 Group & Interpersonal Processes	8	0,35

2343 Learning & Memory	8	0,35
3740 Recreation & Leisure	8	0,35
2240 Statistics & Mathematics	8	0,35
2100 General Psychology	8	0,35
3580 Educational/Vocational Counseling & Student Services	8	0,35
3510 Educational Administration & Personnel	8	0,35
2700 Communication Systems	8	0,35
4290 Police & Legal Personnel	8	0,35
3040 Social Perception & Cognition	7	0,31
4050 Community & Environmental Planning	7	0,31
2224 Clinical Psychological Testing	7	0,31
3380 Rehabilitation	7	0,31
3630 Personnel Evaluation & Job Performance	7	0,31
3570 Special & Remedial Education	7	0,31
4120 Artificial Intelligence & Expert Systems	7	0,31
4270 Crime Prevention	6	0,26
3379 Inpatient & Hospital Services	6	0,26
3650 Personnel Attitudes & Job Satisfaction	6	0,26
2580 Psychopharmacology	6	0,26
3310 Psychotherapy & Psychotherapeutic Counseling	6	0,26
3940 Marketing & Advertising	6	0,26
2227 Educational Measurement	6	0,26
3299 Vision & Hearing & Sensory Disorders	5	0,22
3920 Consumer Attitudes & Behavior	5	0,22
3363 Medical Treatment of Physical Illness	5	0,22
3560 Classroom Dynamics & Student Adjustment & Attitudes	5	0,22

3400 Professional Psychological & Health Personnel Issues	5	0,22
3311 Cognitive Therapy	5	0,22
3100 Personality Psychology	4	0,18
3670 working conditions & industrial safety	4	0,18
3295 Cardiovascular Disorders	4	0,18
3250 Developmental Disorders & Autism	4	0,18
3900 Consumer Psychology	4	0,18
3450 Professional Ethics & Standards & Liability	4	0,18
2720 Linguistics & Language & Speech	3	0,13
2970 Sex Roles & Women's Issues	3	0,13
2540 Physiological Processes	3	0,13
2520 Neuropsychology & Neurology	3	0,13
3313 Group & Family Therapy	3	0,13
3210 Psychological Disorders	3	0,13
2228 Occupational & Employment Testing	3	0,13
2226 Health Psychology Testing	3	0,13
2225 Neuropsychological Assessment	3	0,13
4210 Civil Rights & Civil Law	3	0,13
3720 Sports	2	0,09
3375 Home Care & Hospice	2	0,09
2346 Attention	2	0,09
2440 Social & Instinctive Behavior	2	0,09
2500 Physiological Psychology & Neuroscience	2	0,09
2221 Sensory & Motor Testing	2	0,09
2200 Psychometrics & Statistics & Methodology	2	0,09
2610 Literature & Fine Arts	2	0,09
2140 History & Systems	2	0,09

3700 Sport Psychology & Leisure	2	0,09
3260 Eating Disorders	2	0,09
3233 substance abuse	2	0,09
3211 Affective Disorders	2	0,09
3291 Immunological Disorders	2	0,09
3223 substance abuse & addiction	2	0,09
2960 Political Processes & Political Issues	2	0,09
4090 Transportation	1	0,04
2330 Motor Processes	1	0,04
2320 Sensory Perception	1	0,04
3800 Military Psychology	1	0,04
Symptom Checklist-90-Revised	1	0,04
4030 Lifespace & Institutional Design	1	0,04
3230 Behavior Disorders & Antisocial behavior	1	0,04
3430 Professional Personnel Attitudes & Characteristics;	1	0,04
2224 Clinical psychological testing	1	0,04
3640 Management & Management Training	1	0,04
4090 Transportation; 3940 Marketing & Advertising	1	0,04
2222 Developmental Scales & Schedules	1	0,04
3233 substance abuse & addiction	1	0,04
4160 Neural Networks	1	0,04
3233 Substance Abuse & Addiction	1	0,04
4090 Transportation	1	0,04
3670 Working Conditions & Industrial Safety	1	0,04
2970 Sex Roles & Women's Issues	1	0,04
3230 behavior disorders & antisocial behavior	1	0,04
2990 drug & alcohol usage	1	0,04
3357 Art & Music & Movement Therapy	1	0,04
2910 Social Structure & Organization	1	0,04

3361 Behavioral & Psychological Treatment of Physical Illness	1	0,04
3365 promotion & maintenance	1	0,04
2956 Childrearing & Child Care; 4090 Transportation	1	0,04
3377 Nursing Homes & Residential Care	1	0,04
2800 Developmental Psychology; 4090 Transportation	1	0,04
3140 Personality Theory	1	0,04
3233 substance abuse and Addiction	1	0,04
2343 learning & memory	1	0,04
3253 Learning Disorders	1	0,04
2560 Psychophysiology	1	0,04
3340 Clinical Psychopharmacology	1	0,04
2990 Drug & Alcohol Usage (Legal); 3233 Substance Abuse & Addiction	1	0,04
2510 Genetics	1	0,04
3300 Health & Mental Health Treatment & Prevention	1	0,04
2400 Animal Experimental & Comparative Psychology	1	0,04
2360 Motivation & Emotion	1	0,04
3290 Physical & Somatoform & Psychogenic Disordersç	1	0,04
3350 Specialized Interventions	1	0,04
3384 Occupational & Vocational Rehabilitation	1	0,04
TOTAL	2268	100

CAPITULO 5

DISEMINACIÓN DE LA INFORMACIÓN EN EL ÁMBITO DE LA EDUCACIÓN VIAL

- 5.1. COLEGIOS INVISIBLES Y GRUPOS DE COLABORACIÓN DE LOS AUTORES MÁS PRODUCTIVOS
- 5.1.1. COLEGIOS INVISIBLES DE LA BASE DE DATOS PSYCINFO
- 5.1.2. COLEGIOS INVISIBLES DE LA BASE DE DATOS MEDLINE
- 5.1.3. COLEGIOS INVISIBLES DE LA BASE DE DATOS ERIC

5.1. COLEGIOS INVISIBLES Y GRUPOS DE COLABORACIÓN DE LOS AUTORES MÁS PRODUCTIVOS

La institucionalización de la ciencia moderna durante el siglo XVII en Europa supuso el reconocimiento formal de la comunidad científica y propició el establecimiento de unas incipientes relaciones de colaboración entre los investigadores. Desde entonces, la colaboración entre científicos de distintas instituciones, países o campos de especialización es una práctica habitual para avanzar en la construcción y reconstrucción del conocimiento. El aumento de la colaboración científica ha sido especialmente notoria en los campos de la medicina y de la ciencia y tecnología, en particular a partir de la segunda mitad del siglo XX (Cronin, 2001). En las ciencias sociales se ha observado también un aumento creciente de la colaboración, aunque hay que destacar que en algunas disciplinas aún se preserva una cultura científica individualista (Cronin, 2003). La colaboración científica, como práctica social, ha sido analizada en múltiples contextos geográficos y disciplinares (Alonso- Arroyo, 2005).

Una forma de identificar la colaboración entre autores es a partir de los colegios invisibles, término acuñado por Price en 1961, que son agrupaciones de científicos que colaboran entre sí. La colaboración científica es una característica de la ciencia actual y un signo de la madurez y del grado de profesionalidad alcanzado en los diferentes campos científicos (Arora & Pawan, 1995). Este indicador ha servido para establecer de modo empírico un incremento del nivel de colaboración en la ciencia a lo largo de este siglo. Las cifras de la colaboración proporcionan datos que pueden tener más de una interpretación: grado de madurez de una ciencia, nivel de ayudas recibidas, el tipo de revista en la que se publica, la institución de procedencia de los autores, el aumento de la competencia para conseguir inversiones o recursos y la posibilidad de acceder a los nuevos sistemas de comunicación (Agulló & Alexandre, 1999). Los motivos que llevan a los científicos a producir y publicar en colaboración han sido descritas por diversos autores (Luukkonen et al., 1992, 1993). Los autores más productivos son los que más colaboran en autoría con otros, según Pao (1992), un rasgo determinante de la colaboración es su relación positiva con la productividad. Los investigadores más productivos son los que más colaboran, lo que incide positivamente en aumentar su visibilidad, en proporcionarles un mayor reconocimiento y por consiguiente un mayor acceso a los recursos sociales, económicos e intelectuales de la comunidad científica. El análisis de la colaboración en las publicaciones aporta datos importantes para el conocimiento de la estructura dinámica y las funciones de la comunidad científica en un momento dado (Merton, 1977). El proceso de interacción social que se produce entre los científicos hace posible el desarrollo de la ciencia. Generalmente se parte del criterio de Price & Beaver (1966) referido a que los autores que colaboran en investigaciones establecen una red subyacente de comunicaciones entre sí de manera que, indirectamente vinculan a otros que han trabajado con sus colaboradores. Esta estructura de relación y los mecanismos de interacción entre los grupos productores se ha estudiado tradicionalmente a través de los Colegios Invisibles. Una de las características de los colegios invisibles son las

vinculaciones directas que se establecen entre autores del mismo grupo y las vinculaciones indirectas a través de miembros intermedios (Tortosa, Civera & Sánchez- Lozano, 1999).

5.1.a. Indicadores bibliométricos de colaboración

La colaboración entre autores se ha caracterizado mediante el cálculo del índice de firmas / trabajo (IFT) o índice de colaboración que es la media del número de firmas por trabajo, como muestra a continuación la tabla 5.1.b.1. En nuestra base de datos Educavial encontramos 4.295 trabajos, publicados en 48 años de estudio. Los resultados muestran 9.305 firmantes, en el período temporal comprendido, desde 1960 hasta 2008.

5.1.b. Índice de firmas, distribución por años de los firmantes y su productividad por años en la base de datos Educavial

En la tabla: 5.1.b.1. “Índice de firmas, distribución por años de los firmantes y su productividad por años en la base de datos Educavial”, se observa que el período de mayor número de firmantes 2006-2008 coincide con el período de mayor número de artículos publicados. Es destacable el dato encontrado en 2006 con 1.577 firmantes (16,94%) y 499 artículos publicados (11,62%). El mayor índice de colaboración lo encontramos en 2008, con 749 firmantes (8,04 %), 226 artículos publicados (5,26%) y un índice de colaboración de un 3,31.

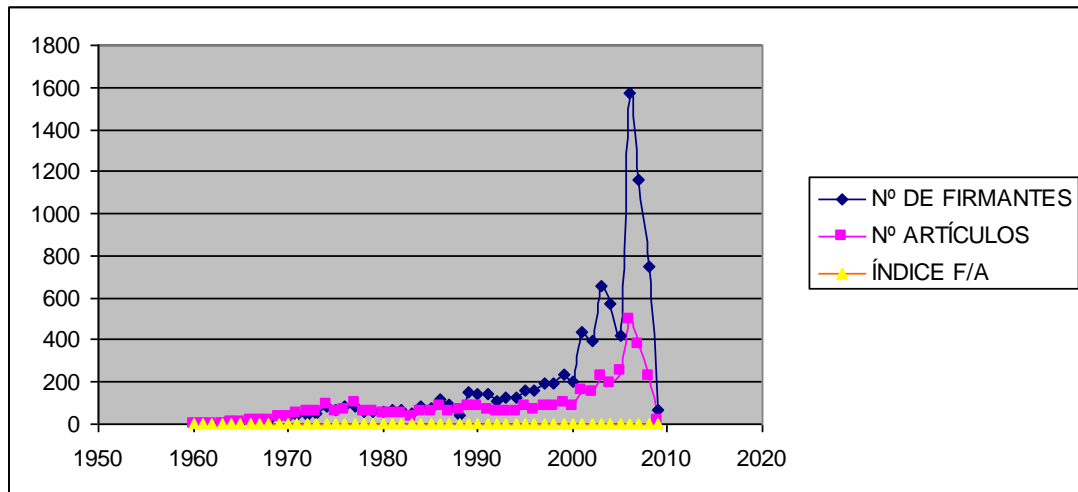
Tabla: 5.1.b.1. “Índice de firmas, distribución por años de los firmantes y su productividad por años en la base de datos Educavial”

AÑOS	Nº DE FIRMANTES	%	Nº TRABAJOS	%	ÍNDICE IFT
1960	4	0,04	2	0,05	2
1961	1	0,01	2	0,05	0,5
1962	4	0,04	4	0,09	1
1963	3	0,03	3	0,07	1
1964	11	0,11	9	0,21	1,22
1965	10	0,1	9	0,21	1,11
1966	17	0,18	17	0,39	1
1967	19	0,2	21	0,49	0,9
1968	17	0,18	21	0,49	0,8
1969	35	0,37	35	0,81	1
1970	35	0,37	34	0,79	1,03
1971	42	0,45	50	1,16	0,84
1972	45	0,48	55	1,28	0,82
1973	54	0,58	60	1,4	0,9
1974	83	0,89	93	2,16	0,89
1975	67	0,72	59	1,37	1,13
1976	84	0,9	65	1,51	1,29

1977	84	0,9	98	2,28	0,86
1978	59	0,63	61	1,42	0,97
1979	58	0,62	55	1,28	1,05
1980	63	0,67	48	1,12	1,31
1981	64	0,68	47	1,09	1,36
1982	71	0,76	47	1,09	1,51
1983	53	0,56	36	0,84	1,47
1984	84	0,9	55	1,28	1,53
1985	79	0,84	61	1,42	1,29
1986	114	1,22	83	1,93	1,37
1987	90	0,96	61	1,42	1,47
1988	46	0,49	70	1,63	0,66
1989	151	1,62	87	2,02	1,73
1990	147	1,57	82	1,9	1,79
1991	145	1,55	71	1,65	2,04
1992	107	1,14	60	1,4	1,78
1993	124	1,33	61	1,42	2,03
1994	123	1,32	61	1,42	2,02
1995	160	1,71	83	1,93	1,93
1996	161	1,73	68	1,58	2,37
1997	196	2,1	80	1,86	2,45
1998	195	2,09	86	2	2,27
1999	234	2,51	102	2,37	2,29
2000	199	2,13	86	2	2,32
2001	434	4,66	159	3,7	2,73
2002	398	4,27	153	3,56	2,6
2003	653	7,01	223	5,19	2,93
2004	568	6,1	193	4,49	2,94
2005	424	4,55	257	5,98	1,65
2006	1577	16,94	499	11,62	3,16
2007	1164	12,5	382	8,89	3,05
2008	749	8,04	226	5,26	3,31
TOTAL	9.305	100	4.295	100	

En la gráfica 5.1.b.2. observamos que el último período es en el que nos encontramos una frecuencia mayor del número de firmantes, concretamente desde 1999 con 234 firmantes (2,51%), va ascendiendo su número hasta 2001 con 434 firmantes (4,66%) y alcanza su zenit en 2006 con 1.577 firmantes (16,94%).

Gráfica: 5.1.b.2. “Índice de firmas, distribución por años de los firmantes y su productividad por años en la base de datos Educavial”



5.1.b.3. Confirmación de la hipótesis de trabajo

La hipótesis del trabajo a partir de los datos obtenidos se confirma:

“El número de firmantes es proporcional al número de trabajos publicados, en el área de Educación Vial y en las bases de datos PsycInfo, Medline y Eric”.

A continuación exponemos los datos obtenidos:

5.1.b.3.1. Cálculo del índice de colaboración

El objetivo de esta investigación documental, ha sido identificar si la educación vial es una disciplina individualista o colaborativa y conocer qué aportación han hecho los investigadores en el área de la educación vial, durante el período de 1960-2008.

Como observamos en la tabla 5.1.b.3.1. desde 1977 hasta 2008 el índice de colaboración va ascendiendo desde un 10,06% en el período 1977-1984 hasta un 22,37 en el último período 2001-2008. A partir de los datos obtenidos podemos concluir que la preferencia de los autores en esta disciplina en la actualidad es el trabajo colaborativo.

Tabla 5.1.b.3.1. “Índice de colaboración”

AÑOS	FIRMAS	%	TRABAJOS	%	ÍNDICE DE COLABORACIÓN
1960-1968	86	0,89	88	2,05	9,53
1969-1976	445	4,76	386	8,97	7,9
1977-1984	536	5,72	512	11,91	10,06
1985-1992	879	9,39	575	13,37	12,13
1993-2000	1392	14,92	627	14,58	17,68
2001-2008	5967	64,07	2092	48,69	22,37
Sin indicar el año de publicación	-----	-----	15	-----	-----

5.1.b.3.2. Colaboración de los grandes productores

En el caso de los grandes productores como se muestra en la tabla 5.1.b.3.2. son aquellos que tienen mayor número de trabajos y mayor número de colaboraciones. A partir de los datos obtenidos observamos que en esta disciplina los grandes productores trabajan fundamentalmente en colaboración. Destacan dos autores con el 100% de trabajos en colaboración, Robertson y Wells Parker.

Tabla 5.1.b.3.2. “Colaboración de los grandes productores”

GRANDES PRODUCTORES	Trabajos publicados en solitario	%	Nº de trabajos en colaboración	%	Productividad	%
Williams, Allan F.	11	14,66	35	11,08	46	76,09
Robertson, L. S.	0	0	39	12,34	39	100
Voas, Robert B.	12	16	21	6,64	33	63,64
McKnight, James	5	6,68	27	8,54	32	84,37
Agran, Phyllis F.	1	1,33	25	7,91	26	96,15
Wells Parker, Elisabeth	0	0	21	6,64	21	100
Avery, J. G.	13	17,34	7	2,21	20	35
Mann, Robert E.	2	2,66	17	5,38	19	89,47
Groeger, John A.	7	9,34	12	3,8	19	63,16
Geller, E. Scott	7	9,34	12	3,8	19	63,16
Beck, Kenneth	1	1,33	16	5,06	17	94,12
Finn, Peter	3	4	13	4,11	16	81,25
Simons Morton, Bruce	0	0	13	4,11	17	100
Lajunen, Timo	2	2,66	11	3,48	13	84,61
Daugherty, Ronald D.	1	1,33	12	3,8	13	92,3
Shope, Jean T.	0	0	13	4,11	13	100
Hennessy, Dwight Andrew	2	2,66	10	3,17	12	83,33
Rothengatter, Talib	7	9,34	3	0,96	10	30
Gielen, Andrea C.	1	1,33	9	2,86	10	90
TOTALES	75	100	316	100	395	

5.1.c. Distribución por años de los trabajos anónimos de la base de datos Educavial

En la siguiente tabla observamos que en la base de datos Educavial hay 399 trabajos anónimos o sin indicar, por bases de datos, encontramos 363 (90,97%) en Eric, 30 (7,52%) en Medline y 6 (1,5%) trabajos sin indicar en PsycInfo.

BASES DE DATOS	ANÓNIMOS- SIN INDICAR
Eric	363
Medline	30
PsycINFO	6
TOTAL	399

En la tabla 5.1.c.1. observamos la distribución por años de los trabajos anónimos o con el apelativo sin indicar en la base de datos Educavial, y vemos que el año 1977 es el año con mayor número de trabajos sin firmar con un 7,27% (29 trabajos anónimos). El período donde se observa mayor número de trabajos anónimos es 1971-1979. En 1971 se publicaron 16 (4%) trabajos anónimos, en 1972 se publicaron 15 (3,76%) trabajos anónimos, en 1973 se publicaron 18 (4,51%) trabajos anónimos, en 1974 se publicaron 27 (6,77%) trabajos anónimos, en 1975 se publicaron 24 trabajos anónimos, en 1976 fueron publicados 18 trabajos anónimos, en 1978 se publicaron 20 trabajos anónimos y en 1979 se publicaron 16 trabajos anónimos. El período con menor número de trabajos anónimos fue 1961 con un trabajo anónimo, 1963 con un trabajo anónimo, 1964 con dos trabajos anónimos y 2001 , 2002 y 2003 con dos trabajos anónimos cada uno de ellos (0,5% respectivamente).

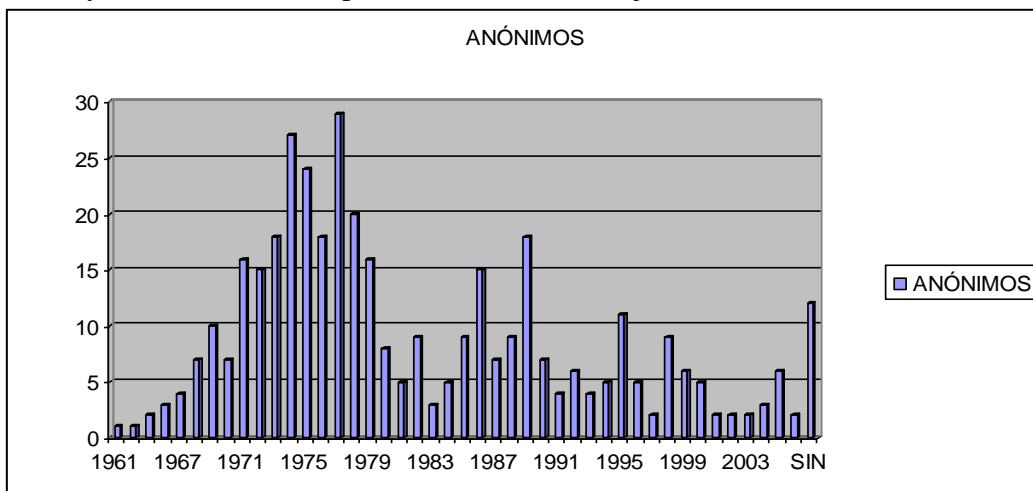
Tabla 5.1.c.1. “Distribución por años de los trabajos anónimos de la base de datos Educavial”

AÑOS	ANÓNIMOS	%
1960	0	
1961	1	0,25
1963	1	0,25
1964	2	0,5
1966	3	0,75
1967	4	1
1968	7	1,75
1969	10	2,5
1970	7	1,75
1971	16	4
1972	15	3,76
1973	18	4,51
1974	27	6,77
1975	24	6,01
1976	18	4,51
1977	29	7,27
1978	20	5,01
1979	16	4
1980	8	2
1981	5	1,25

1982	9	2,25
1983	3	0,75
1984	5	1,25
1985	9	2,25
1986	15	3,76
1987	7	1,75
1988	9	2,25
1989	18	4,5
1990	7	1,75
1991	4	1
1992	6	1,5
1993	4	1
1994	5	1,25
1995	11	2,76
1996	5	1,25
1997	2	0,5
1998	9	2,25
1999	6	1,5
2000	5	1,25
2001	2	0,5
2002	2	0,5
2003	2	0,5
2004	3	0,75
2005	6	1,5
2006	2	0,5
SIN INDICAR	12	3
TOTAL	399	100

Gráfica 5.1.c.2. “Distribución por años de los trabajos anónimos de la base de datos Educavial”

En la gráfica 5.1.c.2. observamos la distribución por años de los trabajos anónimos y observamos una tendencia ascendente de los trabajos anónimos hasta 1977 (7,27%) con 29 trabajos anónimos. A partir de ese período hay una tendencia descendente. En los últimos años la tendencia de los autores es de firmar sus trabajos pues en 2001, 2002 y 2003 solo se publicaron dos trabajos anónimos (0,5% cada año).



5.1.e.) IPG

La productividad general viene indicada en la tabla por PG; en la tabla 5.1.e.1. vamos a analizar los datos obtenidos por el IPG (índice de productividad general), que se calcula aplicando el logaritmo de PG. Price define este índice para calcular la productividad comparada entre autores y grupos, publicados en una unidad de tiempo determinada para establecer la productividad de cada autor. En la tabla observamos los grandes productores -hasta 10 publicaciones, según Cole & Cole (1973)-. Encontramos que el IPG es mayor en los autores más productivos, en orden descendente, observamos que Williams con una productividad de 46 artículos en la base de datos Medline, tiene un IPG de 1,66; le sigue Robertson con 39 artículos publicados en la base de datos PsycInfo con un IPG de 1,59; luego encontramos a Voas con un IPG de 1,52. Le sigue McKinght con una PG de 32 artículos y un IPG de 1,5.

Tabla 5.1.e.1. “Índice de productividad general de la base de datos Educavial”

BASE DE DATOS	AUTOR	INSTITUCIÓN	PG	IPG
PSYCINFO-MEDLINE-ERIC	WILLIAMS, ALLAN F.	Insurence Institute for Highway Safety, Arlington, VA, USA; Preusser Research Group, Inc, Trumbull, CT, US	46	1,66
MEDLINE	ROBERTSON, L.S.	Department of Epidemiology and Public Health, Yale University, New Haven, Conn, US; Yale University, Brandford, CT, US	39	1,59
PSYCINFO	VOAS, ROBERT	Pacific Institute for Research and Evaluation, Carlverton, MD,	33	1,52
PSYCINFO-ERIC	McKNIGHT, JAMES	National Public Services Research Inst, Alexandria, VA, US	32	1,5
MEDLINE	AGRAN, PHYLLIS F.	Professor, Pediatrics, School of Medicine , Faculty Associate, Health Policy & Research, M.D., M.P.H. 1969, Harvard University; University of California; Center for Health Policy and Research; Pediatric Injury Prevention Research Group, Irvine, California; Department of Pediatrics and Health Policy and Research, University of California, Irvine, California, USA; Child Injury and Traffic Safety Research Group, Irvine, California; Department of Emergency Medicine, Center for Trauma and Injury Prevention Research, University of California, Irvine, 101 The City Dr., Building 200, Suite 715, Orange, California, USA; Academic distinctions: Shining Light Award, Prevent Child Abuse Orange County 2002; Irvine Community Drug Prevention. Outstanding Supporter of Prevention.	26	1,41
PSYCINFO-MEDLINE	WELLS, PARKER	Social Science Research Center, Mississippi State University, Department of Psychology.	21	1,32
MEDLINE	AVERY, J.G.	South Warwickshier Health Authority, Market Street, MD, FFCM, District Medical Officer, Warwick, UK	20	1,3
PSYCINFO	GELLER, E. SCOTT	Virginia Polytechnic Institute & State University, Department of Psychology, VA, US & Center for Applied Behavior Systems, VA, US	19	1,27
PSYCINFO	GROEGER, J. A.	University of Surrey, Department of Psychology, Guilford, United Kingdom	19	1,27
PSYCINFO	MANN, ROBERT E.	Addiction Research Foundation, Toronto, Canada	19	1,27
PSYCINFO	BECK, KENNETH H.	Department of Public and Community Health, University of Maryland, College park, MD, US	17	1,23
PSYCINFO-MEDLINE	SIMONS MORTON, BRUCE	Prevention Research Branch., Division of Epidemiology, Statistics & Prevention Research, Rockville, MD, US	17	1,23
ERIC	FINN PETER	Abt Associates, Inc, Cambridge, MA; Department of Justice, Washington, Dc, National Institute of Justice.	16	1,2
PSYCINFO	LAJUNEN, TIMO	Department of Psychology, Middle East Technical University, Ankara, Turkey	13	1,1
ERIC	DAUGHERTY, RONALD D.	Ohio State Univ., Columbus; Center for Vocational and Technical Education; Northern Inst. for Research; Training and Development, Inc., Anchorage, AK.	13	1,11
PSYCINFO	HENNESSY, DWIGHT ANDREW	State University of New York College at Buffalo, Buffalo, NY, US	12	1,08

ERIC	MCKNIGHT, A. JAMES	Human Resources Research Organization, Alexandria, VA	12	1,08
PSYCINFO	SHOPE, JEAN T.	Universidad de Michigan & Transportation Research Inst, An Arbor, MI, US	11	1,04
PSYCINFO	ROTHENGATTER, T.	Dept of Psychology, U Groningen, Groningen, Netherlands & U Groningen, Academic Hosp., Traffic Researhc Ctr, Dept of Neuropsychology, Groningen, Netherlands	10	1
MEDLINE	GIELEN, ANDREA CARLSON	Johns Hopkins University School of Public Health, Center for Injury Research and Policy, Baltimore, USA	10	1

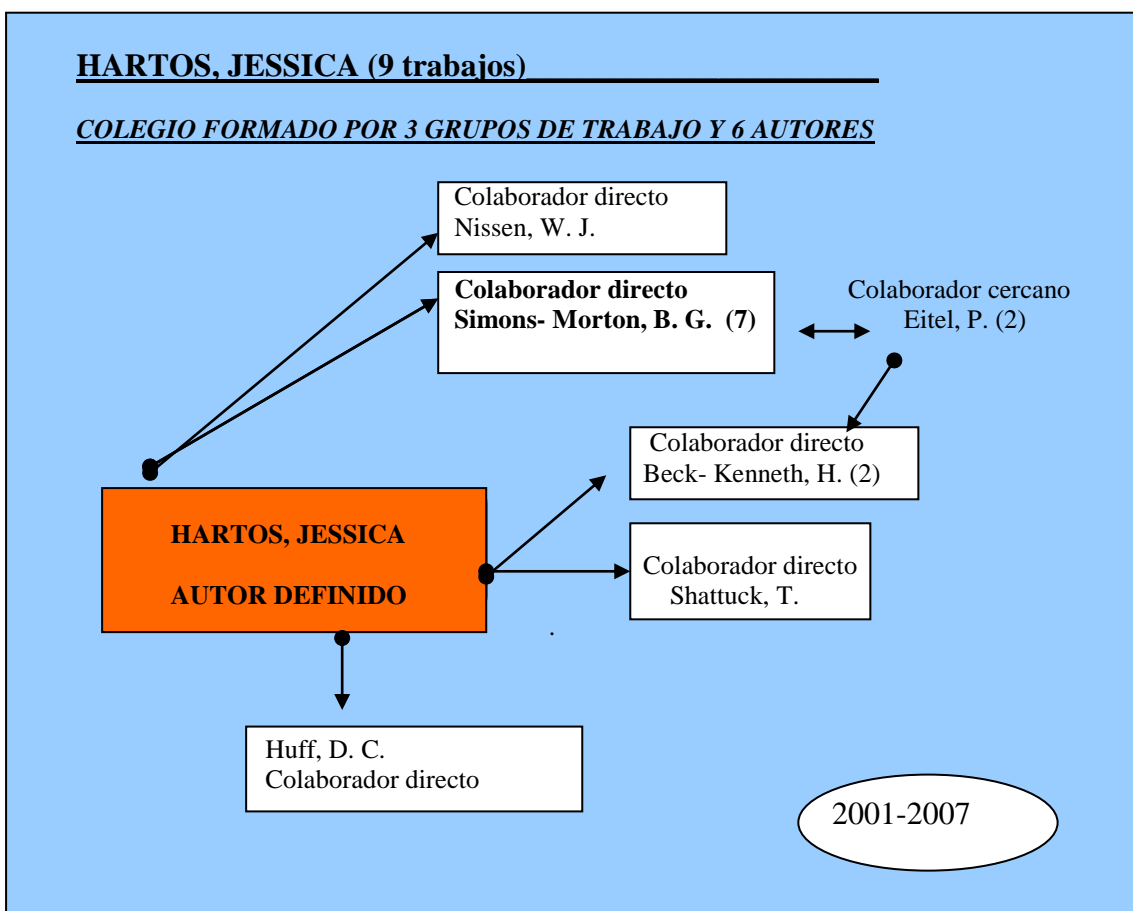
5.1.f. Nomenclatura de los colegios invisibles

Hemos utilizado una nomenclatura unificada para la elaboración de los colegios invisibles, siguiendo los criterios expuestos por Peñaranda & Quiñones (2005), sobre la teoría de los “small worlds” sobre la colaboración científica. Esta autora define de forma muy clara y concisa la nomenclatura del colegio invisible, el cual está formado por el autor definido, los colaboradores directos, los colaboradores cercanos, la unión entre autores, el grado de colaboración, la leyenda, la publicación evolutiva y las instituciones de procedencia de los firmantes. La propuesta sobre el diseño de los colegios invisibles se basa en los principios de parsimonia y simplicidad, intentando recabar información sobre el autor principal y sus colaboradores. Presentamos a continuación un ejemplo:

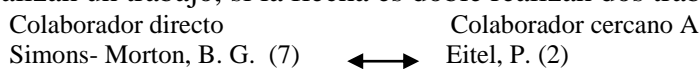
1. Autor definido: Es el seleccionado en el estudio, en nuestro caso es la autora Jessica Hartos y está en un cuadro de color naranja, y de la cual parten todas las colaboraciones. Permite ver toda la información a simple vista y se escribe su nombre con mayúsculas y negrita. Hemos escrito su nombre para evitar así confusión con otros autores. Es el primer firmante del artículo, encabeza el gráfico y especifica el número de trabajos, en nuestro caso Jessica Hartos forma un colegio invisible co 9 trabajos; el colegio está formado por 4 grupos de trabajo (1. Nissen y Simons-Morton, 2. Beck-Kenneth y Shattuch, 3. Huff) y 6 autores.

2. Los colaboradores directos, son los segundos firmantes en los trabajos y también se encuadran; su nombre se escribirá con la inicial en mayúscula y el resto en minúscula. Cuando dos colaboradores como en nuestro caso por ejemplo Nissen y Simons-Morton comparten una publicación saldrá una flecha desde el autor definido hasta los autores de forma conjunta. Así comparten publicación doble, Nissen-Simons –Morton por un lado, y por otro lado Beck-Kenneth y Shattuch, y en tercer lugar encontramos una colaboración simple, y es el autor Huff con Hartos.

3. Los colaboradores cercanos: son los terceros firmantes de los trabajos y no se encuadran. En nuestro caso es Eitel y se sitúa al extremo del núcleo del gráfico.



4. Unión entre autores: El nexo de unión entre el autor definido, los colaboradores directos y cercanos se realiza mediante una flecha. Si la flecha es simple indica que sólo realizan un trabajo, si la flecha es doble realizan dos trabajos.



Por ejemplo en nuestro caso Simons – Morton realiza dos trabajos con el colaborador cercano Eitel.

5. El grado de colaboración entre los autores se establece a través del número de trabajos publicados conjuntamente. En nuestro trabajo hemos descrito las colaboraciones entre autores que publican hasta 3 trabajos. Un trabajo se muestra con una flecha, dos trabajos viene especificado por el paréntesis (2) como el caso de Eitel y doble flecha. A partir de 5 trabajos irá especificado entre paréntesis y en negrita. En nuestro caso mostramos a Simons-Morton que publica 7 trabajos y viene especificado entre paréntesis y negrita.

6. La leyenda, se coloca en la esquina derecha con un óvalo e indicará el período en el que se desarrolla el colegio. En nuestro caso el colegio encabezado por Hartos publica durante los años 2001-2007.

Hasta ahora hemos explicado el cuadro gráfico de colaboración, a continuación exponemos los colegios invisibles por bases de datos, PsycInfo, Medline y Eric y además hemos especificado el año de colaboración con los autores, los lugares de investigación y el esquema de sus colaboraciones.

5.1. 1. COLEGIOS INVISIBLES Y GRUPOS DE COLABORACIÓN DE LOS AUTORES MÁS PRODUCTIVOS

En este apartado vamos a analizar la colaboración de los grandes productores de la base de datos Educavial. En la tabla vemos los trabajos distribuidos por bases de datos. El autor más productivo es Williams, Allan F. con 46 trabajos (1,07%). A continuación exponemos los grupos de colaboración de cada uno de los autores.

AUTORES	FR	%
GRANDES PRODUCTORES		
Williams, Allan F. (47) PsycInfo, Eric y Medline	46	1,07
Robertson, L. S. , MEDLINE	39	0,91
Voas, Robert B., PSYCINFO	33	0,77
McKnight, James, PSYCINFO (10) , Eric (12)	32	0,74
Agran, P. F., MEDLINE	26	0,6
Wells-Parker, Elisabeth,PsycInfo (19), Medline (2)	21	0,49
Avery, J. G., MEDLINE	20	0,46
Mann, Robert E., PSYCINFO	19	0,44
Groeger, John A., PSYCINFO	19	0,44
Geller, E. Scott, PSYCINFO	19	0,44
Beck, Kenneth H., PSYCINFO	17	0,39
Simons-Morton, B. PsycInfo y Medline	17	0,39
Finn, Peter, ERIC	16	0,37
Lajunen, Timo, PSYCINFO	13	0,3
Daugherty, Ronald D. ERIC	13	0,3

Shope, Jean T., PSYCINFO (11), Medline (2)	13	0,3
Hennessy, Dwight Andrew, PSYCINFO	12	0,28
Rothengatter, Talib, PSYCINFO	10	0,23
Gielen, A. C. MEDLINE	10	0,23

1-WILLIAMS, ALLAN F. (46 artículos publicados)

El autor Williams ha publicado 46 artículos, en la base de datos PsycInfo ,Medline y Eric. A continuación mostramos el colegio invisible formado por este autor y las instituciones donde colabora. Este autor tiene 33 publicaciones en la base de datos PsycInfo. En 1965 investiga sobre el concepto de sí mismo en los universitarios de 4 fraternidades para realizar el perfil del universitario que consume alcohol y conduce. En 1968 en colaboración con DiCicco y Unterberger describe un programa educativo dirigido a estudiantes de la escuela de secundaria sobre las consecuencias del consumo de alcohol en la conducción. En 1973 investiga sobre las dimensiones del comportamiento preventivo respecto a los accidentes de circulación. En 1974 trabaja con O'Neill en una investigación para realizar el perfil de conductores con mayor tasa de accidentalidad. En 1982 revisa las medidas de intervención activas y pasivas que se llevan a cabo por los psicólogos para la promoción de la salud y control de la lesión en centros de salud. En 1985 revisa los programas de restricción nocturna en adolescentes, ese mismo año trabaja con Lund sobre el cumplimiento de las restricciones en conductores noveles en el estado de Nueva York y Louisiana. En 1986 realiza una evaluación de la nueva normativa sobre la compra legal de alcohol en EEUU y su efecto en los accidentes de tráfico; con Lund y Preuser investiga sobre los programas para reducir el consumo de alcohol en conductores de la escuela de secundaria. En 1987 con Wells, Lund y Teed evalúan el uso del cinturón de seguridad.

En 1992 con Lund reflexiona sobre el rol de los psicólogos en el control y reducción de la lesión. En 1993 con Wells realiza un trabajo sobre los factores asociados a tasa de accidentalidad y conductores con tasas altas de alcoholemia. En 1994 realiza un programa educativo para reducir la tasa de alcohol en conductores ebrios y elabora un perfil del conductor joven con alta tasa de accidentalidad. Ese mismo año colabora con Hall, Tolbert y Wells para el desarrollo y evaluación de programas experimentales para aumentar el uso del cinturón de seguridad en Carolina del Norte. Con Wells trabaja sobre la experiencia del conductor en el sistema de frenada en situaciones de alto riesgo. En 1995, investiga sobre los factores que motivan al conductor para conducir de forma segura. En 1998, comienza las investigaciones sobre los adolescentes y su conducta de riesgo en la conducción y en 1999 realiza una revisión sobre las intervenciones sistemáticas utilizadas en las escuelas de secundaria para la obtención de la licencia de conducción. En 2000, junto con Wells, McCartt y Preusser elaboran un programa para promocionar el uso del cinturón de seguridad. En 2001, colabora con Fergurson y De Leonardis sobre los programas que se imparten en los centros de salud, donde la figura del pediatra es fundamental para la promoción de la seguridad, en sistemas de retención infantiles. En 2003, en una primera investigación, identifica los patrones de riesgo de los conductores

adolescentes y en otro trabajo comenta las medidas de seguridad más eficaces para reducir los riesgos entre toda la población de conductores americanos. En 2004 colabora con Wells en un trabajo sobre un programa para incrementar el uso del cinturón de seguridad y amplía su investigación con Wells y Reinfurt para promocionar su uso en Carolina del Norte. En 2006, realiza una revisión durante los últimos 25 años sobre las consecuencias del alcohol en los accidentes de tráfico sobre la población de EEUU. El mismo año colabora con Simons- Morton y Hartos y realizan una intervención para recoger opiniones sobre los padres acerca de los riesgos que asumen sus hijos adolescentes como conductores noveles. Con Kyriychenko y Retting, también en 2006, Williams investiga sobre las características de los reductores de velocidad y elaboran el perfil del conductor que excede en la velocidad permitida. En 2007, investiga sobre la contribución de los factores que reducen los accidentes de tráfico en los programas para conductores noveles y comenta la política del GDL (Graduated Driver Licensing). En el mismo año con Ferguson y McCartt siguen investigando sobre los factores de riesgo en conductores adolescentes, y en concreto sobre la influencia de los pasajeros en la asunción de riesgos innecesarios. El autor tiene 13 publicaciones en la base de datos Medline, de las cuales cinco realiza en solitario. El grupo que forma de investigación está formado por 10 autores, de los cuales se observan cuatro subgrupos. La mayor frecuencia de colaboración se encuentra con dos publicaciones con los autores Ferguson, Hartos, Leaf, Simons-Morton y Wells; los temas de investigación se centran en el estudio de la prevención de la lesión y los factores asociados a ella. Durante 30 años Williams trabaja con 2 colaboraciones, la primera fue en 1973 con Wechsler sobre dimensiones de la conducta de prevención de la accidentalidad, la segunda con Karpf, en 1982, donde realizan el perfil de las personas jóvenes y mayores que sufren accidentes de tráfico. El resto de los años trabaja sólo, en 1994, evalúa un programa de prevención del consumo de alcohol. En 1995 trabaja sobre las medidas restrictivas en conductores noveles y en 2003 investiga sobre los patrones de riesgo en conductores adolescentes.

LUGAR DE TRABAJO E INVESTIGACIÓN

+Insurance Institute for Highway Safety, Arlington, VA, US.
1005 N Glebe RdArlington, VA 22201-5759, Estados Unidos(703) 247-1500.

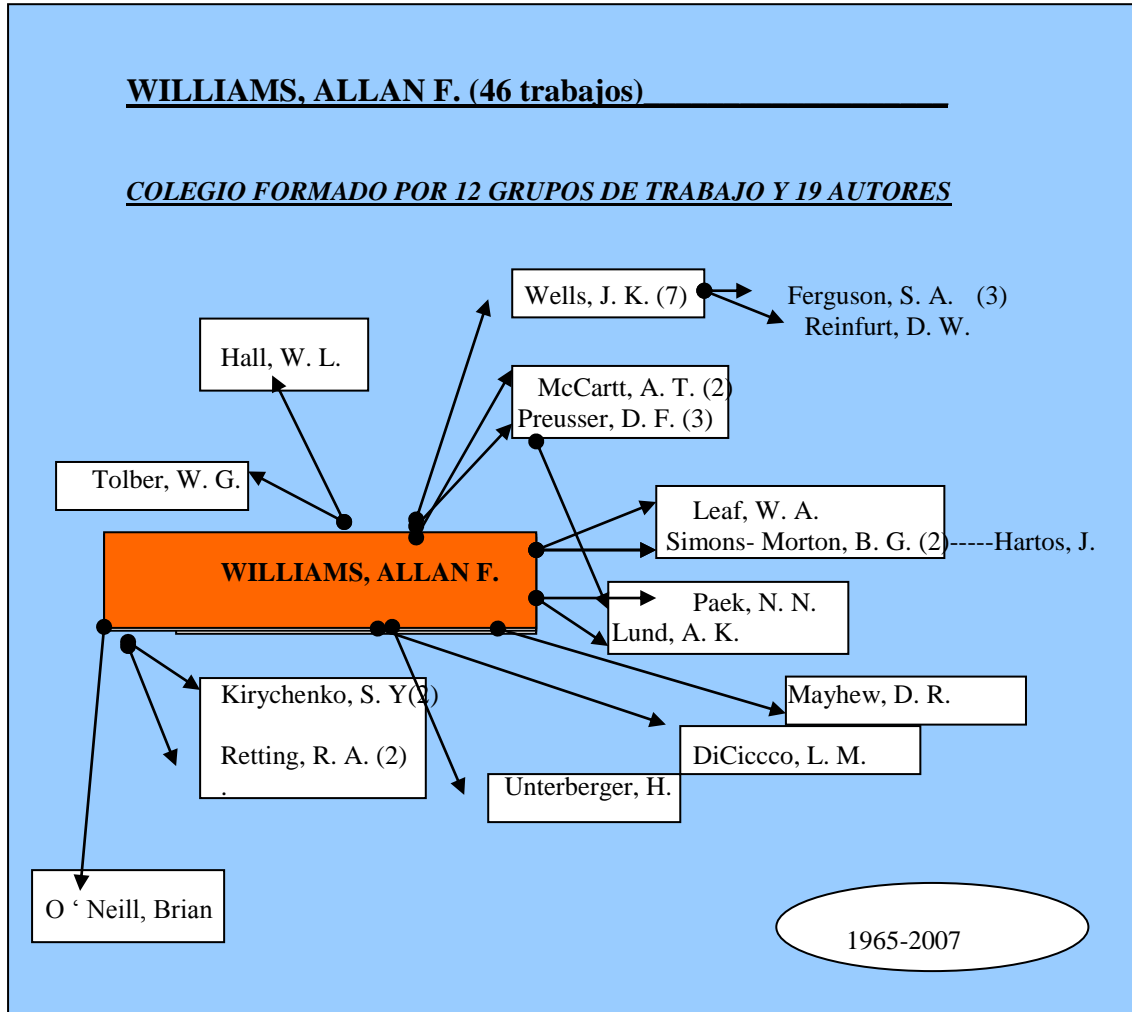


([http: www.ihs.org](http://www.ihs.org))

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- + Wechsler, Henry (1973)
- + Preusser, David F. (1985)
- + Lund, Adrian K. (1992, 1985, 1992)
- +Teed, Nancy (1992).
- +Preusser, David F. (2000)
- + De Leonardis, Doreen M. (2001).
- + Ferguson, Susan A. (2001, 2007), Ferguson International LLC, McLean, VA. US.
- + Wells, JoAnnK (1992, 2002)
- + Reinfurt, Donald W. (2002)
- +Shabanova, Veronika I. (2003), Preusser Research Group, Inc., Trambull, CT, US
- + Wells, JoAnn K.(1993, 2000, 2003, 2005a, b 2004), Insurance Institute for Highway Safety, Arlington, VA, US.
- + Kyrychenko, Sergey Y. (2006), Insurance Institute for Highway Safety, Arlington, VA, US.
- + Retting, Richard A., (2006), Insurance Institute for Highway Safety, Arlington, VA, US.
- +McCartt, Anne T. (2000, 2007), Insurance Institute for Highway Safety, Arlington, VA, US.
- +Ferguson, S. A. (2005)
- +Leaf, W. A. (2006a, b)
- +Simons-Morton, B. G. (2006a, b)
- +Hartos, J. L. (2006a, b)
- +Mayhew, Daniel R. (2008), Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, Ontario, Canada.

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES



ZONA GEOGRÁFICA

WILLIAMS, ALLAN F.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Idaho Virginia	USA

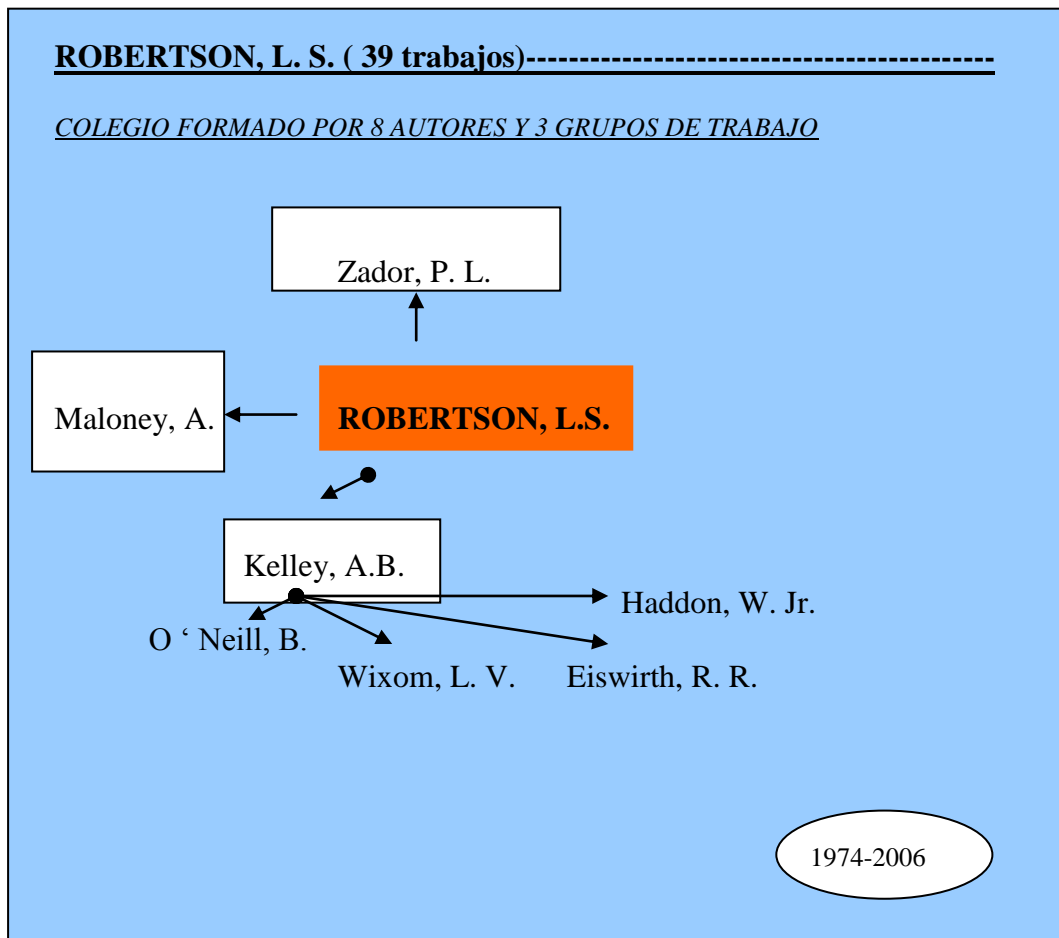
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en solitario	1° Firmante	2° Firmante	3° Firmante	4° Firmante
DiCicco, L. M.	1			1		
Ferguson, S. A.	3		2		1	
Hall, W. L.	1			1		
Hartos, J. L.					2	2
Kyruchenko, S. Y.			1			1
Kyrychenko, S. Y.	1			1		
Leaf, W. A.			2			2
Leaf, W. A.	1			1		
Lund, A. K.	5			3	1	1
Mayhew, P. R.			1			1
McCartt, A. T.			1			1
McCartt, A. T.	1				1	
O' Neill, Brian	1			1		
Paek, Nancy N.	1				1	
Preusser, D. F.	3				2	1
Reinfurt, D. W.	1				1	
Retting, R. A.	2			1	1	
Simons- Morton, B. G.	4			2		2
Teed, N.	1					1
Tolbert, W. G.	1				1	
Unterberger, H.	1				1	
Wells, J. K.	12		2	9		1
Weschler, H.	1			1		
Williams, Allan F.	46	11	46			

2-ROBERTSON, L.S. (39 artículos publicados)

El autor tiene 39 trabajos publicados en la base de datos Medline, y firma sin colaboraciones 30 trabajos, sus temas de investigación son programas estatales para la prevención y control de la lesión y la mortalidad, el estudio de la causalidad-factores asociados al riesgo como el exceso de velocidad, el cinturón de seguridad, alcohol, los grupos de edad de mayor riesgo. En su grupo de trabajo formado por ocho autores, se distinguen tres subgrupos, el mayor formado por Kelley, A. B. con dos trabajos, los cuales trabajan sobre un programa llamado FARS sobre el estudio de las lesiones en los pasajeros del vehículo. O' Neill, B; Wixom, L. V.; Eixwith, R.R. y Hadon, W. Jr. con un trabajo respectivamente, investigan sobre diferentes tipos de programas de intervención para promocionar el uso del cinturón de seguridad. Los otros dos subgrupos formados por Zador, P.L. con una publicación

respectivamente, trabajan sobre un programa educativo dirigido a conductores que han sufrido accidentes de tráfico y con Maloney, A con 1 trabajo investigan sobre la estabilidad del vehículo y su relación con la velocidad del conductor y el accidente de tráfico.



LUGAR DE TRABAJO E INVESTIGACIÓN

+ Department of Epidemiology and Public Health, Yale University, New Haven, Conn, USA.
 (http://www.medicine.yale.edu/labs/)

+ Yale University, Branford, CT, US.



(<http://www.google.es/search/Yale+University,+Branford,+CT,+US>, 2009).

(<http://www.google.es/images/Yale+University,+Branford,+CT,+US>, 2010).

ZONA GEOGRÁFICA

ROBERTSON, L.S.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Branford, CT	USA

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

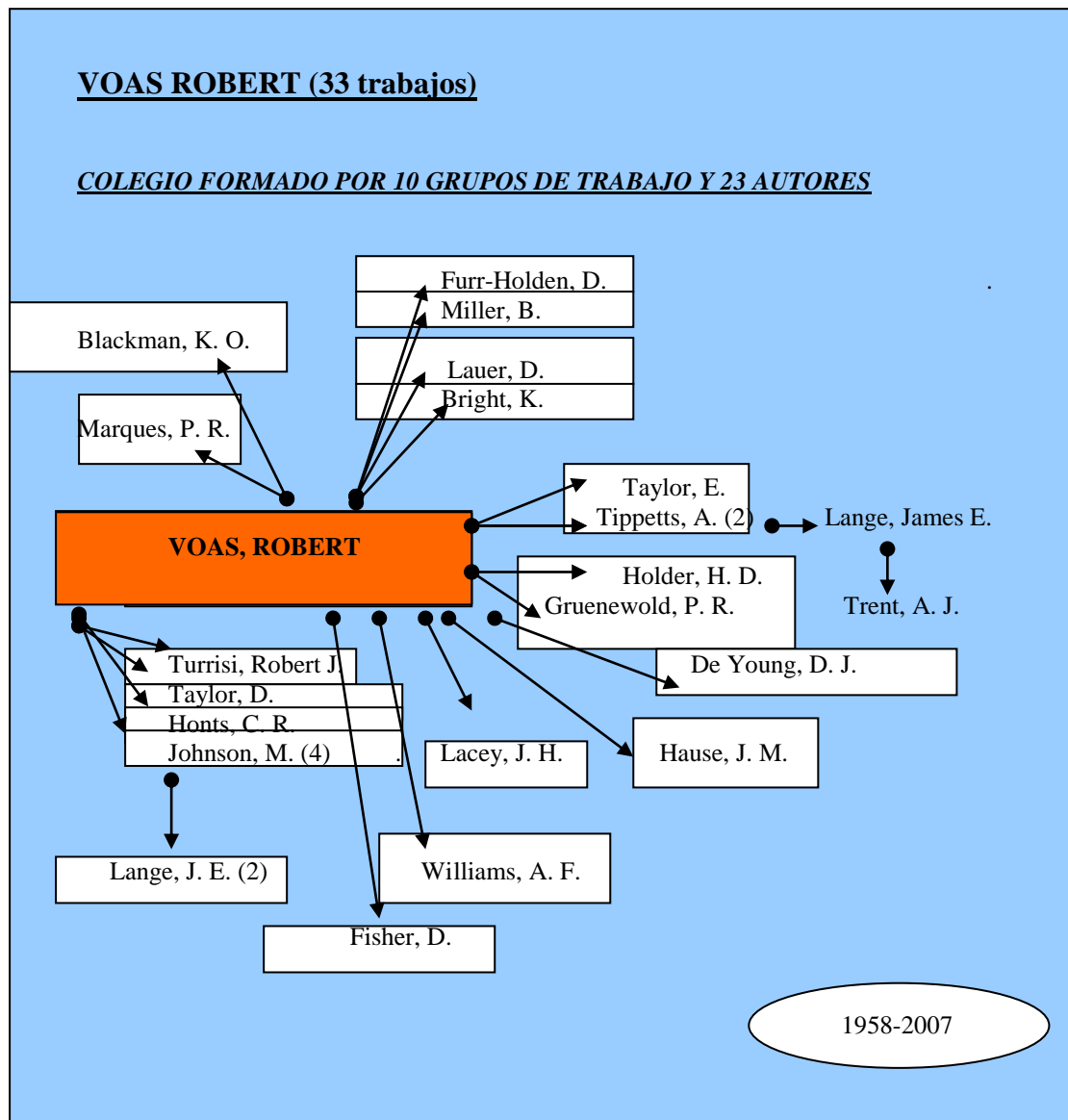
+ El autor colabora con los siguientes autores en los correspondientes años: Kelley, A.B. (1974); O' Neill, B. (1974); Wixom, C. W. (1974); Eiswirth, R. S. (1974); Haddon, W. Jr. (1974a, b); Maloney, A. (1997) y Zador, P. L. (1978).

E) ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante	4º Firmante	5º Firmante	6º Firmante	Fr total trabajos
Robertson, L. S.	39						39
Eiswirth, R. R.					1		1
Haddon, W. Jr.						1	1
Kelley, A. B.		2					2
Maloney, A.		1					1
O' Neill, B.			1				1
Zador, P. L.		1					1
Wixom				1			1

3-VOAS, ROBERT B. (33 artículos publicados)

En la base de datos PsycInfo encontramos a Voas, Robert con 33 registros sobre Educación Vial. A continuación solo citamos sus trabajos. En el siguiente apartado comentaremos la reseña de sus trabajos, sus colaboradores y las instituciones donde trabaja:



En 1958 evalúa un cuestionario para analizar las respuestas de deseabilidad social. En 1959 trabaja sobre los programas de entrenamiento de los cadetes de la escuela de aviación de Pensacola y las pruebas de orientación vocacional. En 1982 evalúa un programa policial disuasorio del consumo de alcohol. En 1983 analiza la eficacia y exactitud del detector del alcohol (PAD- Passive Alcohol Detector). En 1986 junto

con Williams realizan el perfil del conductor con DWI (Driving While Intoxicated). El mismo año realiza una revisión sobre las opciones que tienen los DWI, cárcel, terapia y alternativas sociales. En 1987 colabora con Hause para determinar los efectos disuasivos de la aplicación de la nueva normativa respecto al consumo de alcohol. En 1988 describe el papel de la tecnología en el cumplimiento del DUI (Driving Under the Influence). En 1990 con Lacey trabajan sobre cómo se aplica el DWI en EEUU. En 1991 investiga sobre las consecuencias del endurecimiento de la normativa acerca del DUI. En 1993 realiza un estudio nacional sobre la tasa de accidentalidad. En 1997 con Tippetts y Lange elaboran un informe que cubre la evaluación de programas diseñados para reducir la conducción de forma ilegal en los estados de Washington y Oregon. Ese mismo año con Holder y Gruenewal realizaron una evaluación de un programa cuyo objetivo era disuadir a los conductores en el consumo de alcohol, este programa se realizó en colaboración con la comunidad y los medios de comunicación. En 1998 se evalúa la nueva normativa respecto a los delincuentes reincidentes por consumo de alcohol y determina la tasa de reincidencia. En 2000 realiza comparaciones de datos nacionales sobre el DUI. En 2001 con Lange y Treno trabajan sobre los perfiles del conductor. También en 2001 con Fisher elaboran los procedimientos de intervención para prevenir la reincidencia del binomio conducción y consumo de alcohol. En 2002 con Lange y Johnson evalúan la eficacia de un programa centrado en el control del consumo de alcohol en la frontera de EEUU, en 2006 realizan de nuevo la evaluación del programa en colaboración con Romano, Kelley-Baker y Tippetts. Ese mismo año junto con Johnson y Lange describen la acción policial del cuerpo de la Marina en la frontera mejicana respecto al consumo de alcohol de los marines. También en 2002 en colaboración con Blackman, Tippetts y Marques evalúan un programa dirigido a conductores detenidos por consumo de alcohol y que están inscritos en el programa de seguimiento, en el que se llevó a cabo la instalación en sus vehículos del sistema de bloqueo “interlock”. Ese mismo año 2002 con DeYoung evalúan el programa policial de controles de alcoholemia y su eficacia en la reducción de casos de detención por conducir ebrios. En 2003 comenta un capítulo de su libro sobre las medidas de prevención llevadas a cabo para reducir el consumo de alcohol en los conductores. Ese mismo año con Tippetts y Fell evalúan la campaña, tolerancia cero, puesta en marcha en EEUU. En 2006 con Furr-Holden, Lauer, Bright, Johnson y Miller elaboran una prueba de intervención para determinar el consumo de alcohol y otras drogas. En el mismo año con Romano y Peck evalúan dos pruebas consistentes en estimar el consumo de alcohol en conductores (Passive Alcohol Sensor for Estimating BACs y el DWI Enforcement Operations). También en 2006, con Romano, Tippetss y Furr-Holden establecen diferentes perfiles de acuerdo con el consumo de alcohol. En 2007 con Kelley-Baker trabaja sobre las actitudes y los factores de riesgo que influyen en la conducción de los adolescentes. En 2008 establece las pautas para la investigación en la conducción narcotizada (GRDD-Guidelines for Research on Drugged Driving), ese mismo año con Johnson, Turrisi, Taylor y Honts evalúan el impacto de un programa dirigido a conductores con problemas de adicción al alcohol.

LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+Voas Robert B., Correo: voas@pire.org. Institución: Pacific Institute for Research and Evaluation, 11720 Beltsville Drive, Suite 900, Carlverton, MD, US, (<http://www.pire.org/>; 2009)



Colabora también en el Prevention Research Ctr, Berkeley, CA, US con Holder, Harold; en el National Public Services Research Inst, Landower, Alexandria, VA, con Williams, Alan F, 1986; y en el National Public Services Research Inst., Landower, Md, US (1998).

+Publicaciones que realiza sin colaboraciones (1958, 1959, 1982, 1983, 1986a, b; 1987, 1988, 1990, 1991, 1993, 2000, 2003).

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- + Williams, Allan F. (1986).
- + Holder, Harold D. (1997).
- + Lange, James (1997).
- + Treno, Andrew J. (1997).
- +Tippetts, A. Scott, Pacific Institute for Research and Evaluation, Calverton, MD, US, (1997, 1998a, b; 2002, 2006a, b).
- +De Young, David J., California Dept. of Motor Vehicles, R & D Branch, Sacramento, CA, US, (2002).
- +Blackman, Kenneth O., Pacific Institut for Research and Evaluation, Carlverton, MD, US, (2002).
- +Marques, Paul R., Pacific Institute for Research and Evaluation, Calverton, MD, US, (2002)
- +Lange, James, Pacific Institut for Research and Evaluation, Carlverton, MD, US, (2002).
- +Johnson, Mark: Pacific Institut for Research and Evaluation, Carlverton, MD, US, (2002-2008).
- +Fell, James C, Pacific Institute for Research and Evaluation, Calverton, MD, US, (2003).
- +Romano, Eduardo, Pacific Institute for Research and Evaluation, Calverton, MD, US, (2006a, b).
- + Furr- Holden, C., Pacific Institute for Research and Evaluation, Calverton, MD, US, (2006).
- + Honts, Charles Robert, Boise State University, Boise, ID, US, (2008).
- +Kelley-Baker, Tara: Pacific Institute, Calverton, MD, US (2007).
- +Nelsen, Lisa. Boise State University, Boise, ID, US, (2008).
- +Turrisi, Robert J.: Department of Biovehavioral Health Prevention Research Center State College, PA, US, (2008).
- +Taylor, Dexter: Pacific Institute for Research Evaluation, Calverton, MD, US, (2008).

ZONA GEOGRÁFICA

VOAS, ROBERT	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Carlverton, MD	USA
	Landower, MD	
	Boise, ID	
	Pennsylvania, PA	

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante	4º Firmante	5º Firmante	6º Firmante
Voas, R.	33	12	33					
Jhonson, M.	3			2	1			
Turrisi, R. J.	1				1			
Taylor, D.	1					1		
Honts, C. R.	1						1	
Kelley-B., T.	2			1	1			
Fisher, D.	1			1				
Furr-Holden, D.	1					1		
Lauer, E.	1				1			
Bright, K.	1					1		
Johnson, M.	1			1			1	
Miller, B.	1							1
Lange, J. E.	3			1	2			
Romano, E.	3			3				
Peck, R.	1				1			
Tippetts, A.	5			2	2	1		
Fells, J. C.	1					1		
DeYoung, D. J.	1			1				
Holder, H. D.	2			2				
Gruenwald, P. J.	1				1			
Treno, Andrew J.	1				1			
Lacey, J. M.	1			1				
House, J. M.	1			1				
Williams, A. F.	1			1				
Blackman, K. O.	1			1				
Marques, P. R.	1					1		
Hause, J. M.	1			1				

4. McKNIGHT, JAMES (32 artículos publicados)

En la base de datos PsycInfo encontramos 20 trabajos en PsycInfo y en Eric 12 trabajos, del autor McKnight. A continuación se detallan los artículos. En el siguiente apartado se comenta el contenido de sus investigaciones y su lugar de trabajo. En 1982 en colaboración de Edwards se realiza una evaluación de los manuales para aprender a conducir, con el objetivo de mejorar el contenido de aprendizaje. Desde 1966 realiza trabajos sobre programas educativos de educación vial, siendo pionero en la evaluación experimental del simulador de conducción para el entrenamiento de seguridad. En 1970 con Adams elabora el volumen I y II sobre el aprendizaje de conducción de vehículos, desde la perspectiva del análisis de la tarea. En 1971 con Hundt colabora en el programa de seguridad HumRRO, un programa instruccional de educación vial para aprender a conducir, donde se especifican objetivos, tareas de aprendizaje y evaluación; además en otro trabajo colabora en el desarrollo de un sistema de evaluación para seleccionar conductores de autobuses escolares. En 1972 realiza un informe donde se describe el informe del CSHO (Compliance Safety and Health Officers). En 1974 realiza las guías instruccionales para aprender a conducir. En 1986 con McPherson realizan la evaluación del programa para la educación de la seguridad vial, cuyo objetivo es prevenir el consumo de alcohol en alumnos de educación secundaria. En 1987 en colaboración con Edwards se analiza el valor preventivo y disuasivo de la suspensión de la licencia en conductores adolescentes. En 1990 realiza una intervención para adolescentes conductores reincidentes consumidores de alcohol, en la que colaboran los padres. En 1991 investiga sobre las variables que se tratan de medir en los programas educativos, como el conocimiento y la actitud. Ese mismo año junto con Voas estudian el efecto de la suspensión de la licencia por consumo de alcohol, en la conducta de conducción. En 1993, en colaboración con McKnight A Scott realizaron una investigación experimental con 45 situaciones de tráfico y se analizaron sus respuestas, las cuales fueron registradas en un simulador. Ese mismo año en 1993 se evalúan las necesidades de los conductores para consumir alcohol. En 1994 con Streff estudiaron el efecto de una nueva normativa legislativa respecto al consumo de alcohol en conductores de dos condados americanos. En 1995, junto con McKnight A Scott, realizaron una prueba experimental con motoristas para determinar las calidades del casco respecto al sentido del oído y la vista. Ese mismo año investiga sobre el papel de los mediadores en la intervenciones dirigidas a delincuentes por conducir ebrios. En 1997 con Tippetts realiza una publicación sobre una intervención dirigida a conductores detenidos por conducir ebrios que tienen la particularidad de ser reincidentes. Ese mismo año en colaboración con Marques, Tippetts y Scott evaluaron una muestra de conductores ebrios para establecer los perfiles del conductor consumidor de alcohol. En 1998 con Tippetts realiza una investigación con un simulador para estudiar el efecto combinado de la línea de la anchura de carril y el contraste de la línea de pavimento. En 1999 con McKnight A Scott, desarrollaron una prueba para medir la tasa de alcohol en operadores de barcos. Con el mismo autor y el mismo año investigaron sobre pruebas detectoras de déficits, relativas a la edad, sobre la capacidad del conductor de automóviles. En 2003 con McKnight A Scott, investigan sobre la experiencia en la accidentalidad, para poder identificar los antecedentes del accidente en el comportamiento de los adolescentes. También en 2003 con Peck

realizan una intervención para los conductores noveles sancionados y tratan el GDL (Graduated Driver Licensing). En 2007 con Becker y Lusby abordan el tema de la accidentalidad en deportes náuticos.

LUGAR DE TRABAJO E INVESTIGACIÓN

+ National Public Services Research Inst, Alexandria, VA, US

+ Transportation Research Associates, Annapolis, MD, US

<http://www.google.es/images/transportationresearchassociates/>



+ Pacific Institute for Research and Evaluation, Calverton, MD. US

<http://www.google.es/images/PacificInstituteforResearchandEvaluationCalverton>



(<http://www.humrro.org/corpsite/>, 2009)

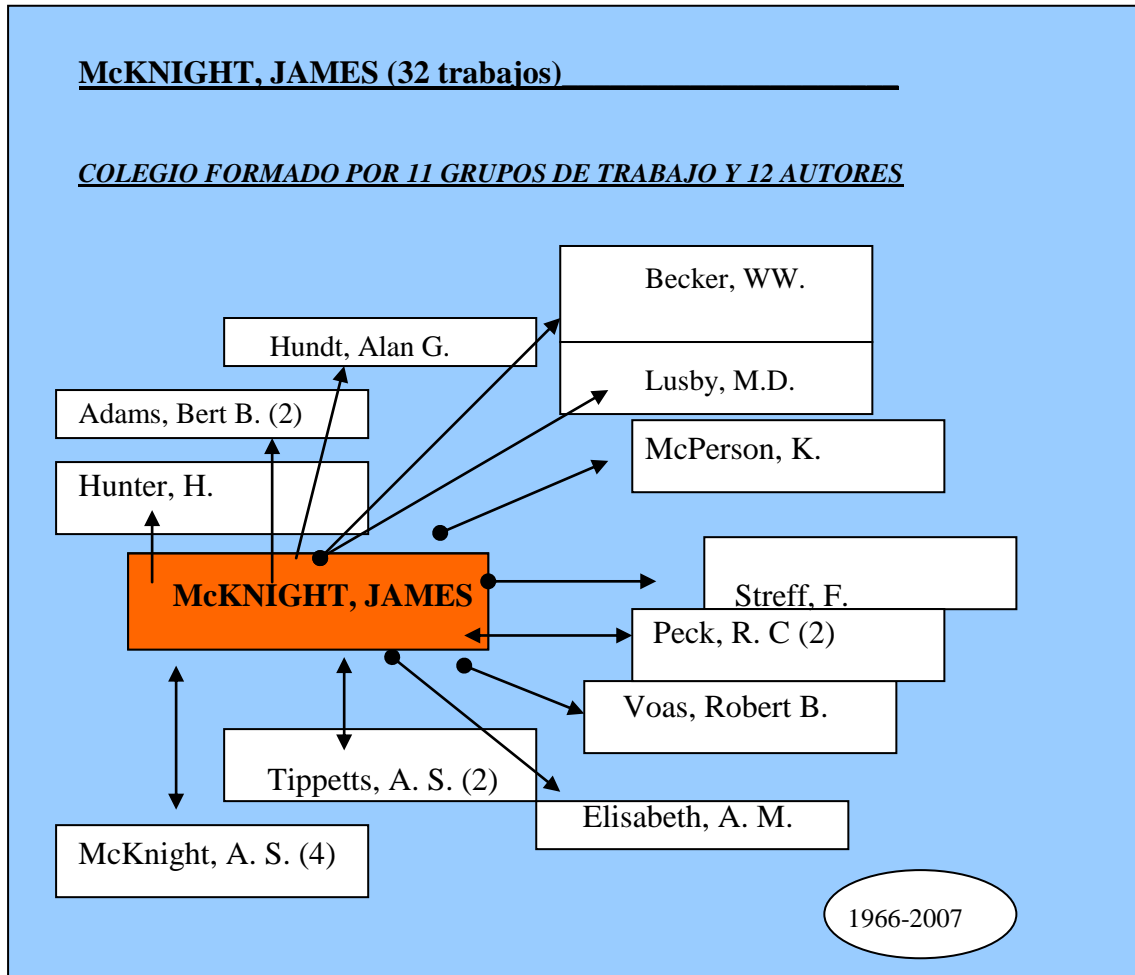


(<http://www.google.es/images/Human+Resources+Research+Organization,+Alexandria>, 2009)

ZONA GEOGRÁFICA

MCKNIGHT, JAMES	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Calverton, MD	USA
	Moorestown, NJ	
	Annapolis, MD	
	Alexandria, VA	

COLABORACIONES CON LOS GRUPOS DE TRABAJO



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- + Edwards, Richard (1982)
- + McPherson, Kenard (1986)
- + Edwards, Mark L. (1987)
- + Tippetts, A. Scott (1997a, b, 1998)
- + Voas, Robert B. (1991)
- + McKnight, A. Scott (1993, 1994, 1995, 1997, 1998, 1999, 2003, 2007), Pacific Institut for Research and Evaluation, Calverton, MD, US
- + Streff, Frederick M. (1994)
- + Langston, Elizabeth A. (1997)
- + Marques, Paul R. (1997)
- + Lange, James E. (1999)
- + Peck, Raymond C. (2003)
- + Becker, Wayne W. (2007), Salutory Technology Inc., Moorestown, NJ
- + Pettit, Anthony J. (2007)
- + Hunter, Harold G. (1966)

+ Adams, Bert B. (1970, 1971)

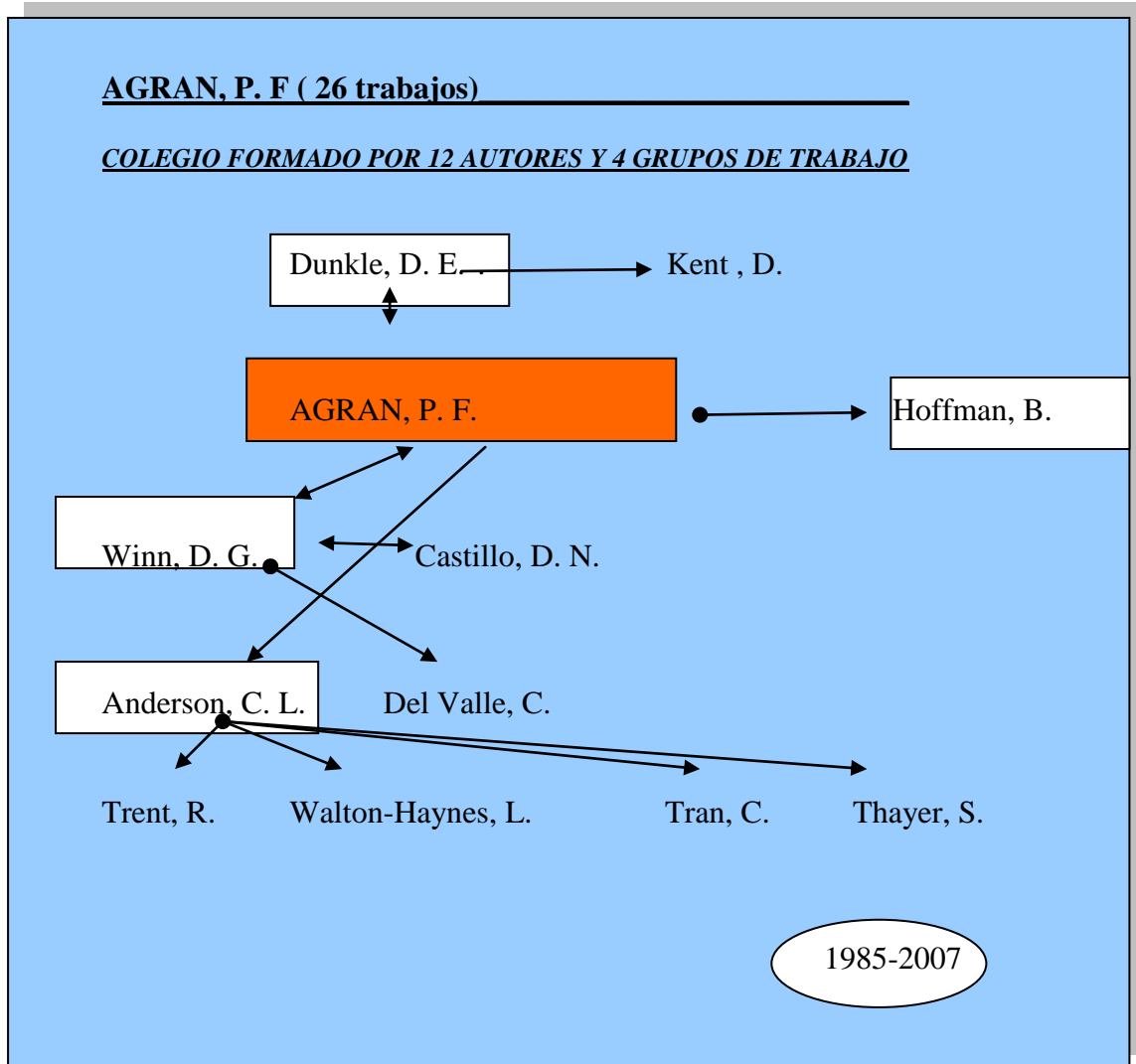
+ Hundt, Alan G. (1971)

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante
McKnight, J.	32	5	32		
McPherson, K.	2			1	1
Tippetts, A. S.	2			2	
Peck, R.	1			1	
Becker, W. W.	1			1	
Lusby, M. D.	1				1
Mcknight, A. S.	4			4	
Elizabeth, A. M.	1			1	
Peck, Raymond	1			1	
Hundt, Alan G.	2			2	
Hunter, Harold G.	1			1	
Adams, Bert B.	2			2	
and others	6			6	

5. AGRAN, PHYLLIS F.(26 artículos publicados)

El autor tiene 26 publicaciones en la base de datos Medline, un trabajo lo realiza sin colaboración y el resto de sus trabajos los realiza con cuatro subgrupos. Winn, D. G. es su mayor colaborador con 22 publicaciones e investiga con Anderson, C. L. con quien publica 10 trabajos, sobre los factores sociales, familiares y culturales que influyen en las lesiones de los niños hispanos. Con el resto de investigadores publica uno y dos trabajos durante los 22 años de colaboración, Trent, Walton- Haynes, Tran y Thayer, sobre los factores responsables de las lesiones infantiles por accidente de tráfico y los programas de prevención llevados a cabo.



COLABORACIONES DE TRABAJOS CON OTROS AUTORES

Realiza las siguientes colaboraciones durante 22 años: Wherle, P. F. (1985); Dunkle, D. E. (1985, 1987); Winn, D. G. (1985, 1987, 1990, 1992, 1993, 1995, 1996, 1998, 2001, 2003, 2004, 2006); Kent, D. (1987); Castillo, D.N. (1990, 1992); Anderson, C. L. (1995, 1996, 1998, 2003, 2004, 2006); Tran, C. (1996); Del Valle, C. (1998); Walton- Haynes, L. (2001); Trent, R. (2001, 2003); Walton-Haynes, L. (2003); Thayer, S.(2003); Hoffman, B. (2008).

CARGO LABORAL E INSTITUCIONES DE INVESTIGACIÓN

+ Professor, Pediatrics, School of Medicine , Faculty Associate, Health Policy & Research, M.D., M.P.H. 1969, Harvard University.



(<http://www.faculty.uci.edu/adm/index.cfm>)

+ University of California



(<http://www.berkeley.edu/>)

+Center for Health Policy and Research.



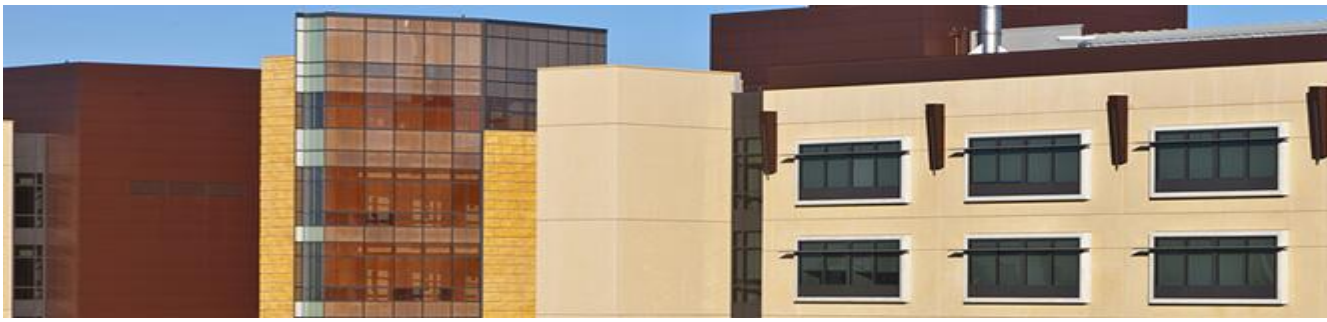
(<http://www.healthpolicy.ucla.edu/>, 2009)

+Pediatric Injury Prevention Research Group, Irvine, California.



(<http://www.google.es/imagesPediatricInjuryPreventionResearchGroupIrvine>).

+ Department of Pediatrics and Health Policy and Research, University of California, Irvine, California, USA,(<http://www.uci.edu/>, 2009)



+ Child Injury and Traffic Safety Research Group, Irvine, California

+ Department of Emergency Medicine, Center for Trauma and Injury Prevention Research, University of California, Irvine, 101 The City Dr., Building 200, Suite 715, Orange, California, USA.

+ Academic distinctions: Shining Light Award, Prevent Child Abuse Orange County 2002; Irvine Community Drug Prevention. Outstanding Supporter of Prevention, 2001/2002.

pagran@uci.edu

(<http://www.faculty.uci.edu/profile.cfm/faculty>).

ZONA GEOGRÁFICA

AGRAN, PHYLLIS F.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Irvine, California	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

A continuación vemos el lugar que ocupa cada uno de los investigadores de su grupo en las firmas de los trabajos, el grupo está formado por seis firmantes.

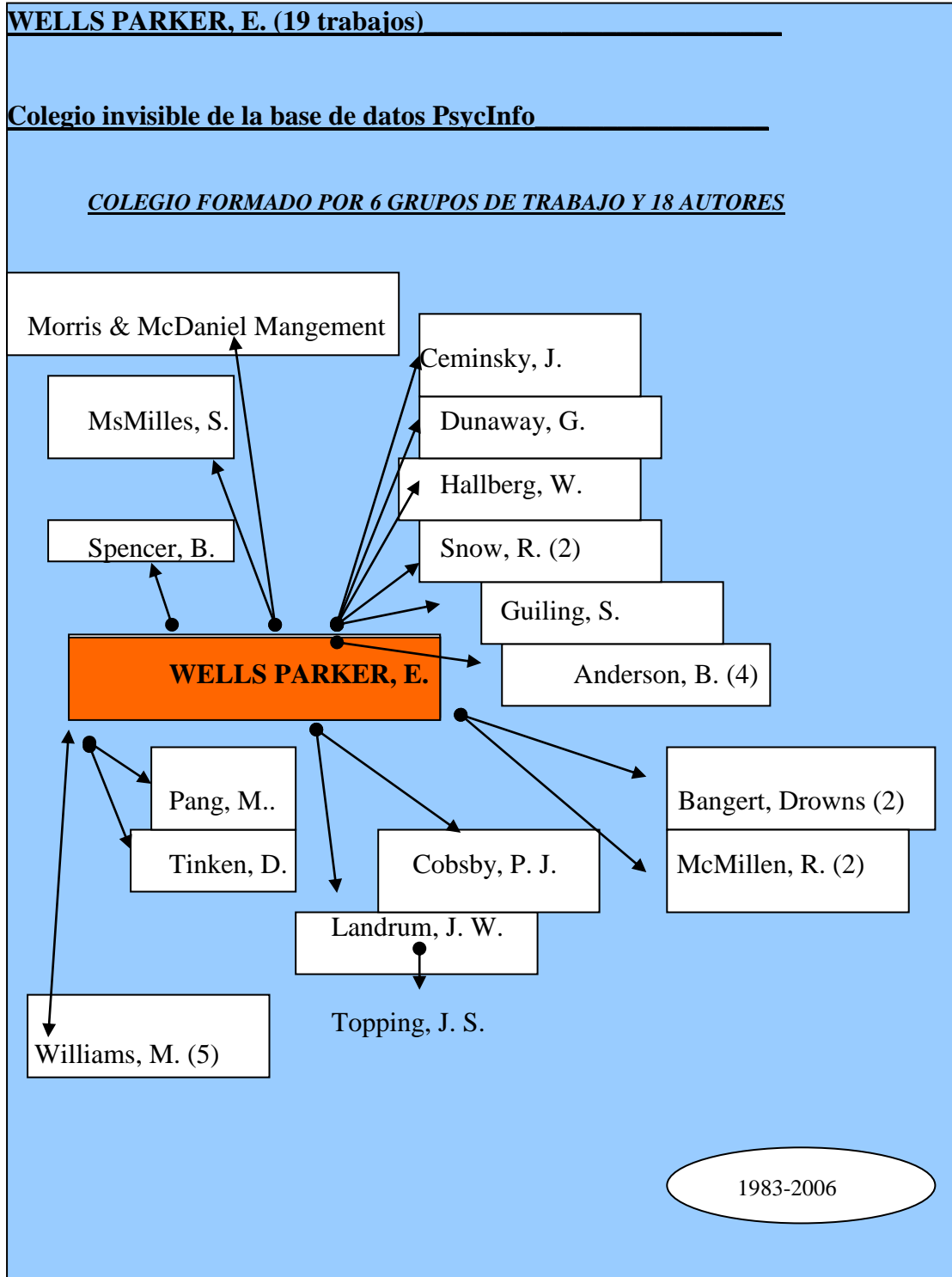
	Trabajos en Solitario	1° Firmante	2° Firmante	3° Firmante	4° Firmante	5° Firmante	6° Firmante	FR total trabajos
Agran, P. F.	1	26						26
Anderson, C. L.			4	6				10
Castillo, D. N.			2	3				5
Dunkle, D. E.			6					6
Del Valle, C.					1	1		2
Hoffman, B.			1					1
Kent, D.					1			1
Thayer, S.							1	1
Tran, C.					1			1
Trent, R.					2			2
Walton-Haynes, L.			10			2		12
Winn, D. G.				12				12

6. WELLS-PARKER, ELISABETH (21 artículos publicados)

La autora Wells-Parker tiene 19 trabajos en la base de datos PsycInfo y 2 trabajos en la base de datos Medline. En el siguiente apartado realizaremos una reseña de sus trabajos publicados.

Este autor tiene 19 publicaciones en la base de datos PsycInfo. Wells- Parker, Elisabeth tiene colaboraciones desde 1983 a 2006. En 1983 junto con Morris et al. y MsMiles realizan perfiles de conductores con DWI de acuerdo con su edad. En 1986 en colaboración con Cosby y Landrum a partir del análisis estadístico de un modelo, realizan una tipología de delincuentes que conducen y beben. En 1988 con Cosby realizan un seguimiento de los conductores a los que se ha suspendido la licencia de conducción, por consumo de alcohol, y se registran sus conductas para elaborar un perfil del conductor sin licencia. En 1988 en colaboración con Anderson, Landrum y Snow aplican el LAI (Life Activities Inventory) para conductores con DUI que son reincidentes. En 1989 junto con Anderson y Landrum comparan intervenciones tradicionales y novedosas para prevenir el consumo de alcohol entre conductores. En 1990 evalúa la eficacia de una serie de intervenciones y estrategias para los conductores que presentan DUI (Driving Under the Influence). Ese mismo año con Landrum y Topping realizan una intervención para los conductores que presentan DWI (Driving While Intoxicated). En 1993 con Bradley y Timken obtienen indicadores psicométricos para los análisis de personas con DUI. En 1995 junto con Williams determinan las diferentes líneas de investigación sobre el DUI. En ese mismo año con Bangert- Drowns, McMillen y Williams presentan los resultados de un programa de prevención sobre el consumo de alcohol basado en el modelo teórico de la publicación anterior. En 2000 en esta publicación reflexiona sobre la perspectiva de futuro de los conductores ebrios y la eficacia de las intervenciones presentes y futuras. En 2005 realiza un manual que revisa las distintas línea de actuación sobre la prevención del consumo de alcohol. En 1998 con Williams, Dill y Kenne realizan un análisis psicométrico para determinar los diferentes perfiles del conductor que conduce ebrio. En 2000 en colaboración con Kenne realizan una investigación sobre los cambios que experimenta un individuo (DUI- Driving Under Influence) en un programa de prevención de consumo de alcohol. En 2002 junto con Williams realizan una intervención para reducir el consumo de alcohol en conductores de vehículos. Ese mismo año con Ceminsky, Hallberg, Snow, Dunaway, Guiling, Williams y Anderson, realizan un estudio sobre dos variables, la agresividad y la experiencia, en los conductores de EEUU. En 2004 colabora con Williams y realizan un programa de intervención de los delincuentes con DWI (Driving While Intoxicated). En 2006 en una intervención estudia quiénes son más receptivos en el programa, dentro del grupo de población de delincuentes detenidos por conducir ebrios.

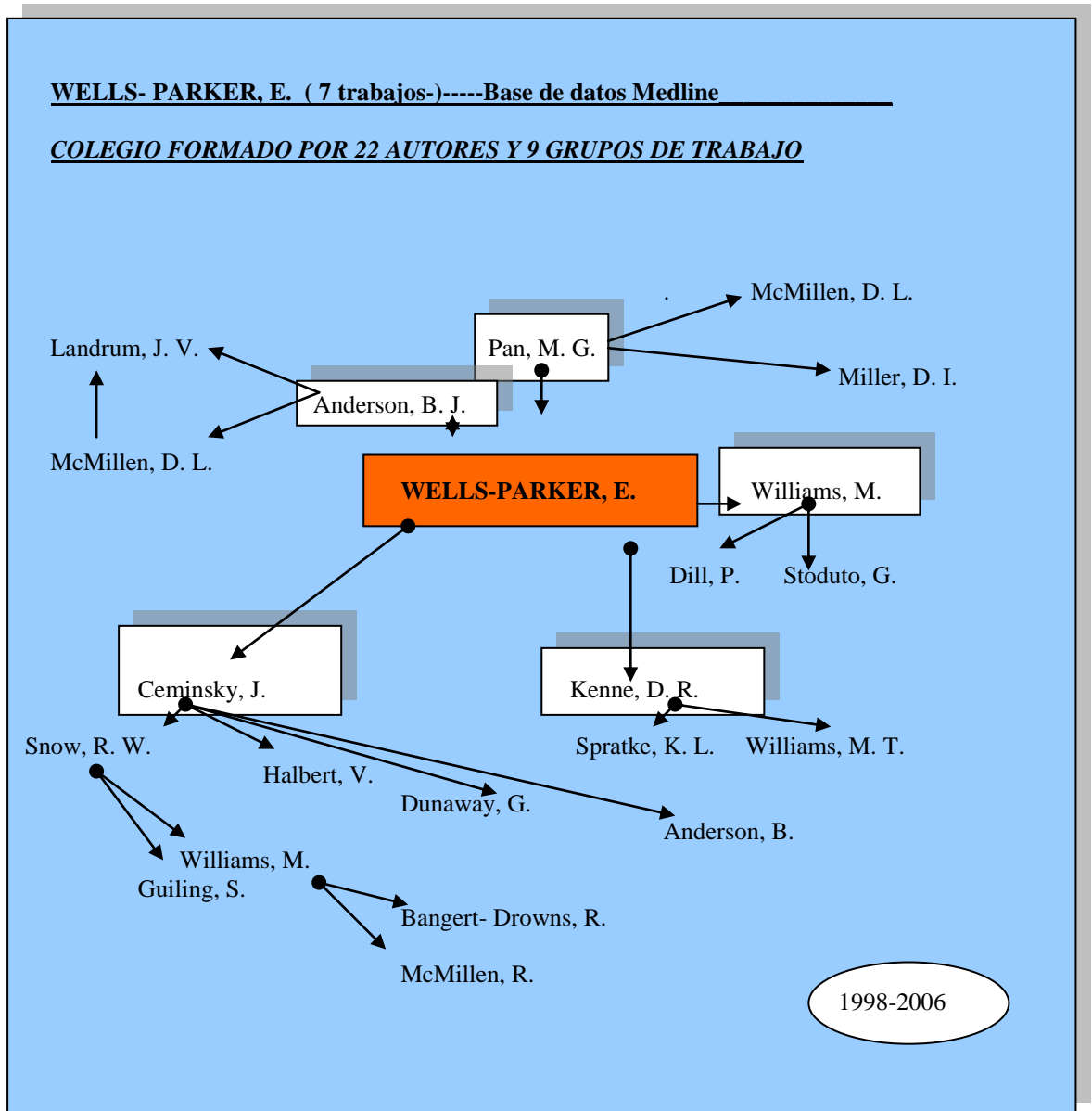
COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



La autora tiene 7 publicaciones en la base de datos Medline. De los cuales 5 coinciden con la base de datos PsycInfo.



La autora tiene 7 publicaciones en la base de datos Medline, y como primera firmante de este grupo formado por 22 autores, colaboran durante 8 años. Los autores que tienen mayor producción son Anderson con tres trabajos, y McMillen y Snow con dos publicaciones. El resto colabora con un trabajo. Este equipo de investigación trabaja sobre la prevención del consumo de alcohol en conductores consumidores reincidentes (DUI).



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- + Morris & McDaniel Mangement Consultants (1983)
- + MsMiles, Shelly (1983)
- + Spencer, Barbara (1983)
- + Cosby, Pamela J. (1986)
- + Landrum, James W. (1986, 1988, 1989, 1990)
- + Cosby, Pamela J. (1988)
- + Topping, Jeff S. (1990)
- + Bangert- Drowns, Robert (1990, 1995).
- + McMillen, Robert (1991, 1995).
- + Williams, Marsha (1995a, 1995b, 1998, 2000, 2002, 2004, 2006), Social Science Research Center, Mississippi State University, Mississippi State, MS.
- + Dill, Patricia (1998, 2006), Social Science Research Center, Mississippi State University, Mississippi State, MS.
- + Kenne, Deric (1998), Social Science Research Center, Mississippi State University, Mississippi State, MS.
- + Kenne, Deric R. (1998, 2000).
- + Spartke, Kris L. (2000).
- + Ceminsky, Jennifer (2002), Social Science Research Center, Mississippi State University, Mississippi State, MS.
- + Halberg, Victoria (2002), Social Science Research Center, Mississippi State University, Mississippi State, MS.
- + Snow, Ronald W (1988, 2002), Social Science Research Center, Mississippi State University, Mississippi State, MS.
- +Dunaway, Gregory (2002), Social Science Research Center, Mississippi State University, Mississippi State, MS.
- + Guiling, Shawn (2002), Social Science Research Center, Mississippi State University, Mississippi State, MS.
- + Anderson, Bradley (1989, 2002), Social Science Research Center, Mississippi State University, Mississippi State, MS.
- +Stoduto, Gina (2006)
- +Pang, M. G. (1991)
- +Spartke, K.L. (2000)
- + Williams, M. T. (2000)
- + Ceminsky, Jennifer (2002)
- +Dill, Patricia (2006)

ZONA GEOGRÁFICA

WELLS-PARKER ELIZABETH	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Mississippi State, MS	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

AUTORES	Fr total trabajos	Trabajos en solitario	1° Firmante	2° Firmante	3° Firmante	4° Firmante	5° Firmante	6° Firmante	7° Firmante	8° Firmante
Anderson, B.	5			3	1					1
Anderson, B. J.	3			3						
Bangert-Drowns, R.	3			3						
Ceminsky, J.	2			2						
Cosby, P. J.	2			1	1					
Dill, D.	1			1						
Dunaway, G.	2					1	1			
Guiling, S.	1						1			
Guiling, S.	1							1		
Halberg, V.	2				2					
Kenne, D. R.	2			2						
Landrum, J. W.	3				3					
Landrum, J. W.	2				1	1				
McMillen, R.	2				2					
McMiller, D. L.	4				3	1				
Pan, G.	1			1						
Pang, M.	1			1						
Snow, R.	4					4				
Spratke, K. L.	1				1					
Stoduto, G.	1					1				
Timken, D.	1				1					
Topping, J. S.	1				1					
Wells- Parker, E.	21	1	21							
Williams, M.	9			4	1	2			2	
Williams, M. T.	1					1				

LUGAR DE TRABAJO

+ Department of Psychology, Social Science Research Center, Mississippi State University, Correo electrónico: bwparker@ssrc.msstate.edu



Professor of Psychology and Research Psychologist
Social Science Research Center

E-mail: Beth.Wells-Parker@ssrc.msstate.edu



Email: bwparkerss@ssrc.msstate.edu

La Dr. Wells-Parker's trabaja sobre las áreas de interés sobre el alcohol, drogas y su influencia en la seguridad vial. Trabaja en " The National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, National Institute on Aging, National Highway Traffic Safety Administration, National Institutes of Health, Agency for Health Research and Quality, Office of Special Projects (HRSA), Mississippi Governor's Highway Safety Program and the NRTA/AARP Andrus Foundation.

+ The National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism



(<http://www.google.es/images/TheNationalInstituteonAlcoholAbuseandAlcoholism>
+National Highway Traffic Safety Administration, 2009.



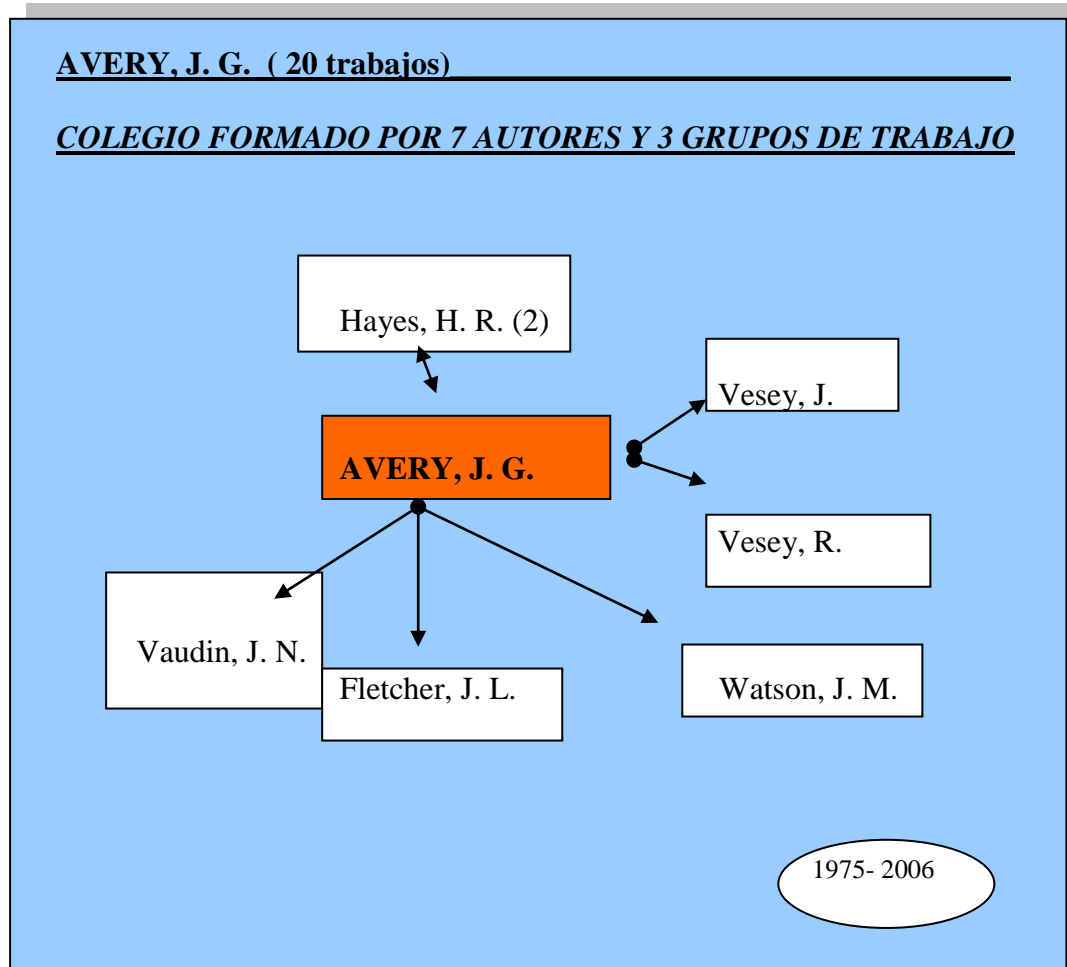
+Agency for Health Research and Quality



(<http://www.google.es/images/Health+Research+and+Quality>, 2009)

7.AVERY, J.G. (20 artículos publicados)

El autor tiene 20 publicaciones en la base de datos Medline, de los cuales realiza 13 trabajos sin colaboración. El colegio tiene una duración de 31 años. Colabora con siete autores con los cuales realiza los siete trabajos restantes. Se distinguen tres subgrupos formados por Hayes; Vesey-Vesey; y Vaudin-Fletcher y Watson. Con quien colabora con dos publicaciones es Hayes y con el resto, Fletcher y Watson, contribuyen con una publicación; el tema que investigan son los factores causales de la accidentalidad infantil.



LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ South Warwickshier Health Authority, Market Street, MD, FFCM, District Medical Officier, Warwick, UK.



(<http://www.google.es/images/District+Medical+Officer,+Warwick,+UK>)

AVERY, J. G.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Warwick	United Kingdom

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

Realiza las siguientes colaboraciones durante 31 años: Vesey, J. (1983); Vesey, R. J. (1983); Hayes, H. R. (1985, 1986); Vaudin, J. N. (1990); Fletcher, J. L. (1990); Watson, J. M. (1990).

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante	4º Firmante	Fr total trabajos
Avery, J. G.	13	20				20
Fletcher, J. L.				1		1
Hayes, H. R.			2			2
Vaudin, J. N:			1			1
Vesey, J.			1			1
Vesey, J. R.				1		1
Watson, J. M.					1	1

8. MANN, ROBERT (19 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos PsycInfo 19 trabajos de Mann, Robert. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. En 1983 en colaboración con Leigh y Vingilis realizan un programa dirigido para rehabilitar a conductores alcohólicos, para evaluar su eficacia. En 1988 junto con Vingilis y Stewart realizan un programa educativo para modificar el comportamiento individual, para las personas que necesitan una rehabilitación para prevenir el consumo de alcohol. En 1986 con Vingilis, Leigh, Anglin y Blefgen realizan un programa escolar para prevenir el consumo de alcohol entre adolescentes. En 1988 junto con Anglin trabajan sobre el impacto per cápita de la tasa de

accidentalidad por causa del alcohol, con el mismo autor en 1990 amplía el estudio vuelven a realiza una revisión sobre la disponibilidad del alcohol, la consumición per cápita y la tasa de accidentalidad por causa del alcohol. Ese mismo año con Smart trabajan sobre las medidas de prevención del consumo de alcohol. En 1991 en colaboración con Vingilis, Gavin, Adlaf et al., examinaron el impacto disuasivo en una intervención dirigida a 2739 conductores de Ontario, para prevenir el consumo de alcohol. En 1993 con Anglin, Wilkins y Evelyn et al., investigan y realizan un seguimiento sobre la tasa de accidentalidad en conductores detenidos por conducir ebrios. En 1994 con Anglin y Wilkins trabajan sobre la rehabilitación de los conductores que han sido condenados por conducir ebrios. En 1995 revisa las investigaciones centradas en las medidas de prevención de consumo de alcohol basadas en las nuevas medias legislativas. En 1996 con Smart y Anglin detallan las medidas de prevención para la reducción del consumo de alcohol que son responsables de los accidentes de tráfico. En 2002 realiza tres líneas de investigación para determinar los efectos del alcohol en la conducción, en la segunda parte de la investigación determina como los nuevos límites legales modifican los hábitos conductuales. En 2003 con Smart, Stoduto, Adlaf, Vingilis, Beirness, Lambie y Asbridge ponen en marcha una intervención basada en la disuasión del consumo de alcohol, acompañada de una nueva normativa legislativa. En 2004 junto con Robert Smart, Reginald, Stoduto e Ialomiteanu trabajaban sobre los efectos del alcohol y la agresividad en la accidentalidad, identifican el perfil del conductor que conduce ebrio y presenta rasgos de agresividad. En 2006 con Rootman, Shuggi y Adlaf trabajan sobre la adicción del alcohol, y cometan de qué forma se pueden realizar programas de rehabilitación para reducir su adicción. En 2007 junto con Adlaf, Zhao, Stoduto, Ialomiteanu, Smart y Asbridge relacionan el consumo del cannabis con la tasa de accidentalidad en conductores adultos. Ese mismo año en colaboración con Zhao, Stoduto, Adlaf, Smarty Donovan realizan una intervención para medir en qué medida la agresividad actúa en la conducción.

ZONA GEOGRÁFICA

MANN, ROBERT E.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Toronto, Ontario	Canada
	Halifax, NS	Canada
	Pittsburgh, PA	USA

LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ Addiction Research Foundation, Toronto, Canada
(<http://www.hospitalsoup.com/listing/45704-addiction-research-foundation>, 2009)



+ Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.

(<http://www.camh.net/>, 2009)

(<http://www.google.es/images/Centre+for+Addiction+and+Mental+Health/Toronto+Ontario+Canada>, 2009)



+ Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.

(http://www.camh.net/About_CAMH/Guide_to_CAMH/Research/Social_Prevention/index.html, 2009).

+ Department of Public Health Sciences Faculty of Medicine, University of Toronto, Ontario, Canada.

(<http://www.facmed.utoronto.ca/Page14.aspx>, 2009)



UNIVERSITY OF TORONTO
FACULTY OF MEDICINE

International Leadership
in Health Research and Education



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+ Leigh, G. (1983)

+ Vingilis, E.R. (1983, 1986)

+ Leigh, G. (1986)

+ Stewart, Kathryn (1988).

+ Anglin, L. (1984, 1986, 1993)

+ Vingilis, Evelyn (1988, 1991, 1993, 1994)

+ Blefgen, H. (1986)

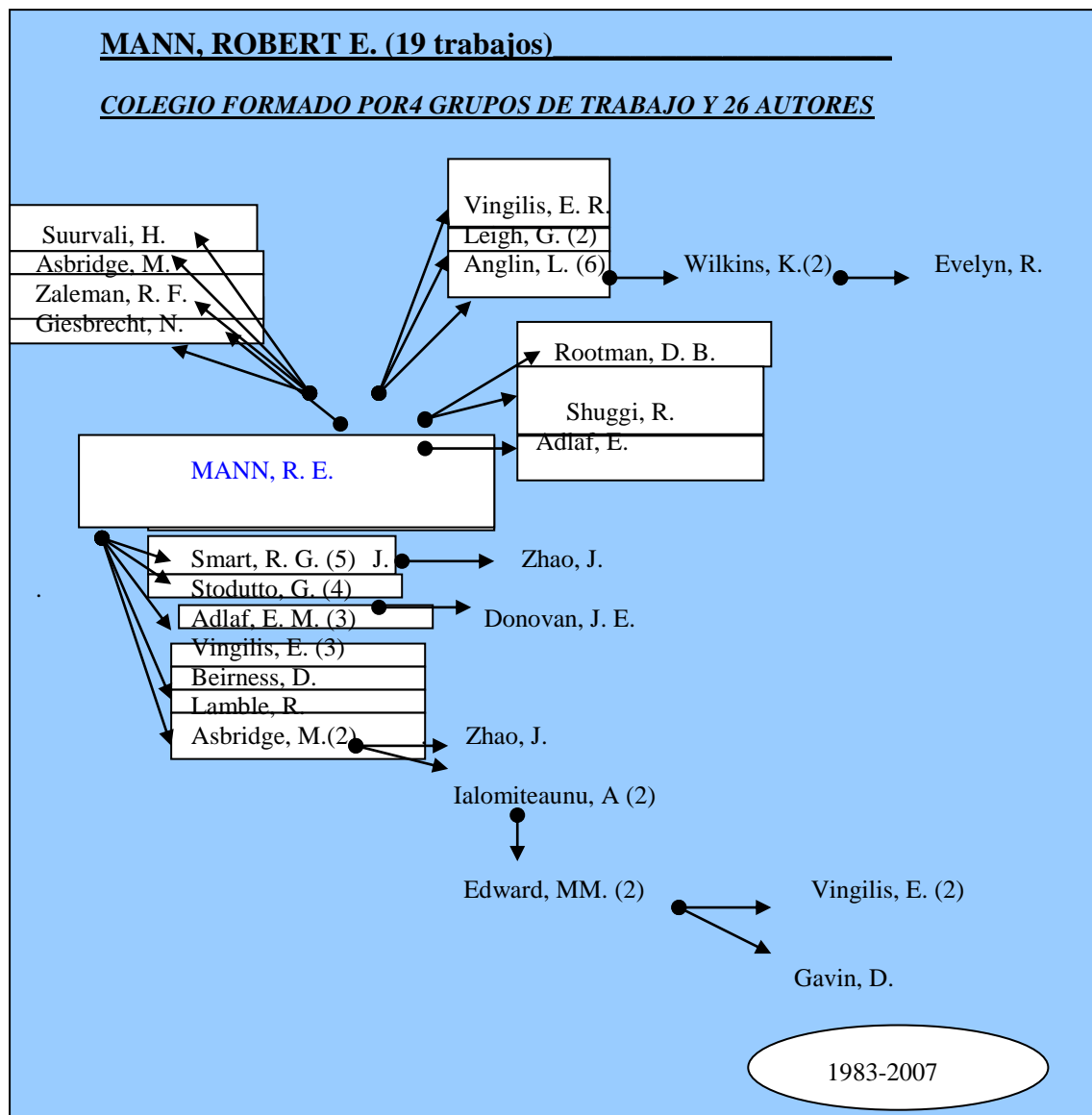
+ Anglin, Lise (1996)

+ Smart, Reginald G. (1990).

- + Gavin, Douyglas (1991)
- + Smart, Reginald G. (2003), Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.
- + Stoduto, Gina, (2003), Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.
- + Adlaf, Edward M., (1991, 2003), Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.; Department of Public Health Sciences Faculty of Medicine, University of Toronto, Ontario, Canada.
- + Vingilis, Evelyn, (2003), Population and Community Health Unit, Faculty of Medicine and Dentistry, University of Western, Ontario, London, Ontario, Canada.
- + Beirness, Douglas, (2003), Traffic Injury Research Foundation, Ottawa, Ontario, Canada.
- + Lamble, Robert, (2003), Road Safety Program Office, Road User Safety Branch, Ontario Ministry of Transportation, Toronto, Ontario, Canada.
- + Asbridge, Mark (2003), Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.
- + Robert Smart, Reginald G. (2004), Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.
- + Stoduto, Gina (2004), Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.
- + Edward, M. (2004), Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.
- + Ialomiteanu, Anca (2004), Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.
- + Rootman, Dan B. (2006), Faculty of Medicine, Queen's University, Kingston, ON, Canada.
- + Shuggi, Rania (2006), Center for Addiction and Mental Health Sciences, Faculty of Medicine, University of Toronto, Ontario, Canada.
- + Adlaf, Edward (2006), Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada; Department of Public Health Sciences, Faculty of Medicine, University of Toronto, Ontario, Canada.
- + Zalcman, Rosely Flam (2006), Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.
- + Asbridge, Mark (2006), Department of Community Health and Epidemiology, Dalhousie University, Halifax, NS, Canada.
- + Suurvali, Helen (2006), Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.
- + Adlaf, Edward (2007), Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada; Public Health and Regulatory Police Section.
- + Zhao, Jinhi (2007), Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.; Department of Public Health Sciences, Faculty of Medicine, University of Toronto, On, Canada.
- + Stoduto, Gina (2007), Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.

- + Ialomiteau, Anca (2007), Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.
- + Smart, Reginald (2007), Social, Prevention and Health Policy Research Department, Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, Ontario, Canada.
- + Asbridge, Mark (2007), Department of Community Health and Epidemiology, Dalhousie University, Halifax, NS, Canada
- + Smart, Reginald G. (2007). Centre for Addiction and Mental Health, Toronto, ON, Canada.
- + Donovan, John E. (2007). Department of Psychiatry, School of Medicine, University of Pittsburgh.

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



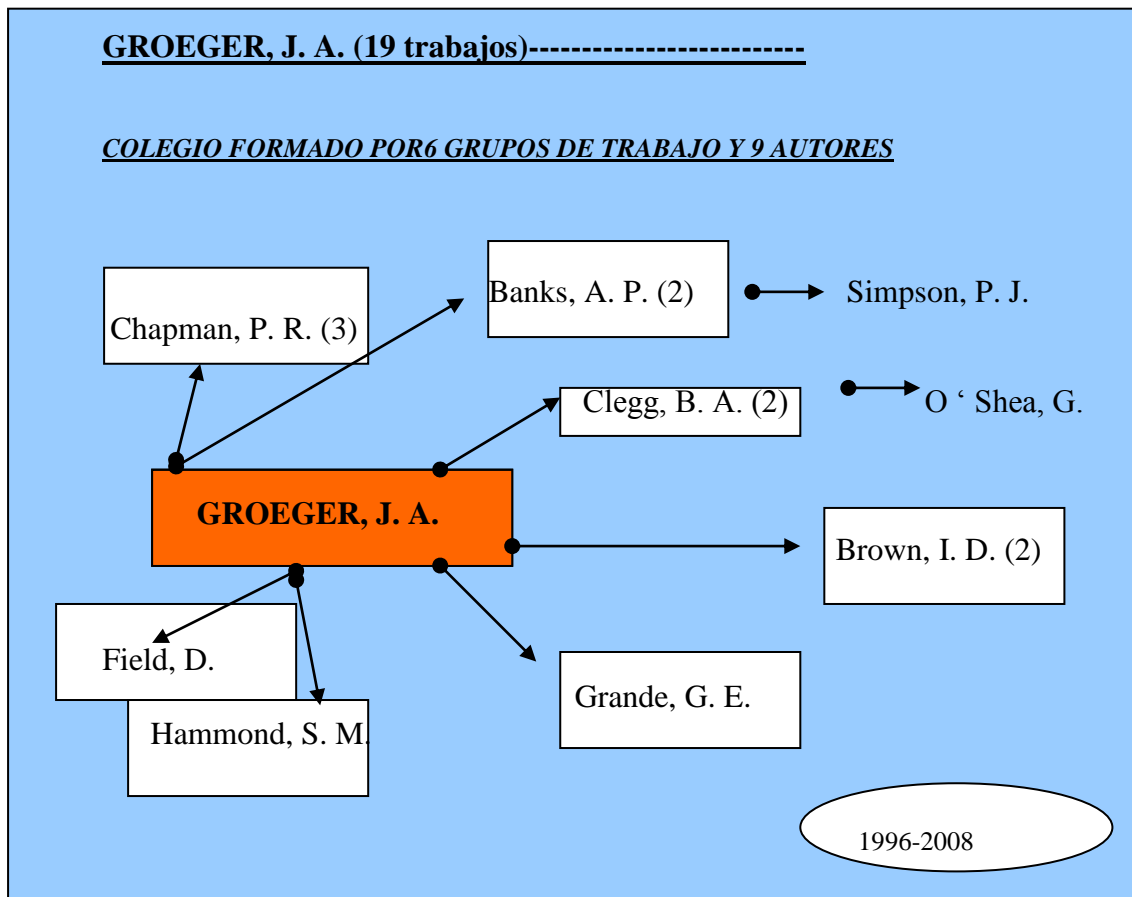
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Total trabajos	Trabajos en solitario	1° Firmante	2° Firmante	3° Firmante	4° Firmante	5° Firmante	6° Firmante	7° Firmante	8° Firmante
Mann, R. E.	19	2	19							
Vingilis, E. R.	5			2	2		1			
Leigh, G.	2			1	1					
Anglin, L.	6			4	1	1				
Befgen, H.	1						1			
Smart, R. G.	4			3			1	1		
Stoduto, G.	4				3	1				
Adlf, E. M.	4			1	1	2				
Beirness, D.	1							1		
Lamble, R.	1								1	
Asbridges, M.	1							1		1
Rootman, D. B.	1			1						
Shussi, R.	1				1					
Zaleman, R. F.	1			1						
Asbridge, M.	1				1					
Suirvali, H.	1					1				
Giesbrecht, N.	1						1			
Zhov o, J.	1				1			1		
Ialomiteanu, A.	1					1	1			
Donovan, J. E.	1							1		
Zhao, J.	1			1						
Edward, M.	1					1				
Wilkins, K.	2				2					
Evely, R.	1					1				
Gavin, D.	1				1					
Stewart, K.	1					1				

9. GROEGER, JOHN A. (19 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos PsycInfo 19 trabajos de Groeger. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. Este autor tiene 19 publicaciones en la base de datos PsycInfo. En 1988 con Brown trabajan sobre el campo visual del conductor, en diferentes situaciones con limitaciones y sin limitaciones intentar mejorar el funcionamiento de la tarea visual en la conducción de vehículos. En 1989 junto con Brown recogieron datos sobre las capacidades necesarias para la conducción, el sexo, la edad y la experiencia. Ese mismo año realizó una investigación sobre los errores conceptuales de los motoristas. En 1990 con Chapman investigaron sobre los juicios que establecen los conductores en relación a maniobras particulares y situaciones de alto riesgo. Ese mismo año en 1990, realiza un trabajo donde se asocia el desarrollo de la habilidad con su relación a la causalidad y el

riesgo al accidente. En 1995 repasa la investigación referente a la actitud de los conductores referentes a los cambios legislativos sobre las leyes de tráfico. En 1996 junto con Chapman investigan sobre el papel del riesgo y de la dificultad en la tarea de la conducción; así como el papel de la expectativas y el comportamiento de anticipación en la reducción de accidentes. Ese mismo año con Grande trabajan sobre la relación entre la habilidad y la capacidad de conducción del automóvil. En 1997 en colaboración con Chapman realizan un estudio sobre la toma de decisiones en un grupo de 160 adultos, el objetivo del estudio era entender por qué la información normativa sobre la sanción reduce la conducta de sobrepasar el límite de la velocidad. En 1999 junto con Field y Hammond con una muestra de 403 voluntarios entre 17 y 77 años exploraron las relaciones entre diferentes funciones cognitivas que se ponen en marcha a la hora de conducir un automóvil. Ese mismo año explora sobre cómo se puede comprender y explicar la tarea de conducir desde términos psicológicos.



En 2000 realiza una reflexión sobre por qué el autor decide estudiar los aspectos psicológicos implicados en la tarea de conducción de un automóvil. En 2002 en colaboración con Kingdom este trabajo resume una investigación presentada en el Congreso Internacional de 2002 sobre Psicología Aplicada. Comenta la situación de la Psicología del Tráfico y su relación con la Psicología Cognitiva y en especial cuando se aplica la psicología cognitiva a la tarea de conducir. En 2005 con Clegg y

O' Shea investigan sobre las tareas que realiza habitualmente en maquinista de trenes, concretamente trabajan sobre las tareas de búsqueda visual y la toma de decisiones independientes de las señales de color que a veces deben tomar. En 2007 en colaboración con Clegg trabajan sobre la variaciones en la cantidad de instrucciones que se emplean en el aprendizaje de tareas complejas, y en concreto especifican como es el proceso de obtención del examen de conducir. Ese mismo año con Banks realiza una revisión teórica sobre las mejoras de las habilidades de conducción con el entrenamiento, se analizan los tipos de entrenamiento y las mejoras a largo plazo. En 2008 junto con Banks y Simpson investigan sobre el recuerdo de lugares mediante una secuencia de sonidos.

LUGAR DE TRABAJO E INVESTIGACIÓN

+ University of Surrey, Department of Psychology, Guilford, United Kingdom.
Creada desde 1966.

(<http://www.surrey.ac.uk/>, 2009)



+ Colabora también con el MRC Cognition and Brain Sciences Unit. MRC (Medical Research Council) con el autor Chapman, Peter R.
(<http://www.mrc-cbu.cam.ac.uk/history/>, 2009)



Operativo desde 1944, este centro contribuye al desarrollo teórico y práctico de programas sobre la investigación de los procesos básicos tales, como la atención, memoria, comunicación y emoción.

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES DURANTE 1988-2008.

- + Rothengatter, J. A., University of Groningen, Department of Pyschology, The Netherlands. (1988).
- + Brown, ID (1988, 1989).
- + Chapman, Peter R. (1990, 1997).
- + Grande, Gunn E. (1996).
- + Field, David, University of Surrey, Guilford, United Kingdom, (1999).+ Hammond, Sean M. (1999).+Clegg, Benjamin A. , Colorado State University, Ft. Collins, CO, US (2005).+ O' Shea, Geoffrey, Colorado State University, Ft. Collins, CO, US (2005).+Banks, A. P. , University of Surrey, Guilford, United Kingdom (2007, 2008). + Simpson, P. J. , University of Surrey, Guilford, United Kingdom (2008).

GROEGER, JOHN A.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Guilford	United Kingdom

ESQUEMA DE LAS COLABORACIONES EN SUS INVESTIGACIONES

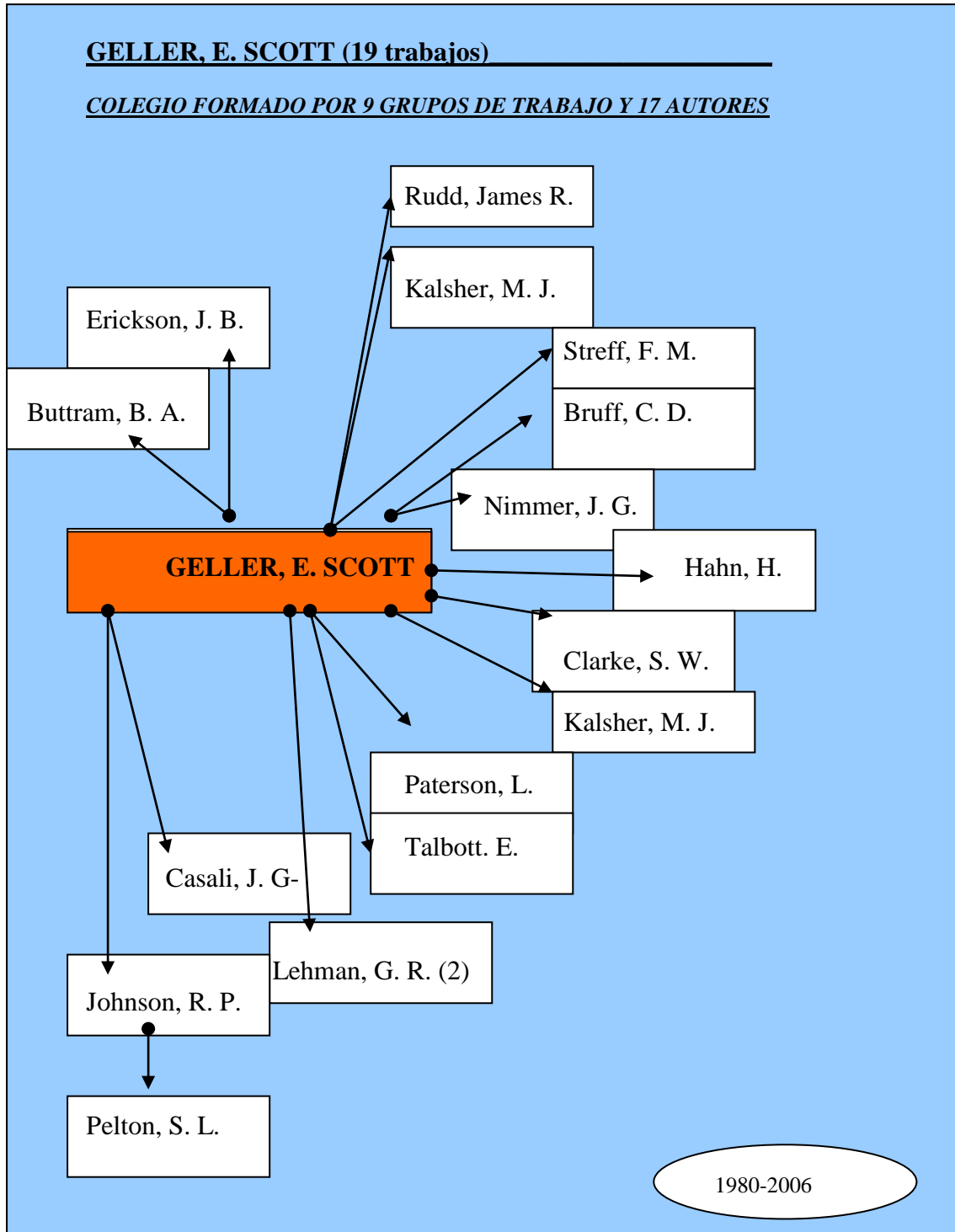
	Total trabajos	Trabajos en solitario	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante
Groeger, J. A.	19	7	19		
Banks, A. P.	2			2	
Simpson, B. J.	1				1
Clegg, B. J.	2			2	
O' Shea, G.	1				1
Field, D.	1			1	

Hammord, S. M.	1				1
Chapman, P. R.	2			2	
Grande, G. E.	1			1	
Brown, I. D.	1			1	

10. GELLER, E. SCOTT (19 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos PsycInfo 19 trabajos de Geller. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. Este autor tiene 19 publicaciones en la base de datos PsycInfo. En 1980 en colaboración con Casali y Johnson realizan 1579 observaciones sobre el uso del cinturón de seguridad e identifican el perfil del conductor que lleva y no lleva puesto el cinturón de seguridad; también comentan los sistemas tecnológicos como el zumbido para alertar del riesgo de no llevar puesto el cinturón de seguridad. En 1982 junto con Johnson y Pelton realizan una intervención para promover el uso del cinturón de seguridad. Ese mismo año con Paterson y Talbott ponen en marcha un programa de contingencias para motivar el uso del cinturón de seguridad. En 1984 con Hann promueven el uso del cinturón de seguridad de automóviles profesionales a través de un programa de incentivos. En 1985 realiza un programa comunitario para promocionar el uso del cinturón de seguridad. En 1987 junto con Rudd, Kalsher, Streff et al., realizan una revisión para motivar el uso del cinturón de seguridad a largo y corto plazo. Se realizaron cuatro programas diferentes y todos ellos mandaron cartas recordativas. En 1988 con Lehman revisan artículos sobre las variables personales que se asocian al DUI (Driving under the influence) y también se revisan los factores ambientales que afectan a los universitarios en el consumo del alcohol. En 1990 describe un programa dirigido a la seguridad ocupacional, se describen los procedimientos, la intervención, la evaluación y la administración de recompensas para realizar los talleres de entrenamiento. Ese mismo año junto con Berry, Ludwig, Evans et al., enfocan su investigación a partir de la modificación conductual para reducir lesiones y promover la seguridad en el automóvil. En 1991 en colaboración con Clarke y Kalsher, describe una intervención para prevenir el consumo de alcohol en universitarios. Ese mismo año con Lehman realizan una intervención para promocionar el uso del cinturón de seguridad a través de la tarjeta de la promesa. En 1993 realiza una revisión sobre técnicas de modificación de comportamiento que se utilizan para prevenir y reducir lesiones de tráfico.

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



En 1996 explica cómo los encargados responsables de la seguridad del trabajador y de acuerdo con el OSHA (Occupational Safety and Health Administration) deben implicar a todos los empleados para tener una cultura total de seguridad. En 2001

aplica una intervención y su posterior evaluación para medir las conductas de seguridad en el trabajo. En 2004 junto con Hickman y Pettinger realizan una revisión de 17 años sobre la técnica de la tarjeta, técnica de la línea aérea que consiste en la entrega de una tarjeta que cualquier pasajero puede entregar a la azafata para informar sobre un mensaje importante de seguridad. En 2005 propone un modelo conceptual para emparejar el conocimiento y el comportamiento de un individuo a través de una intervención llamada BBS que mejora la seguridad y previene riesgos en el trabajo. En 2006 ofrece una revisión sobre la mejora de la seguridad laboral a partir del análisis conductual.

LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+Virginia Polytechnic Institute & State University, Department of Psychology, VA, US.

+ Center for Applied Behavior Systems.

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+Johnson, Richard P. (1982), Polytechnic Institute & State University (Virginia Tech), Department of Psychology, VA, US.

+ Pelton, Susan L. (1982), Polytechnic Institute & State University (Virginia Tech), Department of Psychology, VA, US.

+ Peterson, Lisa (1982), Polytechnic Institute & State University (Virginia Tech), Department of Psychology, VA, US.

+ Talbot, Elizabeth (1982), Polytechnic Institute & State University (Virginia Tech), Department of Psychology, VA, US.

+ Bruff, Cherly D (1985), Polytechnic Institute & State University (Virginia Tech), Department of Psychology, VA, US.

+ Erickson, Jeff B. (1983), Polytechnic Institute & State University (Virginia Tech), Department of Psychology, VA, US.

+ Buttram, Brenda A. (1983), Polytechnic Institute & State University (Virginia Tech), Department of Psychology, VA, US.

+ Nimmer, James G. (1985), Polytechnic Institute & State University (Virginia Tech), Department of Psychology, VA, US.

+ Rudd, James R.(1987), Polytechnic Institute & State University (Virginia Tech), Department of Psychology, VA, US.

+ Streff, Frederick M.(1987), Polytechnic Institute & State University (Virginia Tech), Department of Psychology, VA, US.

+ Berry, Thomas D. (1990), Polytechnic Institute & State University (Virginia Tech), Department of Psychology, VA, US.

+ Ludwig, Timothy D. (1990), Polytechnic Institute & State University (Virginia Tech), Department of Psychology, VA, US.

+Evans, Robert E. (1990), Polytechnic Institute & State University (Virginia Tech), Department of Psychology, VA, US.

+ Clarke, Steven W. (1991), Virginia Polytechnic Institute & State University, Department of Psychology, VA, US.

+ Kalsher, Michael J. (1987, 1991), Virginia Polytechnic Institute & State University, Department of Psychology, VA, US.

- + Hichman, Jeffrey S. (2004), Virginia Polytechnic Institute & State University, Department of Psychology, VA, US.
- + Pettinger, Charles B.(2004), Virginia Polytechnic Institute & State University, Department of Psychology, VA, US.

GELLER, E. SCOTT	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Virginia, VA	USA

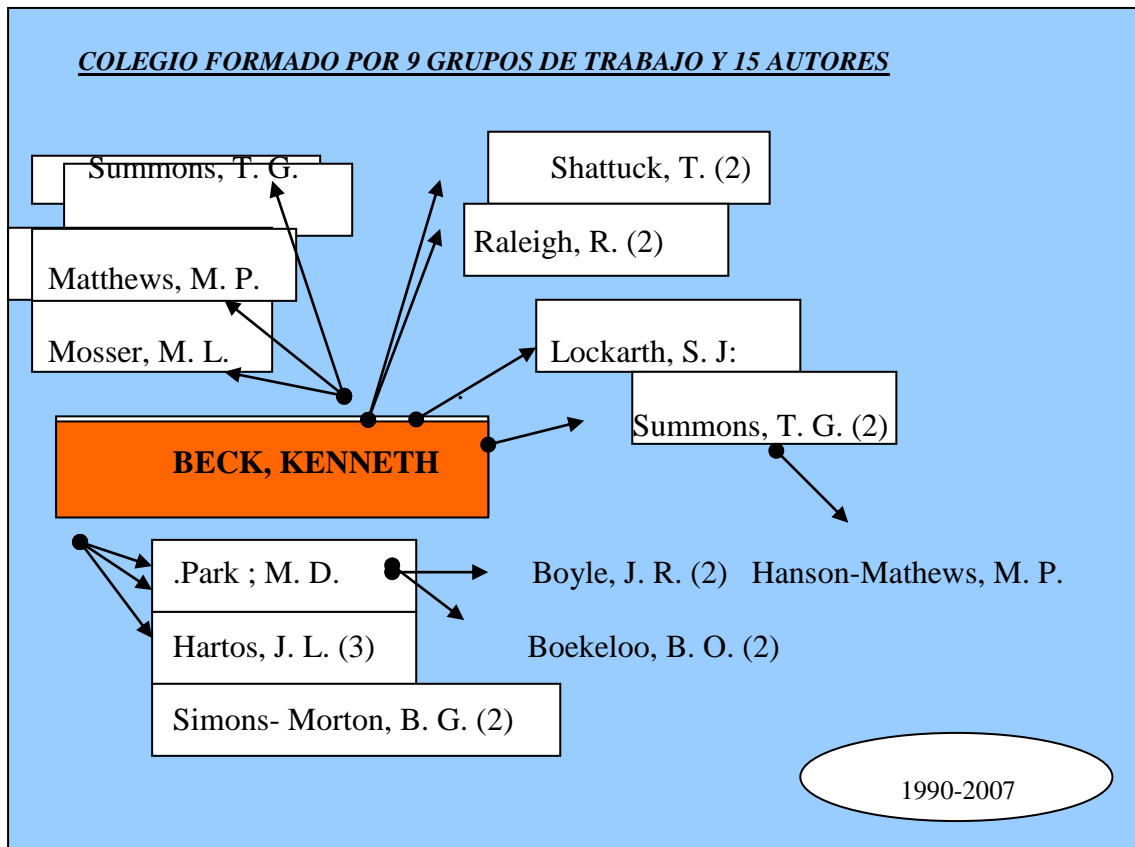
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Trabajo en solitario	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante	4º Firmante
Geller, E.	7	19			
Berry, T.	1		1		
Ludwig, T.	1			1	
Evan, R. E.	1				1
Hickman, J. S.	1		1		
Pettinger, C. B.	1			1	
Clarke, S. T.	1		1		
Kalsher, M. J.	1			1	
Lehman, G. R.	2		2		
Bruff, C. D.	1		1		
Nimmer, J. G.	1			1	
Casali, J. G.	1		1		
Johnson, R. P.	2		1	1	
Pelton, S. P.	1			1	
Paterson, L.	1		1		
Talbot, E.	1			1	
Erickson, J. B.	1		1		
Buttram, B. A.	1			1	

11. BECK, KENNETH (17 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos PsycInfo 17 trabajos de Beck. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja.

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



En 1990 realiza una investigación a través de unas encuestas telefónicas para recoger información acerca de qué opinan los padres de sus hijos acerca del consumo de alcohol durante la conducción. En 1992 junto con Lockhart realiza un modelo teórico para una intervención en la que se pretende analizar cómo los padres realizan la supervisión parental con sus hijos. En 2001 en colaboración con Shattuck y Raleigh trabajan sobre los predictores parentales que inciden en la conducta de riesgo de conducción de sus hijos adolescentes. En el mismo año y con los mismos autores, realizan un trabajo donde comparan las percepciones parentales y las de sus hijos para conocer la percepción de riesgo de cada uno de ellos. En 2002 en colaboración con Hartos y Simons-Morton evalúan un programa instruccional dirigido a estudiantes de secundaria para la obtención de la licencia de conducción, además se analiza la implicación parental y policial. En 2003 con Shattuck, Raleigh y Hartos evaluaron si la eficacia del programa de Maryland, para aprender a conducir con alumnos de secundaria, se asociaba a la implicación parental en el proceso instruccional. Ese mismo año con Boyle y Bokeloo, realizan un programa de seguimiento audiovisual para controlar el consumo de alcohol y establecer medidas de prevención. En 2004 con Boyle y Boekeloo realizan un programa de seguimiento en adolescentes, durante un año, para evaluar si la supervisión parental es eficaz para prevenir el consumo de alcohol. En 2005 en colaboración con Park, Hartos y Simons-Morton. En 2006 junto con Moser, colaboran en un trabajo de investigación

sobre la influencia del alcohol en la percepción de riesgo y cómo influyen los controles en la reducción de consumo. Ese mismo año junto con Wan y Mitchell realizan un trabajo para identificar las creencias, características de personalidad y conductas, para realizar el perfil del conductor agresivo y no agresivo. También en 2005 y luego en 2006 junto con Hartos y Simons-Morton determinan la relaciones discordantes entre padres y adolescentes, y cómo influye este tipo de relación en la violación de la norma. En 2007 junto con Yan y Wang el propósito de esta investigación es identificar las conductas de riesgo y en especial los conductores que utilizan el móvil mientras conducen.

LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ Department of Public and Community Health, University of Maryland, College park, MD, US, Correo electrónico: kbeck1@umd.edu



(<http://www.dpch.umd.edu/>, 2009)

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- + Summons, Terry G. (1987, 1991)
- + Matthews, Molly P. (1987, 1991).
- + Lockhart, Susan J. (1992).
- + Shattuck, Teresa (2001, 2003), Shattuck & Associates, Inc, MD.
- + Raleigh, Robert (2001, 2003), Maryland Motor Vehicle Administration, MD, US.
- + Hartos, Jessica (2003, 2006), Department of Health Behavior and Administration, University of North Carolina, Charlotte, NC, US.
- + Boyle, Jennifer R. (2003, 2004), Laboratory for Health Behavior Assessment and Intervention, University of Maryland, College Park, MD, US, Virgin Islands.
- + Boekeloo, Bradley O. (2003, 2004), Department of Public and Community Health, University of Maryland, College park, MD, US.
- + Hartos, Jessica L. (2005), Department of Health Behavior & Administration, College of Health & Human Services, UNC Charlotte, NC, jlhartos@email.uncc.edu
- + Simons- Morton, Bruce G. (2005, 2006), DESPR/NICHD/NIH, Bethesda, MD, US, mortonb@mail.nih.gov
- + Moser, Mary L. (2006), Department of Public and Community Health, University of Maryland, College park, MD, US
- + Wang, Min Qi (2006, 2007), Department of Public and Community Health, University of Maryland, College park, MD, US.
- + Yang, Fang (2007), Department of Public and Community Health, University of Maryland, College park, MD, US.

ZONA GEOGRÁFICA

BECK, KENNETH	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Charlotte, NC	USA
	Maryland, MD	

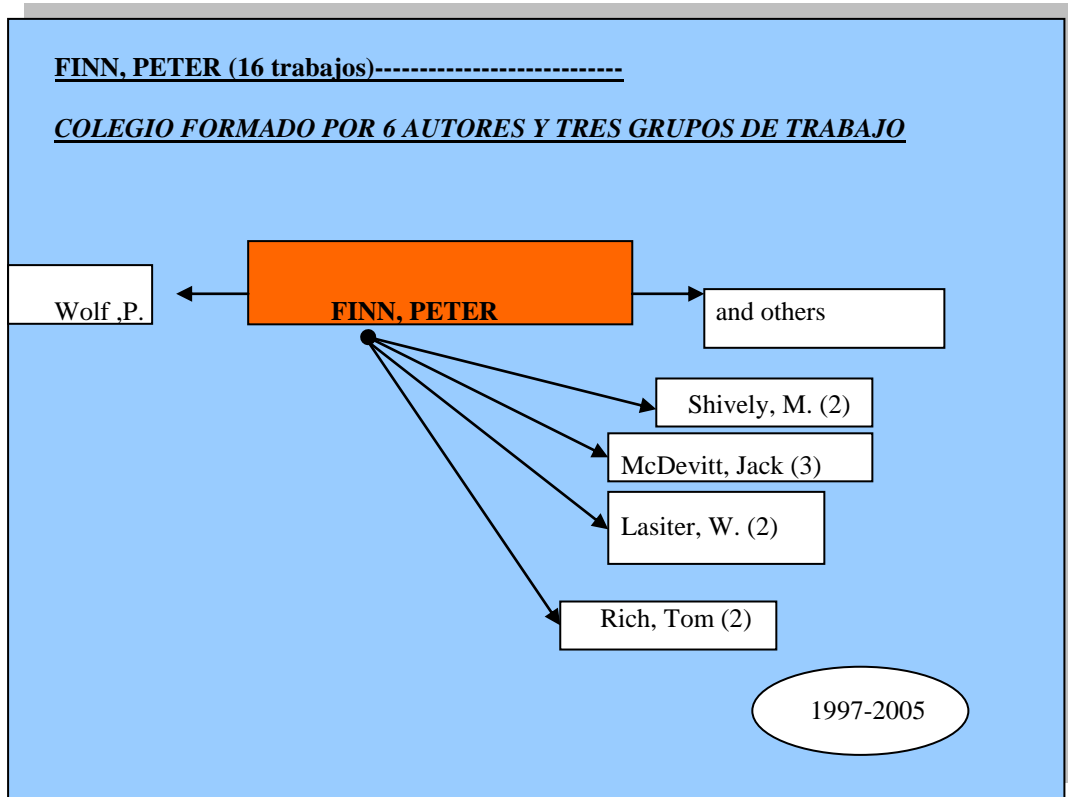
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante	4º Firmante
Beck, K.	17	1	17			
Park, M. D.	1			1		
Hartos, J. L.	3			1	1	1
Simons-Morton, B. G.	2				1	1
Boyle, J. R.	2			1	1	
Boekeloo, B. O.	2				1	1
Lockhart, S. J.	1			1		
Summons, Terry G.	4			2	2	
Matthews, M. P.	1				1	
Hanson-Matthews, M. P.	1					1
Shattuck, T.	2				2	
Raleigh, R.	2					2
Wang, M. Q.	1				1	
Mitchell, M. M.	1					1
Yan, F.	1				1	
Moser, Mary L.	1				1	

12. FINN, PETER (16 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos Eric 16 trabajos de Finn. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja.

Finn tiene publicados 16 trabajos en la base de datos Eric, de los cuales realiza tres en solitario. De las trece publicaciones restantes, nueve de ellas las realiza en colaboración, pero no especifica los autores en su artículo, sólo se nombra “and others” en 1977. Con el resto de autores realiza una, dos y tres colaboraciones respectivamente, una con Wolf, dos con Shively, Lasiter y Rich y tres con McDevitt. El tema de sus trabajos es la realización del currículum de educación vial para el plan de estudios americano.



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- + Wolff, Peter (1978)
- + McDevitt, Jack (2005), Department of Justice, Washington, DC, National Institute of Justice
- + Shively, Michael (2005)
- + Lassiter, William (2005)
- + Rich, Tom (2005)

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

- + Abt Associates, Inc, Cambridge, MA



(<http://www.abtassociates.com/>, 2009)

Abt Associates Inc.55 Wheeler Street,Cambridge, MA 02138-1168

+Department of Justice, Washington, Dc, National Institute of Justice

(<http://www.ojp.usdoj.gov/nij/>, 2009)



ZONA GEOGRÁFICA

FINN PETER	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Cambridge, MA	USA
	Washington, DC	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1° Firmante	2° Firmante	3° Firmante	4° Firmante	5° Firmante
Finn, P.	16	3	16				
and others	9			9			
Lasiter, W.	2				1	1	
McDevitt, J.	3			2	1		
Rich, T.	2						2
Shively, M.	2			1		1	
Wolf, P.	1			1			

13. SIMONS-MORTON, BRUCE (17 artículos publicados)

En la base de datos PsycInfo encontramos 13 trabajos del autor Simons-Morton, y en la base de datos Medline 4 trabajos. A continuación realizamos la reseña de los trabajos:

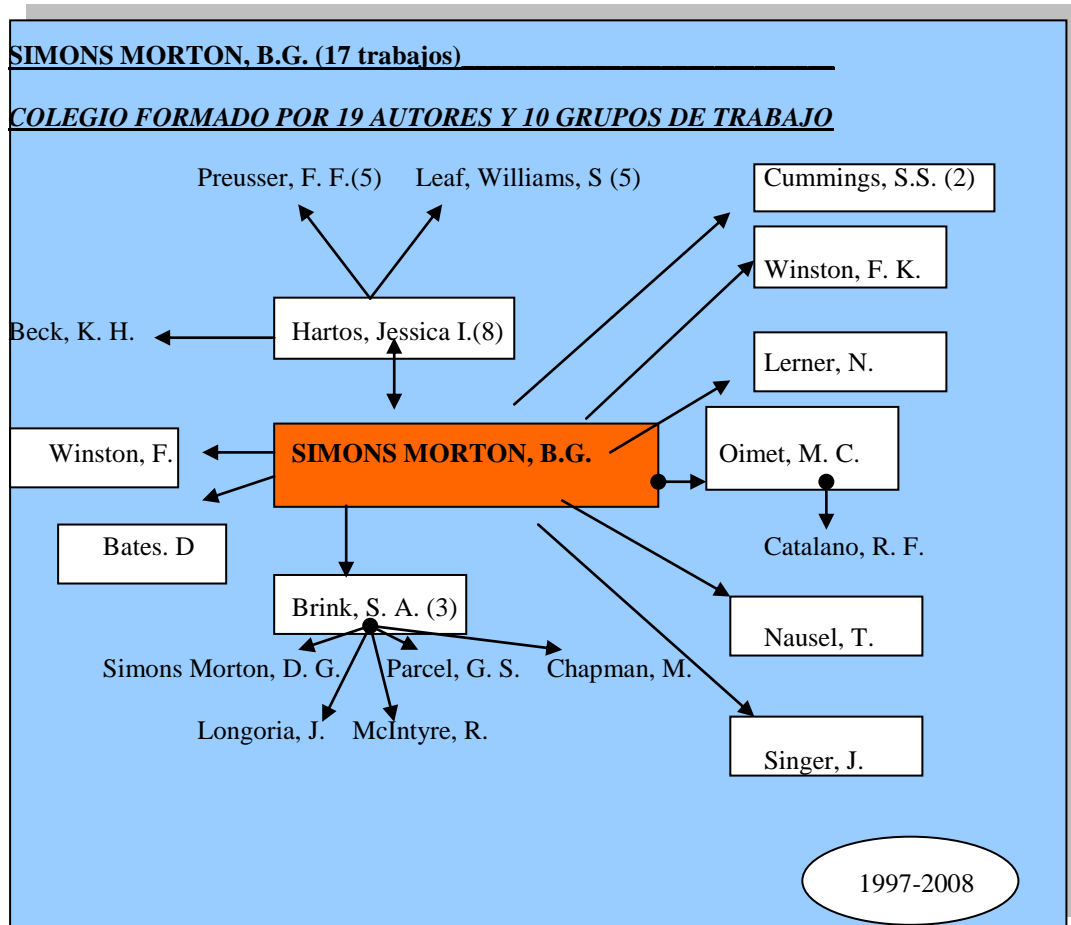
Title: Branch Chief & Senior Investigator
Phone: mortonb@mail.nih.gov
E-mail:
Address: 6100 Executive Blvd Room 7B13M,
 MSC 7510
For FedEx use: Bethesda Md 20892-7510
Fax: Rockville Md 20852
Organization: 301 402-2084
Specialty: Prevention Research Branch
 Diabetes Management
 Driving Research
 Adolescent Behavioral Research



(<https://science.nichd.nih.gov/confluence/display/dspr/Bruce+Simons-Morton,+Ed.D.,+M.P.H.,+2009>)

Este autor publica tres publicaciones, en 1987 con Brink y Bates, e investigan la eficacia de la comunicación persuasiva en la promoción del uso del cinturón de seguridad. En 1989 en colaboración con Brink, Simons-Morton y McIntyre realizan una aproximación ecológica sobre la prevención de lesiones y la reducción del consumo de alcohol entre conductores. En 1997 con Cummings realizan un programa con cursos de aprendizaje para taxistas para prevenir el consumo de alcohol. En 2003 junto con Bruce y Hartos evalúan los efectos potenciales del rol del padre en la conducción del conductor novel adolescente. En 2004 en colaboración con Hartos y Beck evalúan los efectos positivos de una intervención breve sobre los padres que realizan la supervisión parental en el proceso de aprendizaje de la conducción. En la

intervención incrementaron los límites restrictivos. En 2005 con Lerner y Singer observan la conducta de los pasajeros de conductores adolescentes y evalúan su influencia e la conducta de riesgo de los conductores jóvenes. En 2006 realiza en colaboración con Hartos, Leaf y Preusser un programa de control de puntos para realizar un seguimiento de la conducción de los adolescentes noveles. En el mismo año con Winston trabajan sobre la investigación de la seguridad en el transporte de niños y adolescentes. En 2006 junto con Hartos, Leaf y Preusser investigan la mediación cognitiva y los mensajes persuasivos en la conducción del conductor novel. En 2007 estudia la eficacia de la supervisión parental en el aprendizaje de la conducción en adolescentes. El autor tiene 8 publicaciones en la base de datos Medline, forma un grupo de trabajo de quince autores, en los cuales se distinguen cinco subgrupos. La autora que tiene mayor frecuencia en colaboración es Hartos, Jessica con dos publicaciones y el resto publica con Simons- Morton un trabajo. Este grupo trabaja sobre los programas de prevención del consumo de alcohol en conductores adolescentes y noveles.



LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ Prevention Research Branch., Division of Epidemiology, Statistics & Prevention Research, Rockville, MD, US, mortonb@exchange.nih.gov
 (<http://www.nichd.nih.gov/about/org/despr/>, 2009)



+ National Institute of Child Health & Human Development, Div. of Epidemiology, Statistics, & Prevention Research, Prevention Research Branch, NIH; Bethesda, MD, US

+ National Institutes of Health Building, Rockville, Pike, Bethesda, MD, US
(<http://www.nih.gov/>)



+ U. Texas Medical Branch, School of Allied Health Sciences, Galveston, US.
(<http://www.utmb.edu/>)

The University of Texas Medical Branch



301 University Boulevard Galveston, TX 77555, Estados Unidos (409) 772-1011
+ U. Texas Health Science Ctr, Ctr for Health Promotion Research & Development,
Houston, US
Correo electrónico: Mortonb@gmail.nih.gov

+ National Institutes of Health, Bethesda, Department of Epidemiology, Statistics and Prevention Research, Maryland, MD, USA.



(<http://www.nih.gov/>)

+ National Institute of Child Health and Human Development, Bethesda, MD, USA



(<http://www.nichd.nih.gov/>)

+ Division of Epidemiology, Statistics and Prevention Research, National Institute of Child Health & Development



(<http://www.nichd.nih.gov/about/org/despr/>, 2009).

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- + Parcel, Guy S. (1986)
- + Bunker, John F. (1986)
- + Brink, Susan (1987),
- + Bates, Deana (1987)
- + Brink, Susan G. (1989)
- + Simons- Morton, Denise G. (1989)
- + McIntyre, Rose Marie (1989)
- + Cumming, Sharon Snider (1997)
- + Hartos, Jessica (2003, 2006a, b), National Institute of Child Health and Human Development, Prevention Research Branch, Division of Epidemiology, Statistics and Prevention Research, Rockville, MD, US.; and University of North Carolina at Charlotte, NC, US.
- + Beck, Kenneth H (2004), Department of Public and Community Health, University of Maryland, College Park, MD, US.
- + Lerner, Neil (2005), Rockville, MD, US, LERNER1@westat.com
- + Singer, Jeremiah (2005), Westat, Rockville, MD, US, jeremiahsinger@westat.com

- + Leaf, William A. (2005, 2006a, b), National Institute of Child Health and Human Development, Division of Epidemiology, Statistics and Prevention Research, Rockville, MD, US.; and University of North Carolina at Charlotte, Charlotte, NC, US
- + Preusser, David F. (2005, 2006a, b), National Institute of Child Health and Human Development, Division of Epidemiology, Statistics and Prevention Research, Rockville, MD, US.; and Preusser Research Group, Inc., Trumbull, CT, US.
- + Winston, Flaura Koplin (2006). Trauma Link, Children Hospital of Philadelphia, University of Pennsylvania School of Medicine, Philadelphia, PA, US.
- +Chapman, M. (1989)
- +Longoria, J. (1989)
- +Parcel, J. S. (1989)
- +Beck, K. H. (2003)
- + Hartos, Jessica I. (2003, 2005, 2006)
- +Ouimet, Marie Claude (2008)
- +Catalano, Richard F. (2008).

ZONA GEOGRÁFICA

SIMONS MORTON, BRUCE	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Rockville, MD	USA
	Bethesda, MD	
	Galveston, TX	

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	1° Firmante	2° Firmante	3° Firmante	4° Firmante	5° Firmante	6° Firmante	7° Firmante
Bates, D.	1			1				
Beck, K.	3			3				
Brink, S.	3		3					
Catalano, R. F.	1			1				
Chapman, M.	1					1		
Cumming, S. S.	1		1					
Cummings, S.	1		1					
Hartos, Jessica I.	10		10					
Leaf, N.	5			5				
Lerner, N.	1		1					
Longoria, J.	1						1	
McIntyre, R.	2				2			
Namsel, T.	1		1					
Oimet, M. C.	1		1					1
Parcel, G. S.	1							
Preusser, D.	5				5			
Simons- Morton, B. G.	17	17						
Simons- Morton, D. G.	2			2				
Singer, J.	1			1				
Winston, F.	2		2					

14. LAJUNEN, TIMO (13 artículos publicados)

Este autor tiene 13 publicaciones en la base de datos PsycInfo. En 1995 junto con Summala miden dimensiones sobre las habilidades y autovaloraciones de los conductores. En 1996 con Hakkarainen y Summala investigan sobre el cumplimiento de los límites de velocidad en áreas urbanas y rurales. En 1997 en colaboración con Summala y Hartley obtienen datos a partir de una serie de escalas que analizan el comportamiento vial, las escalas utilizadas son Driver Social Desirability Scale y el Driver Self Deception. En 1998 con Parker y Stradling identifican el papel de las características del conductor agresivo. En 1998 junto con Corry, Summla y Hartley relacionan las diferencias culturales con la percepción del tráfico, para ello utilizar el Driver Behavior Inventory, Driver Social Desirability, y el Driver Skill Inventory. En 1999 en colaboración con Räsänen analizan el papel de las características de personalidad en el accidente de tráfico. El mismo año con Summala investiga sobre la agresividad del conductor en relación con el nivel de congestión del tráfico. En 2001 con Räsänen examinan la importancia del casco en ciclistas. En el mismo año evalúan variables psicológicas y estudian su implicación en el accidente, tales variables son extraversión y neuroticismo. También en 2001 junto con Parker estudian el comportamiento agresivo, y estudian la relación entre la agresividad general, la cólera del conductor y la conducción agresiva. En 2003 con Summala evalúan el comportamiento del conductor a través del DBQ (Driver Behavior Questionnaire). En 2004 junto con Räsänen se plantean la cuestión sobre si los modelos psicológicos sociales son eficaces para promover el uso del casco de la bicicleta entre adolescentes, para responder esta cuestión se realiza una comparación del modelo de salud con la teoría del comportamiento. En el mismo año junto con Parker y Summala realizan un estudio a través del cuestionario del comportamiento del conductor I de Manchester.

LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ Department of Psychology, Middle East Technical University, Ankara, Turkey,
timo@metu.edu.tr
(<http://www.metu.edu.tr/>, 2009)

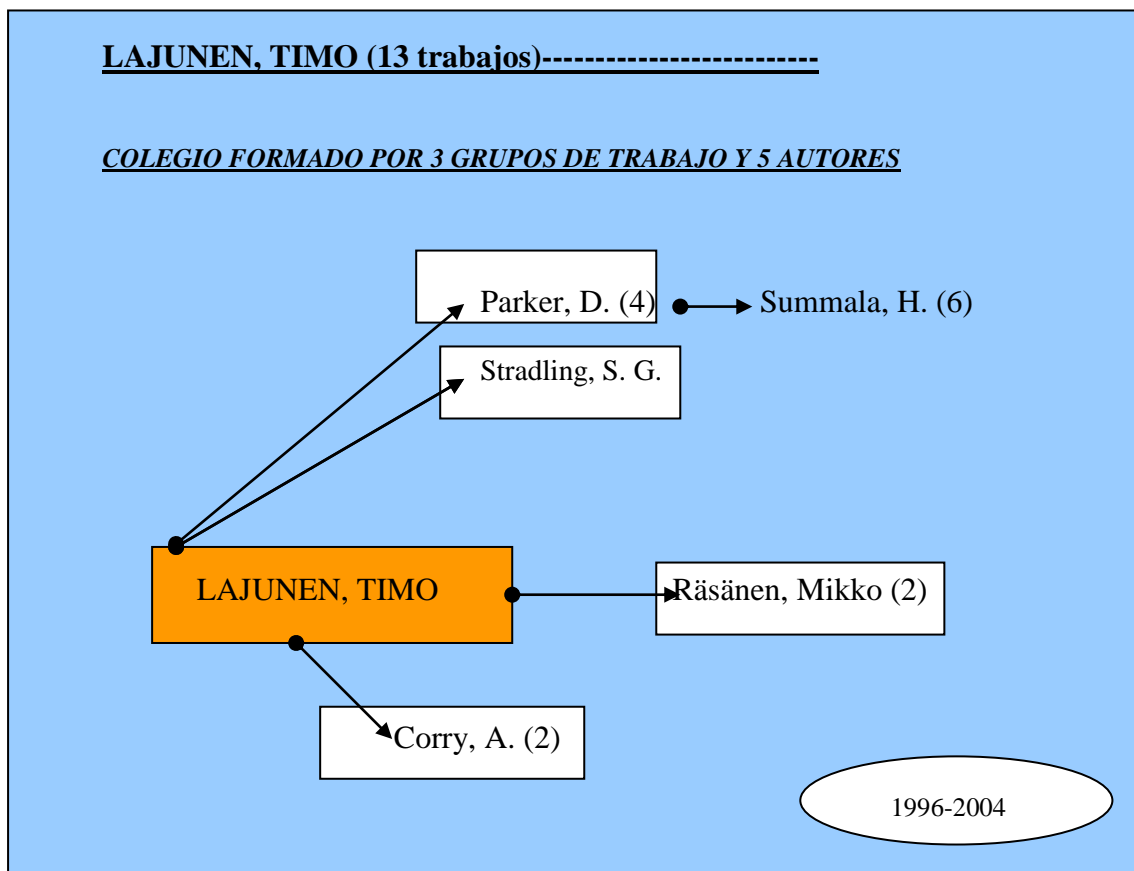


COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+ Hakkarainen, Pertti (1996)
+ Corry, Angela (1997, 1998)
+ Hartley, Laurence (1997, 1998)

- + Stradaling, Stephen G. (1998)
- + Parker, Dianne (1998, 1999, 2001, 2004), Department of Psychology, University of Manchester, Manchester, United Kingdom.
- + Summala, Heikki (1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2003, 2004), Traffic Research Unit, Department of Psychology, University of Helsinki, Helsinki, Finland.
- + Räsänen, Mikko (2001), VTT, Technical Research Centre of Finland, Finland

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



ZONA GEOGRÁFICA

LAJUNEN, TIMO	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Ankara	Turkey
	Manchester	United Kingdom
	Helsinki	Finland

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

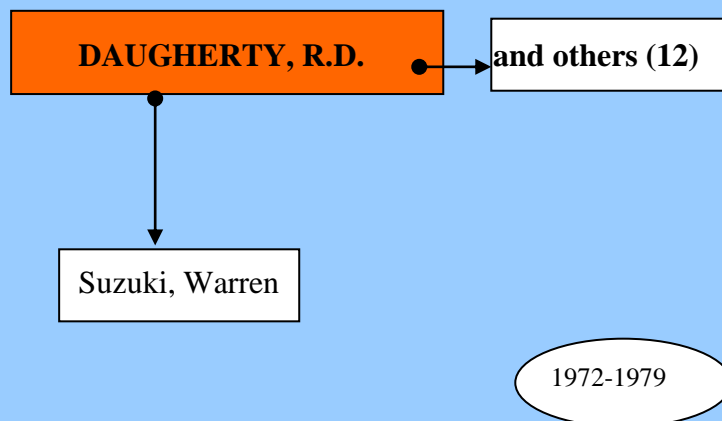
	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante	4º Firmante
Lajunen, T.	13	2	13			
Parker, D.	4			4		
Stradling, S. G.	1				1	
Räsänen, M.	2			2		
Summala, H.	6			3	3	
Corry, A.	1			1		
Hartley, L.	2				2	
Hakkarainen, P.	1			1		

15. DAUGHERTY, RONALD D. (13 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos Eric 13 trabajos de Daugherty. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. Tiene 13 publicaciones en la base de datos Eric , de los cuales 12 trabajos los realiza en colaboración “and others”. En los siete años que dura su colegio invisible sólo colabora con un autor en el que se especifica su nombre, Suzuki, con el que realiza un modelo para evaluar programas de orientación vocacional relacionados con la mecánica del automóvil. El resto de temáticas tratadas versan sobre programas de orientación vocacional relacionados con la seguridad vial.

DAUGHERTY, RONAD D. (13 trabajos)

COLEGIO FORMADO POR 2 AUTORES Y UN GRUPO DE TRABAJO SIN ESPECIFICAR



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+ Suzuki, Warren N (1979)

+ And others (no se especifican los autores)

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

+ Ohio State Univ., Columbus.

(<http://www.osu.edu/>, 2009)



+Center for Vocational and Technical Education



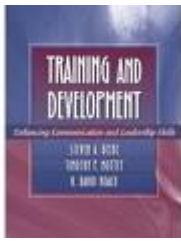
(<http://www.vocational-technical-schools.com/>)

+ Northern Inst. for Research



(http://www.yukoncollege.yk.ca/research/pages/northern_research_institute, 200)

+Training and Development, Inc., Anchorage, Ak



(<http://www.google.es/images/Training+and+Development,+Inc.,+Anchorage,+Ak&hl>, 2009)

DAUGHERTY, RONALD D.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Columbus, Ohio	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante
Daugherty, R.	13	1	13	
Suzuki, W.	1			1
and others	12			12

16. SHOPE, JEAN T. (13 artículos publicados)

Este autor tiene 11 publicaciones en la base de datos PsycInfo. En 1992 junto con Dielman, Butchart y Campanelli realizan un programa para prevenir el consumo de alcohol para estudiantes de 5º y 6º grado. En 1994 con Dielman y Copeland evalúan un programa de prevención del consumo de alcohol para estudiantes de 6º a 12º grado. En 1996 junto con Waller evalúan una intervención dirigida a estudiantes de 13 a 17 años para prevenir el consumo de alcohol e identificar datos demográficos relacionados con el consumo. En el mismo año 1996, realizan un programa de prevención del consumo de alcohol para estudiantes del 5º al 8º grado. En 2001 en colaboración con Elliot, Raghunathan, Trivellore y Waller evalúan la eficacia de las cartas recordatorias a largo plazo para recordar a los estudiantes de secundaria sobre los riesgos del consumo de alcohol. Ese mismo año con Raghunathan y Patil analizan los antecedentes que constituyen factores de alto riesgo en la conducción de los jóvenes, como el alcohol, las drogas y el tipo de supervisión parental. En 2002 mismo año junto con Bingham se realiza un programa sobre la prevención del consumo de alcohol para adultos. En 2003 con Raghunathan y Patil identifican los factores de riesgo en adolescentes, como predictores de la conducta de alto riesgo en la conducción de vehículos. En 2004 junto con Molnar realizan un programa de seguimiento durante los primeros cuatro años después de la obtención de la licencia

de conducción, en el estado de Michigan. En 2007 realizan una revisión de un programa de prevención de accidentes dirigido a recién graduados, el estudio evalúa los datos de accidentalidad de 2002. En 2008 en colaboración con Bingham identifican los factores que contribuyen a los accidentes de tráfico. Con los autores de la base de datos Medline el grupo que forma en su investigación está formado por siete autores de los cuales se observan tres subgrupos. Los autores con mayor número de colaboraciones son Bingham y Molnar con dos trabajos. El resto de autores colabora con un trabajo respectivamente Copeland, Maharg, Dielman, Waller, Raghunathan, Elliot y Patil. Los temas de investigación de este grupo inciden sobre el estudio del uso del cinturón de seguridad, medidas de prevención en los conductores adolescentes y estudio de la tasa de accidentalidad en conductores noveles.

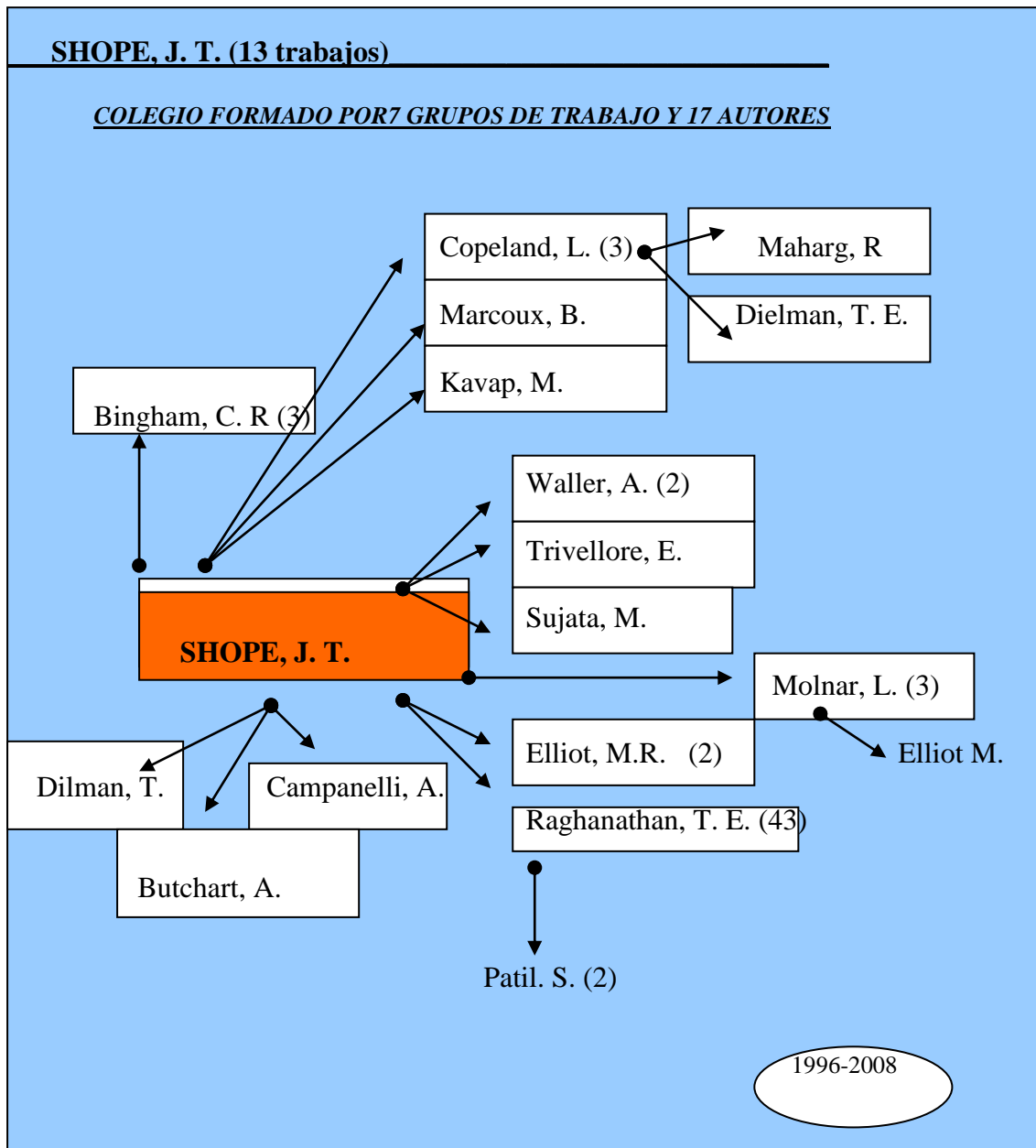
COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- + Dielman, T.E. (1996)
- +Butchart, Amy T. (1992)
- +Campanelli, Pamela C. (1992).
- + Copeland, Laurel A. (1994, 1996)
- + Dielman, T. E. (1994).
- + Dielman, T. E. (1994).
- + Waller, Patricia F. (1996, 2001)
- + Lang, Sylvia (1996).
- + Elliot, Michael R. (2001).
- + Raghunathan, Trivellore E. (2001).
- + Waller, Patricia F. (2001).
- + Waller, Patricia F.; Raghunatha, Trivellore E.; Patil, Sujata, M. (2001).
- + Bingham, C. Raymond (2002).
- + Raughnathan, Trivellore E. (2003).
- + Patil, Sujata M. (2003).
- + Molnar, Lisa (2001, 2004).
- + Maharg, R. (1996);
- +Elliot, M. R. (2001);
- +Bingham, C. R. (2002, 2008).

ZONA GEOGRÁFICA

SHOPE, J. T.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	An Arbor, MI	USA

COLEGIO INVISIBLE DE COLABORACIÓN



LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ Shope, Jean T., trabaja en la Universidad de Michigan y el Transportation Research Inst, An Arbor, MI, US, JShope@umich.edu

(<http://www.umtri.umich.edu/news.php>, 2009)



+ University of Michigan Transportation Research Institute , 2901 Baxter Rd, Ann Arbor, MI, USA.



(<http://www.umtri.umich.edu/>)

+School of Public Health, MI, USA.

jshope@umich.edu



(<http://www.google.es/search/School+of+Public+Health>, 2009)

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

A continuación vemos el lugar que ocupa cada uno de los investigadores de su grupo en las firmas de los trabajos, el grupo está formado por cuatro firmantes.

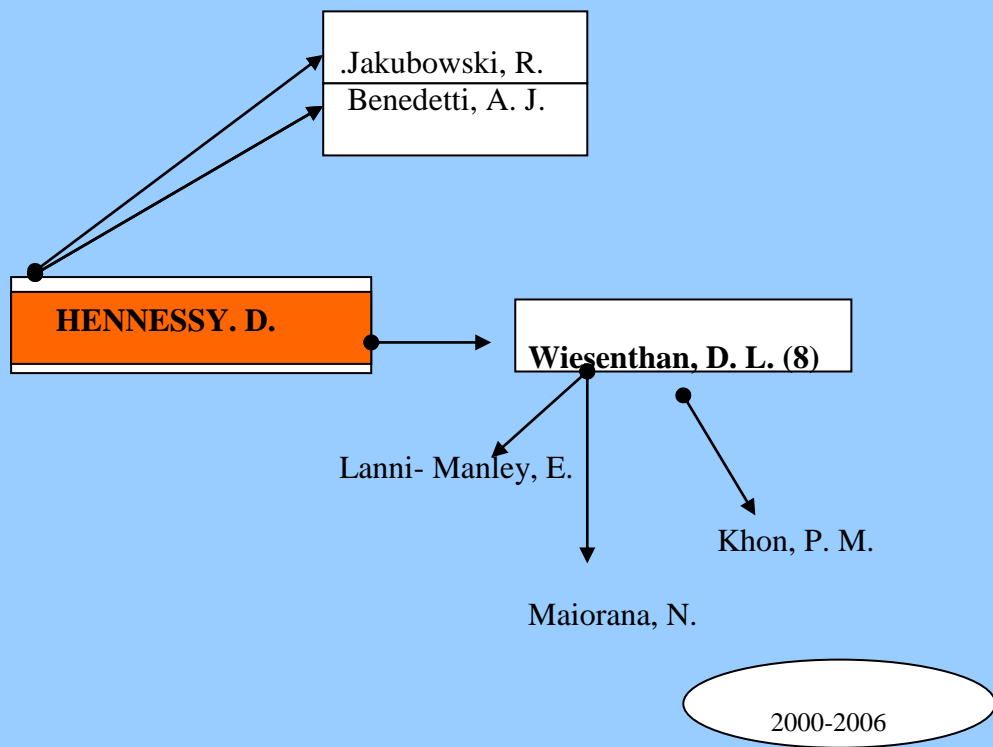
	Total trabajos	Trabajos en solitario	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante	4º Firmante
Bingham, C. R.	3		2	1	1	
Butchart, A.	1				1	
Campanelli, P.	1					1
Copeland, L.	3		1	2		
Dielman, T.	2			1	1	
Elliot, M. L.	1			1		
Elliot, M. R.	1			1		
Kamp, M. E.	1					1
Maharg, R.	2			1	1	
Marcoux, B.	1				1	
Molnar, L.	2		2	1		
Patil, S.	1				1	
Patil, S. M.	1			1		
Raghunathan, T. E.	2		1	1	1	
Shope, J. T.	13	9	13			
Waller, P.	3			2	1	

17. HENNESSY, DWIGHT ANDREW(12 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos Eric 12 trabajos de Hennessy. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. Este autor tiene 12 publicaciones en la base de datos PsycInfo. En 1997 investiga sobre la congestión del tráfico y las respuestas conductuales del conductor. En 1999 junto con Wiesenthal estudian el efecto del estrés en diferentes situaciones de tráfico. En 2000 en colaboración con Wiesenthal y Kohn realizan un estudio sobre la influencia de la congestión del tráfico en el comportamiento del conductor desde una perspectiva interactiva. Ese mismo año investiga sobre el comportamiento del conductor y el ambiente vial. En 2001 con Wiesenthal realizan una evaluación aplicada para determinar el nivel de agresión y violencia del conductor.

HENNESSY, D. (12 trabajos)

COLEGIO FORMADO POR 2 GRUPOS DE TRABAJO Y 6 AUTORES



Ese mismo año valida el cuestionario DVQ (Driving Vengeance Questionnaire) con una población de 19 a 55 años. En 2002 junto con Wiesenthal trabajan sobre la relación de la agresión, la violencia y la venganza del conductor sobre su comportamiento vial. En 2004 en colaboración con Wiesenthal presentan un estudio sobre la venganza

como predictora de la agresión del conductor. En 2005 junto con Jakubowski y Benedetti realizan un perfil del conductor a través de un estudio donde los datos proceden de observadores del contexto social donde se desarrolla la situación vial. En ese mismo año en colaboración con Wiensental realizan el perfil del conductor violento y reincidente en infringir las normas. En 2005 realiza una revisión sobre los estudios sobre el comportamiento humano respecto al tráfico y la seguridad vial. En 2006 en colaboración con Lanni-Manley y Maiorana investigan con un simulador los efectos del alcohol en la visión del conductor, para ello utilizan como muestra estudiantes universitarios.

LUGAR DE INVESTIGACIÓN

- Hennssy, Dwight Andrew., trabaja en State University of New York College at Buffalo, Buffalo, NY, US, (<http://www.buffalostate.edu/>, 2009)



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- + Wiesenthan, David L.; Kohn, Paul M. , (2002).
- + Jakuboski, Robert, (2005), State University of New York College at Buffalo, NY, US.
- + Benedetti, Alyson J. , (2005), State University of New York College at Buffalo, NY, US.
- + Wiesenthal, David F. (1999, 2001, 2004, 2005a, b), York University, North York, ON, Canada
- + Lanni Manley, Elizabeth;
- + Mairorana, Nicole (2006)

HENNESSY, D.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Buffalo, NY	USA
	North York, ON	Canada

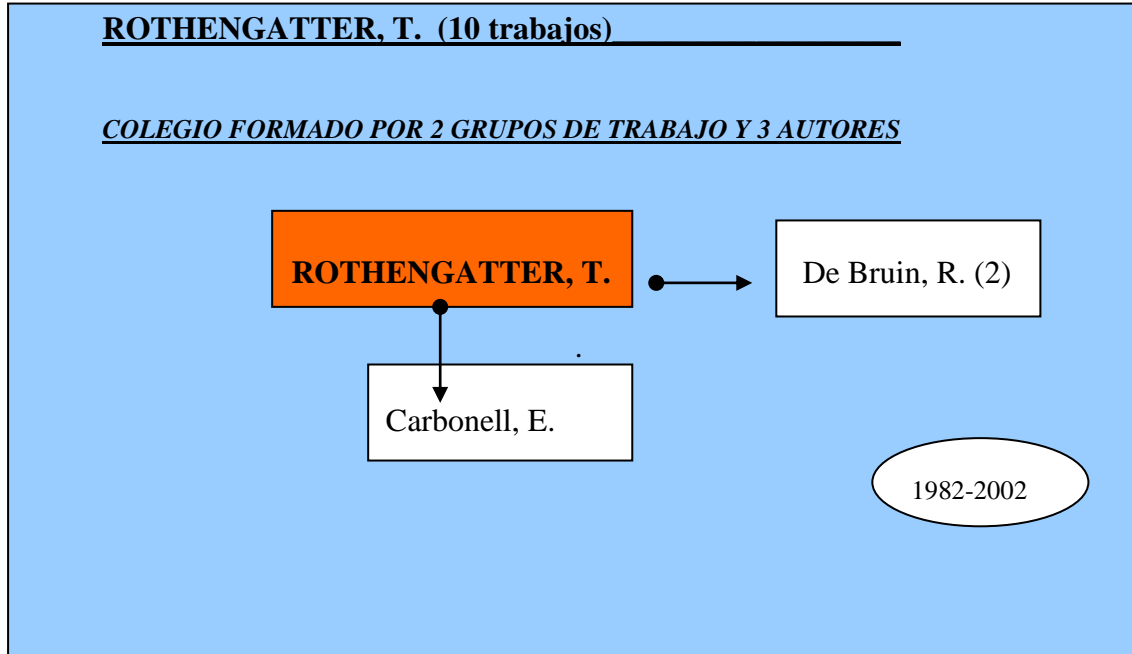
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Total trabajos	Trabajos en solitario	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante
Hennesy, D.	12	2	12		
Jakuobwski, R.	1			1	
Benedetti, A.	1				1
Wiesenthal, D. L.	8			8	
Khon, P. M.	1				1
Lanni-Manley	1			1	
Maiorana, N.	1				1

18. ROTHENGATTER, TALIB (10 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos PsycInfo 10 trabajos de Rothengatter. En el siguiente apartado por bases de datos, describiremos su ficha personal, con sus artículos y colaboraciones con los autores con los que trabaja. En 1982 evalúa los programas policiales y su eficacia para regular el comportamiento de los conductores. En 1984 investiga el rol de los medios de comunicación en los programas infantiles de seguridad vial. Ese mismo año analiza la conducta vial infantil. En 1987 con De Bruin presentan unas consideraciones y revisiones teóricas sobre el comportamiento y el accidente de tráfico. Ese mismo año Rothengatter investiga sobre el comportamiento del conductor mayor. En 1988 investiga sobre las motivaciones que pueden modelar el comportamiento del usuario de la vía pública. Ese mismo año con de Bruin presentan las revisiones teóricas de la investigación en ese momento sobre el comportamiento de los conductores implicados en accidentes de tráfico. En 1991 comenta las ventajas de las posibilidades tecnológicas como medio para prevenir las infracciones de tráfico. En 1997 analiza el comportamiento del usuario, por ser un factor importante en la causalidad del accidente. Ese mismo año con Carbonell realizan una revisión de la teoría y su aplicación experimental, sobre los factores psicológicos implicados en los accidentes de tráfico. En 2002 realiza la evaluación de un programa educativo y obtiene datos sobre la percepción de riesgo, la seguridad y diferencias individuales.

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+ de Bruin, Rudie (1984), U Groningen, Academic Hosp., Traffic Research Ctr, Dept, of Neuropsychology, Groningen, Netherlands.

+ Carbonell, Enrique (1997)

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

+ Dept of Psychology, U Groningen, Groningen, Netherlands

+U Groningen, Academic Hosp., Traffic Research Ctr, Dept, of Neuropsychology, Groningen, Netherlands

Correo electrónico: j.a.rothengatter@ppsw.rug.nl

(<http://www.onderzoekinformatie.nl/en/oi/nod/onderzoeksinstellingen/hierarchie/org1236844/>, 2009)



ZONA GEOGRÁFICA

ROTHENGATTER, TALIB	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Groningen	Netherlands
	Valencia	España

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante
Rothengatter, T.	10	7	10	
Carbonell, E.	1			1
De Bruin, R.	2			2

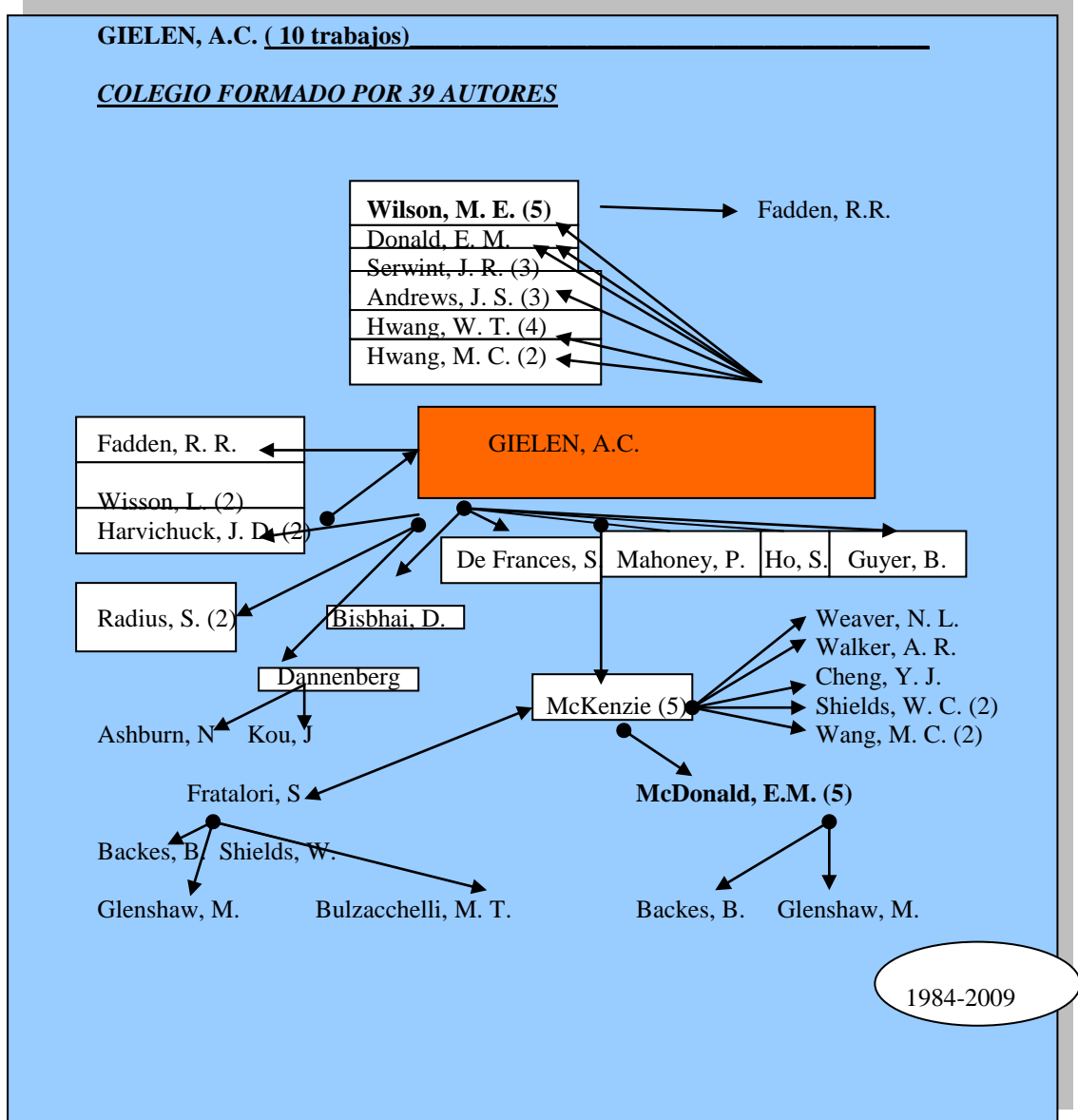
19. GIELEN, ANDREA C. (10 artículos publicados)

Encontramos en la base de datos Medline 10 trabajos de Gielen. La autora tiene 10 publicaciones en la base de datos Medline, y realiza un trabajo en solitario. El grupo de investigación es muy numeroso y está formado por 39 autores, de los cuales los de mayor frecuencia en producción son Wilson, con cinco trabajos, Hwang con cuatro publicaciones y Serwint y Andrews con tres publicaciones; en el resto de autores se distribuyen los trabajos en dos y una publicación. Los temas de investigación hacen referencia a la evaluación de programas utilizados para la promoción de la educación y seguridad vial.

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

Realiza las siguientes colaboraciones durante 25 años: Radius, S. (1984); Dannenberg, A. L. (1996); Ashubrn, N. (1996); Kou, J (1996); Wilson, M.E. (2001); McDonald, E.M. (2001); Serwint, J.R. (2001); Andrews, J. S. (2001); Hwang, W.T. (2001); Wang, M.C. (2001); McDonald, E.M. (2002); Wilson, M.E. (2002); Hwang, W.T. (2002); Serwint, J. R. (2002); Andrews, J. S. (2002); Wang, M. C. (2002); Sleet, D. (2003); Defrancesco, Susan (2004); Bisbhai, David (2004); Mahoney, Patricia (2004); Ho, Shiu (2004); Guyer, Bernard (2004); Mckenzie, L. B. (2007); McDonald, E. M. (2007); Shileds, W. C. (2007); Wang, M. C. (2007); Cheng, Y. J. (2007); Weaver, N. L. (2007); Walker, A. R. (2007); McDonald, E. (2009); Frattaroli, S. (2009); McKenzie, L. B. (2009); Backes, B. (2009); Glenshw, M. (2009); Shields, W. (2009); Bulzacchelli, M. T.(2009).

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ Johns Hopkins University School of Public Health, Center for Injury Research and Policy, Baltimore, USA.

(<http://www.jhsph.edu/>, 2009)

(<http://www.google.es/images/Johns+Hopkins+University+School+of+Public+Health&hl>, 2009)



ZONA GEOGRÁFICA

GIELEN, A.C.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Baltimore	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Trabajos en solitario	1° Firmante	2° Firmante	3° Firmante	4° Firmante	5° Firmante	6° Firmante	7° Firmante	8° Firmante
Gielen, A. C.	1	10							
Andrews, J. S.						1	1		
Ashburn, N.				1					
Backes, B.						1			
Bisbhai, D.				1					
Bulzachelli, M. T.									1
Cheng, Y. J.							1		
Dannenberg			1						
De Francesco, S.			1						
Fadden				1					
Frattaroli, S.				1				1	
Guyer, B.							1		
Harvilchuck, J. D.						1			
Ho, S.							1		
Hwang, W. T.					1		1		
Hwang, W. C.								1	
Kou, J.					1				
Mahoney, P.					1				
McKenzie, L. B.									
McDonald, E. M.			2	1	1				
Radius, S.			2						2
Serwint, J. R.					1	1			2

Shields, W. C.					1			1	2
Sleet, D.				1					
Walker, A. R.									1
Wang, M. C.						1		1	
Weaver, N. L.								1	
Wilson, M. E.			2	1					
Wisson, L.						1			

5.1.2. COLEGIOS INVISIBLES DE LA BASE DE DATOS PSYCINFO

WILLIAMS ALLAN F. (33)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

VOAS ROBERT B. (33)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

MCKNIGHT, JAMES (20)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

GELLER, E. SCOTT (19)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

GROEGER, JOHN A. (19)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

MANN, ROBERT E. (19)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

WELLS-PARKER ELIZABETH (19)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

BECK, KENNETH H. (17)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

LAJUNEN, TIMO (13)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

SIMONS MORTON, BRUCE (13)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

HENNESSY, DWIGHT ANDREW. (12)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

SHOPE, JEAN T. (11)

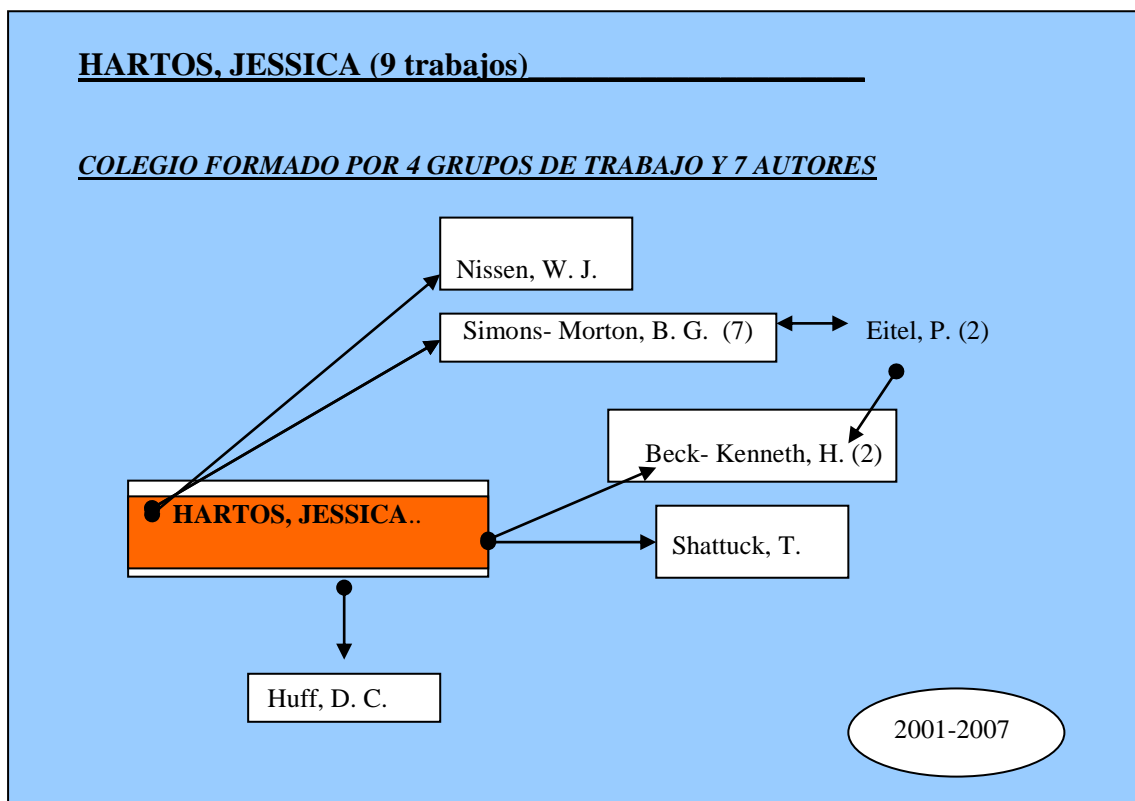
Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

ROTHENGATTER, TALIB (10)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

HARTOS, JESSICA (9)

Esta autora tiene 9 publicaciones en la base de datos PsycInfo. En 2001 en colaboración con Nissen y Simons-Morton realizan una prueba experimental sobre el acuerdo padre-adolescente en las restricciones y condiciones de conducción de un automóvil. En colaboración con Eitel y Simons-Morton se vuelve a ampliar el estudio con una muestra de 161 adolescentes y padres. En 2002 colabora con Eitel y Simons-Morton realizan un estudio de tres meses acerca de cómo los padres realizan prácticas con sus hijos adolescentes. En 2004 junto con Shattuck, Simons-Morton y Beck realizan un programa de seguimiento sobre cómo los padres enseñan a sus hijos a conducir. Ese mismo año, realizan una ampliación del estudio de 2001 sobre las restricciones que los padres imponen a sus hijos a la hora de conducir, este trabajo lo realiza en colaboración con Beck y Simons-Morton. En 2005 en colaboración con Simons-Morton, Beck y Leaf en su estudio se determina si los límites restrictivos impuestos modifican la conducta en conductores adolescentes de alto riesgo. Ese mismo año en colaboración con Beck y Simons-Morton amplían el estudio anterior y quieren determinar si la discordancia en las restricciones entre padres e hijos está relacionada con la conducción de alto riesgo. En 2007 junto con Huff investigan sobre cómo se integran los nuevos cambios culturales en el proceso educativo de conducción que implica a los padres.



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- + Niseen, William J.
- + Branch, Bethesda(2001)
- + Simons- Morton, Bruce G. (2001, 2002, 2004, 2005, 2006)
- + Eitel, Patricia (2002)
- +Charlotte, N.C. (2004)
- +Shattuck, Teresa (2004)
- +Beck, Kenneth H. (2004, 2005)
- + Leaf, William (2005)
- + Huff, David C. (2007)

LUGAR DE INVESTIGACIÓN

- +Interdisciplinary Health Studies, Department of Health Behavior & Administration
- + College of Health & Human Services, UNC Charlotte, Charlotte, NC
- + National Inst of Child Health & Human Development
(<http://www.nichd.nih.gov/>, 2009)
- + Prevention Research Branch, Bethsheda, MD
(<http://www.google.es/images/Prevention+Research+Branch,+Bethsheda,+MD>, 2009).



ZONAS GEOGRÁFICAS

HARTOS, JESSICA	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Charlotte, NC	USA
	Bethsheda, MD	

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante	4º Firmante
Hartos, J.	9	9			
Nissen, W. J.	1	1			
Simons-Morton, B. G.	8		2	4	2
Eitel, P.	2		2		
Shattuck, T.	2		2		
Beck-Kenneth, H.	4		2	1	1
Huff, D. F.	1		1		
Leaf, W. A.	1				1

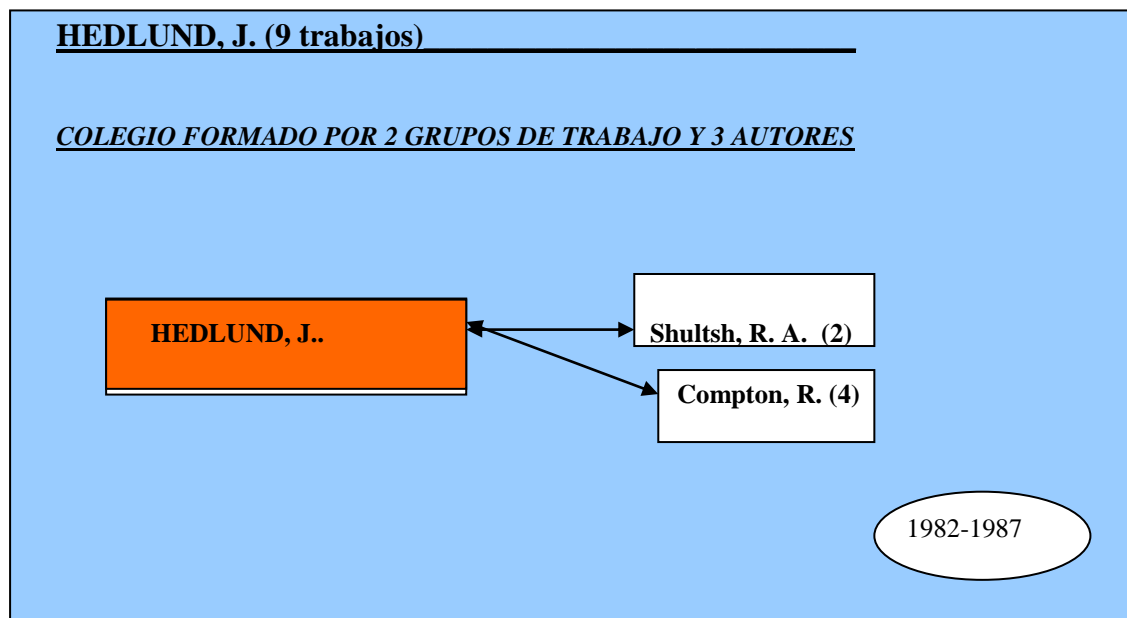
HEDLUND JAMES (9)

Este autor tiene 9 publicaciones en la base de datos PsycInfo. En 1984 analiza el descenso de la tasa de accidentalidad en el año 1982. En 1994 investiga sobre el papel del alcohol en los accidentes de tráfico. En 1995 se centra en los trabajos con metodología de meta-análisis que realiza el cuerpo policial para reducir el consumo de alcohol. En 2003 en colaboración con Shults y Compton publican en este trabajo el resumen de un simposium sobre la licencia del conductor, y se reflexiona sobre qué sabemos, qué no sabemos y lo que necesitamos saber para poder instruir con eficacia para la obtención de la licencia de conducción. En 2004 junto con Compton publica un trabajo sobre el perfil del conductor que ha obtenido la licencia en 2003. En 2005 junto con Compton, amplían la publicación de 2004 y realizan el perfil del conductor que ha obtenido la licencia en 2004 y 2005. En 2006 junto con Shults y Compton, siguen publicando y trabajando sobre el perfil del conductor que ha obtenido la licencia en 2006. En 2007 publica en su trabajo el resumen de un simposium sobre la conducción del novel adolescente y el GDL (Graduated Driver Licensing).

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- +Compton, Richard (2003, 2004), National Highway Traffic Safety Administration, US.
- + Shulths, Ruth A. (2003, 2006), Centers for Disease Control and Prevention, Ithaca, NU, US.
- + Compton, Richard (2005, 2006), Highway Traffic Safety Administration, US.

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ Highway Safety North, Ithaca, NY, US.

(<http://www.google.es/images/Highway+Safety+North,+Ithaca,+NY,+US>, 2009).



ZONA GEOGRÁFICA

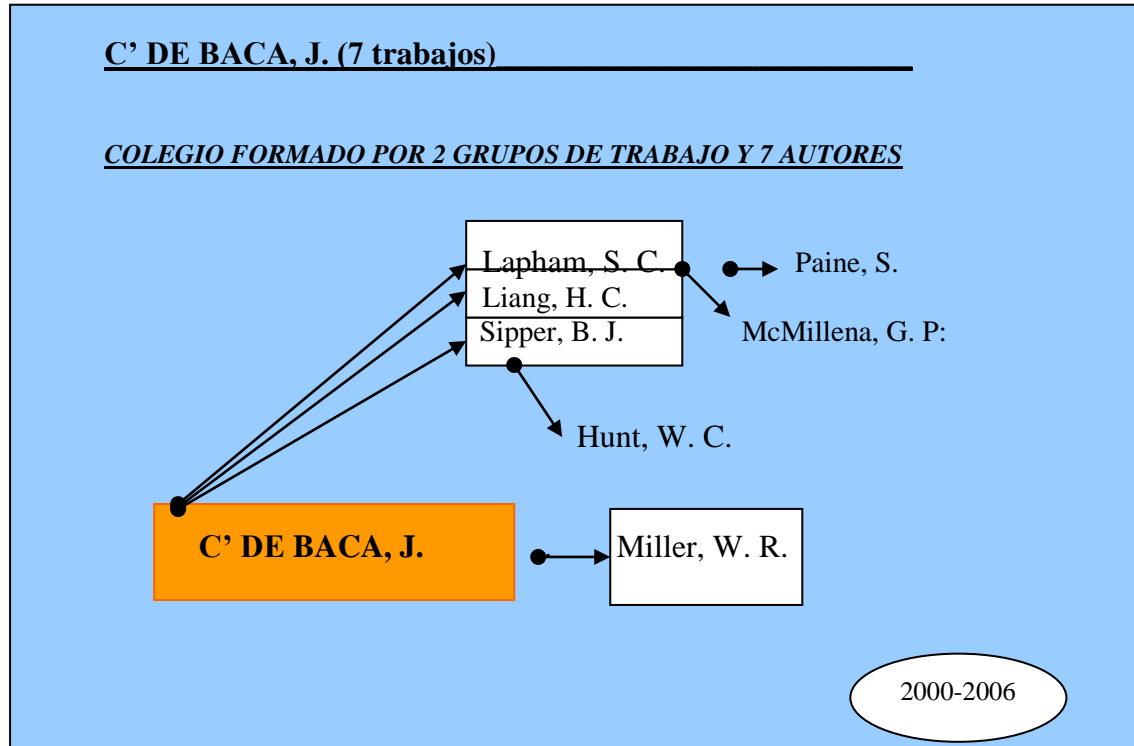
HEDLUND, J..	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Ithaca, NU	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante
Hedlund, J.	9	5	9		
Shults, R. A.	2			2	
Compton, R.	2				2

C ' DE BACA, JANET (7)

Este autor tiene 7 publicaciones en la base de datos PsycInfo.



En 2000 con Lapham, Paine y Skipper evalúan la implantación en EEUU de los VIPs (Victim Impact Panels) en los DWI (Driving While Impaired). El mismo año realiza un seguimiento de 4 años de un programa dirigido delincuentes de DWI para prevenir el consumo de alcohol. En 2001 en colaboración con Lapham, Liang y Skipper investigan sobre las diferencias de género entre delincuentes reincidentes detenidos por consumo de alcohol durante la conducción. También en 2001 junto con Miller y Lapham identifican los factores predictores del DWI. En 2004 con Lapham, Skipper y Hunt realizan un estudio sobre los desórdenes psiquiátricos que presentan los DWI y realizan una comparación entre americanos y latinos. En 2005 junto con Lapham evalúan las percepciones del cuerpo policial sobre su actuación en la frontera con México; también se evalúa si el cambio de política normativa afecta a la población. En 2006 en colaboración con McMillan y Lapham establecen criterios y reclasifican el DIS-III-R para el DSM- IV sobre la adicción del alcohol.

FIRMAS

El autor en el año 2000 realiza una autoría, en el resto del período tiene colaboraciones con otros autores.

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- + Lapham, Sandra S. (2000, 2001a, b, 2004, 2005, 2006), Behavioral Health Research Center of the Southwest, Albuquerque, NM, US.
- + Liang, H. C. (2001), Behavioral Health Research Center of the Southwest, Albuquerque, NM, US
- + Skipper, Betty J. (2000, 2001, 2004), Behavioral Health Research Center of the Southwest, Albuquerque, NM, US.
- + Miller, Wiliam, R. (2001), Behavioral Health Research Center of the Southwest, Albuquerque, NM, US.
- + Hunt, William C. (2004), Behavioral Health Research Center of the Southwest, Albuquerque, NM, US.
- + McMillan, Garnett P. (2006), Behavioral Health Research Center of the Southwest, Albuquerque, NM, US.

LUGAR DE INVESTIGACIÓN

- + Behavioral Health Research Center of the Southwest, Albuquerque, NM, US, Correo electrónico: jcdebacaba@bhrcs.org (<http://www.google.es/search/Behavioral+Health+Research+Center+of+the+Southw+Albuquerque>, 2009)



- + U. New Mexico, Albuquerque, NM, US (<http://www.unm.edu/>, 2009)



ZONA GEOGRÁFICA

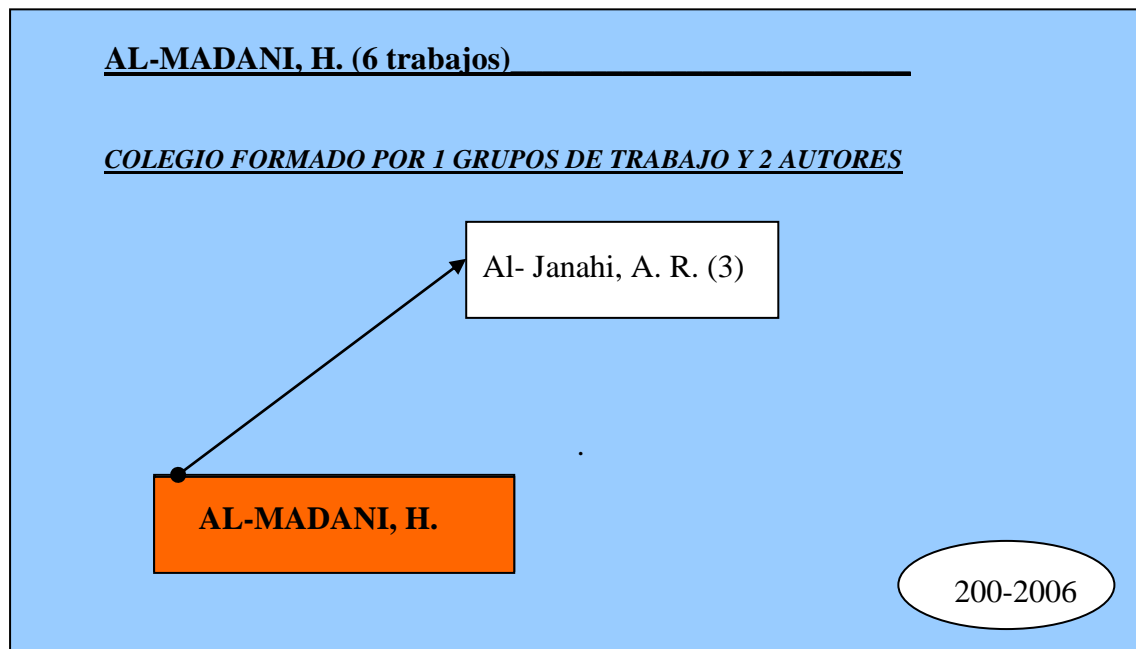
C' DE BACA, J.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Albuquerque, NM	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante	4º Firmante
C' de Baca, J.	7	1	7			
Laphan, S. C.	5			3	2	
Liang, H. C.	1				1	
Skipper, B. J.	2					2
Miller, W. R.	1			1		
Hunt, W. C.	1					1
Paine, S.	1				1	
McMillan, G. P.	1			1		

AL-MADANI, HASHIM (6)

Este autor tiene 6 publicaciones en la base de datos PsycInfo.



En 2000 investiga sobre las variables comprensión de las señales de tráfico y conductas de seguridad. En 2001 trabaja sobre el reconocimiento de señales en cinco países árabes. En el mismo año amplía el estudio anterior y asocia las características demográficas con el nivel de reconocimiento de señales. En 2002 colabora con Al-Jahani sobre un estudio sobre la comprensión de las señales de tráfico. Se realizó un cuestionario sobre 28 señales y se asoció a variables tales como la edad, estado civil, género, nacionalidad y nivel educativo. En el mismo año con Al-Madani y Al-Janahi, realizan un estudio para identificar un perfil del conductor árabe, sus características personales y sociales. En 2006 junto con Al-Janahi trabajan sobre los accidentes peatonales y los factores de riesgo que los predisponen.

FIRMAS

+ El autor trabaja él solo durante los años 2000, 2001a y b,.

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+ Al- Janahi, A. (2002a, b, 2006), Department of Civil and Architectural Engineering, Centre for Transport and Road Studies (CTRS), College of Engineering, University of Bahrain, Isa Town, Bahrain

LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+Department of Civil and Architectural Engineering, Centre for Transport and Road Studies (CTRS), College of Engineering, University of Bahrain, Isa Town, Bahrain



(<http://www.uob.edu.bh/english/pages/>, 2009)

([http://www.google.es/images/Centre+for+Transport+and+Road+Studies+\(CTRS\),+College+of+Engineering,+University+of+Bahrain](http://www.google.es/images/Centre+for+Transport+and+Road+Studies+(CTRS),+College+of+Engineering,+University+of+Bahrain), 2009).

ZONA GEOGRÁFICA

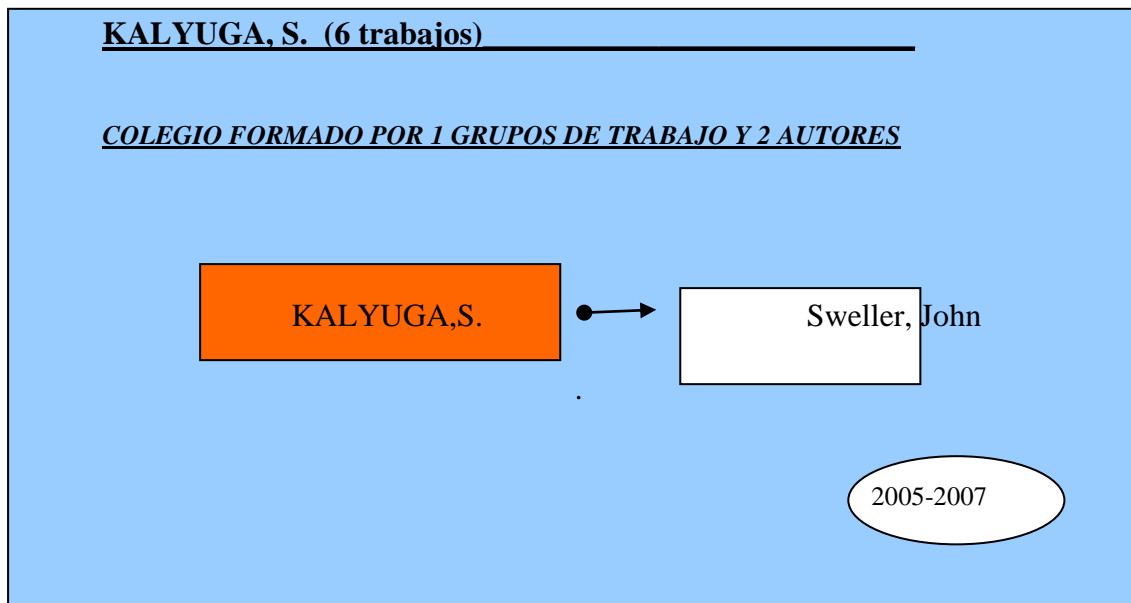
AL-MADANI, H.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Isa Town	Bahrein

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante
Al- Madani, H.	6	5	6	
Al-Janahi, A. R.	3			3

KALYUGA, SLAVA (6)

Esta autora tiene 6 publicaciones en la base de datos PsycInfo. En 2005 con Sweller, realizan una intervención para mejorar la eficacia del aprendizaje, para estudiantes de secundaria. Ese mismo año realizan otro trabajo cuyo objetivo es crear una técnica de evaluación para medir la memoria a largo plazo, en cuanto a contenidos de seguridad vial. En 2006 evalúa la eficacia de procedimientos educacionales y de diseños apropiados en diversas etapas de la adquisición de conocimiento. Ese mismo año realiza un programa de aprendizaje dirigido a conductores expertos e inexpertos, basándose en un modelo teórico cognitivo pretende medir cuánto perdura en la memoria el nuevo conocimiento adquirido. Ese mismo año investiga sobre cómo se almacena el conocimiento en principiantes y conductores expertos. En 2007 realiza una revisión sobre la teoría de la carga cognitiva, referida al aprendizaje vial. En un posterior trabajo investiga sobre cómo influyen las aptitudes en el conocimiento vial.



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+ Sweller, John (2005)

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

- + School of Education
- + Educational assessment Australia
- + University of New South Wales, Sydney, NSW, Australia

(<http://www.google.es/images/University+of+New+South+Wales-Sydney+NSW+Australia, 2009>)



ZONA GEOGRÁFICA

KALYUGA, SLAVA	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Sydney, NSW	Australia

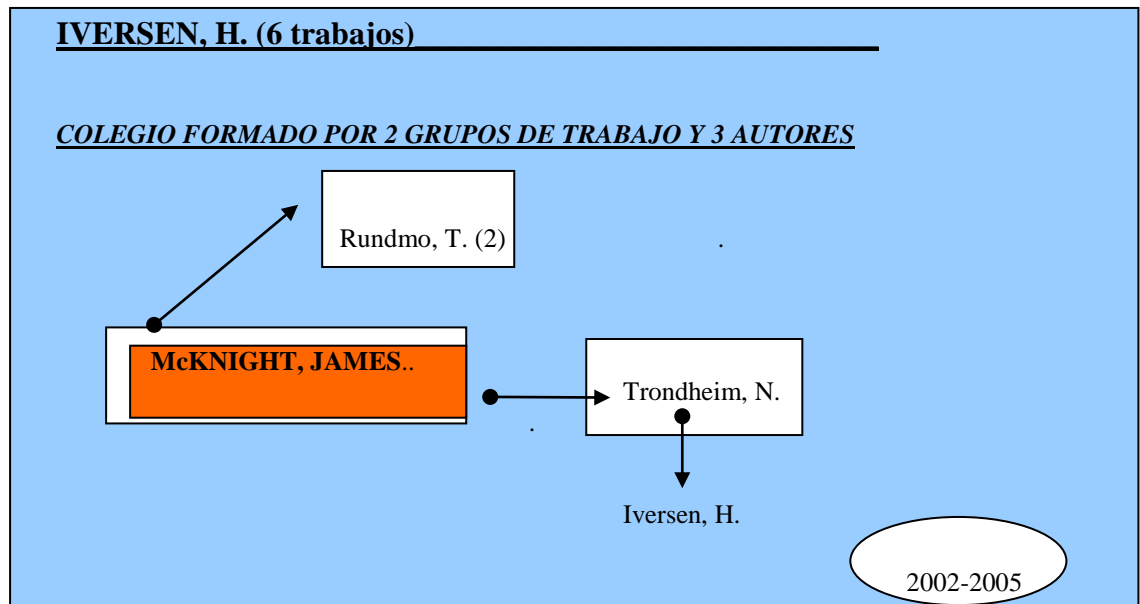
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante
Kalyuga, S.	6	5	6	
Sweller, J.	1			1

IVERSEN HILDE (6)

Este autor tiene 6 publicaciones en la base de datos PsycInfo. En 2002 junto con Rundmo, investigan sobre personalidad y las conductas de riesgo entre conductores noruegos. Ese mismo año junto con Rundmo analizan la contaminación ambiental entre los conductores noruegos. En 2004 investiga sobre las actitudes y comportamientos de riesgo. Ese mismo año junto con Rundmo trabajan sobre las actitudes y los comportamientos asociados con el accidente. En colaboración con Rundmo también investiga en otro trabajo sobre la evaluación de una campaña de seguridad vial para promover comportamientos seguros en adolescentes en dos condados noruegos. En 2005 junto con Trondheim y Kemple investigan y comparan los efectos de una campaña de seguridad y de un programa de modificación de conducta sobre seguridad vial.

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO

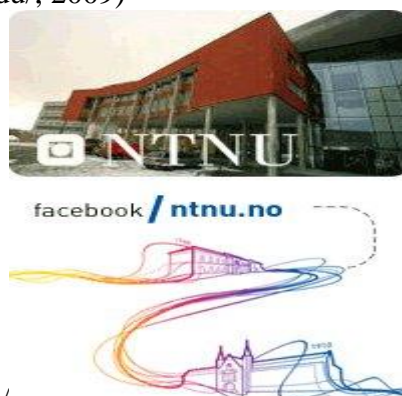


COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+Rundmo, Torbjörn (2002a, 2002b, 2004)
+Trondheim (2005)

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

+ Norwegian University of Science and Technology, Trondheim, Norway
+ Department of Psychology
(<http://www.ntnu.edu/>, 2009)



<http://www.ntnu.no/>

ZONA GEOGRÁFICA

McKNIGHT, JAMES..	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Trondheim	Norway

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Total trabajos	Trabajos en solitario	1º Firmante	2º Firmante
Iversen, H.	6	1	6	
Rundmo, T.	3			3
Trondheim, N.	2			2

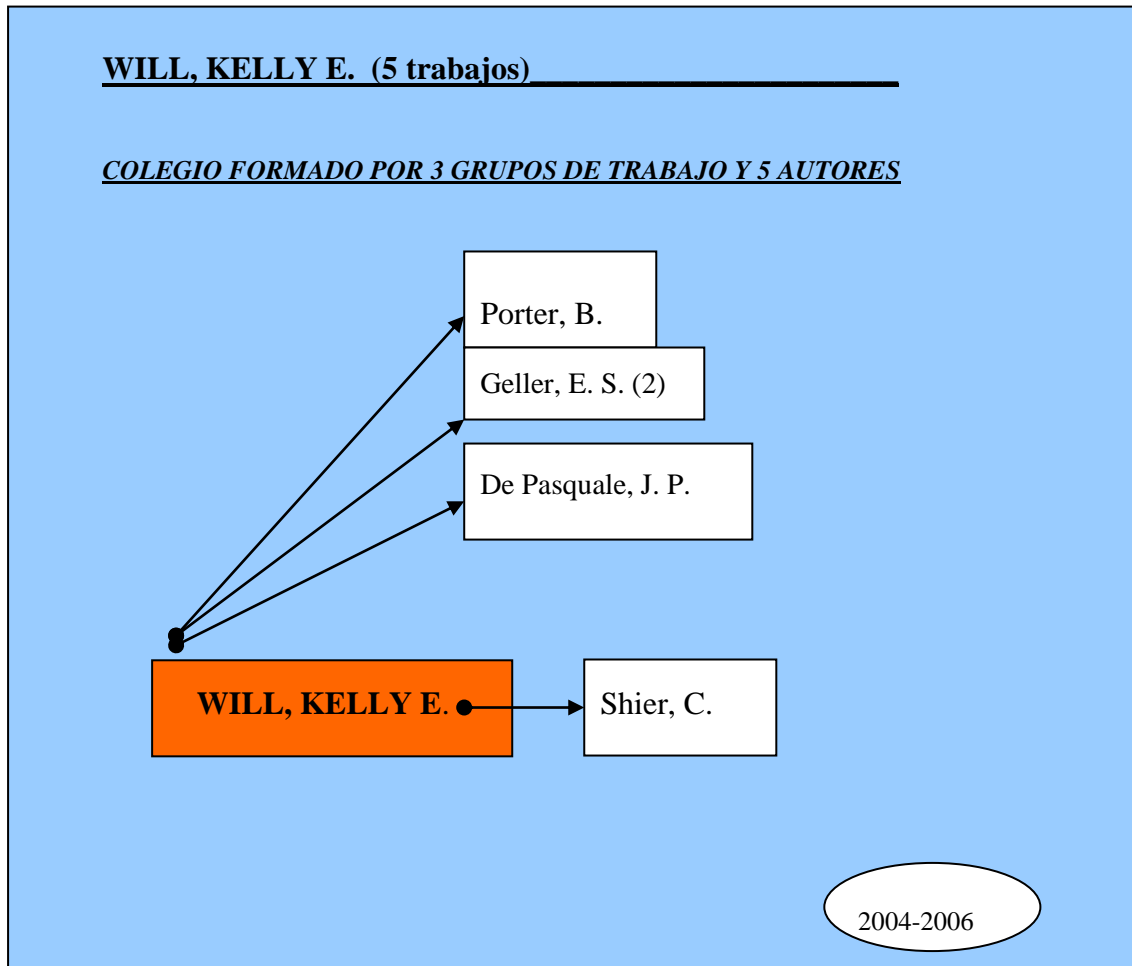
WILL, KELLI ENGLAND (5)

Esta autora tiene 5 publicaciones en la base de datos PsycInfo. En 2004 en colaboración con Geller trabajan sobre programas de modificación de conducta dirigidos a promover la seguridad vial infantil. En 2005 junto con Porter, Geller y DePasquale evalúan si la televisión es un medio de riesgo para la salud y la seguridad. Para ello el estudio evaluó comportamientos de los pasajeros del vehículo, violencia y consumo de alcohol, drogas y tabaco, estos comportamientos procedían de 242 episodios emitidos semanalmente en la televisión durante 1997 y 1998, y se estudió si estos comportamientos de riesgo influían en los televidentes. En 2005 realiza un programa para modificar ideas erróneas sobre cómo el niño debe viajar en el automóvil. El mismo año realiza un programa dirigido a padres para promocionar la seguridad de niño en el automóvil. En 2006 con Shier realiza una revisión sobre las medidas de diagnóstico y prevención del consumo de alcohol.

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- + Geller, E. Scott (2004). Department of Psychology, Virginia Medical School, Norfolk, VA, US.
- + Porter, Bryian E. (2005). Old Dominion University, VA, US
- +Geller, E. Scott (2005). Center for Applied Behavior Systems, Virginia Tech, VA, US
- + DePasquale, Jason, P. (2005). CNA Corporation, Alexandria, VA, US.
- + Shier, Cynthia, L. (2006). Center for Pediatric Research, Children's Hospital of the King's Daughters, Norfolk, VA, US.

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



FIRMAS

+ El autor figura como único firmante en las siguientes publicaciones (2005).

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

+ Will, Kelli England, Center for Pediatric Research, Children's Hospital of the King's Daughters, Norfolk, VA, US. Colabora en el mismo centro con Shier, Cynthia.

(<http://www.csgdocs.com/>, 2009)

(<http://www.chk.org/Video/Default.aspx>, 2009)



ZONA GEOGRÁFICA

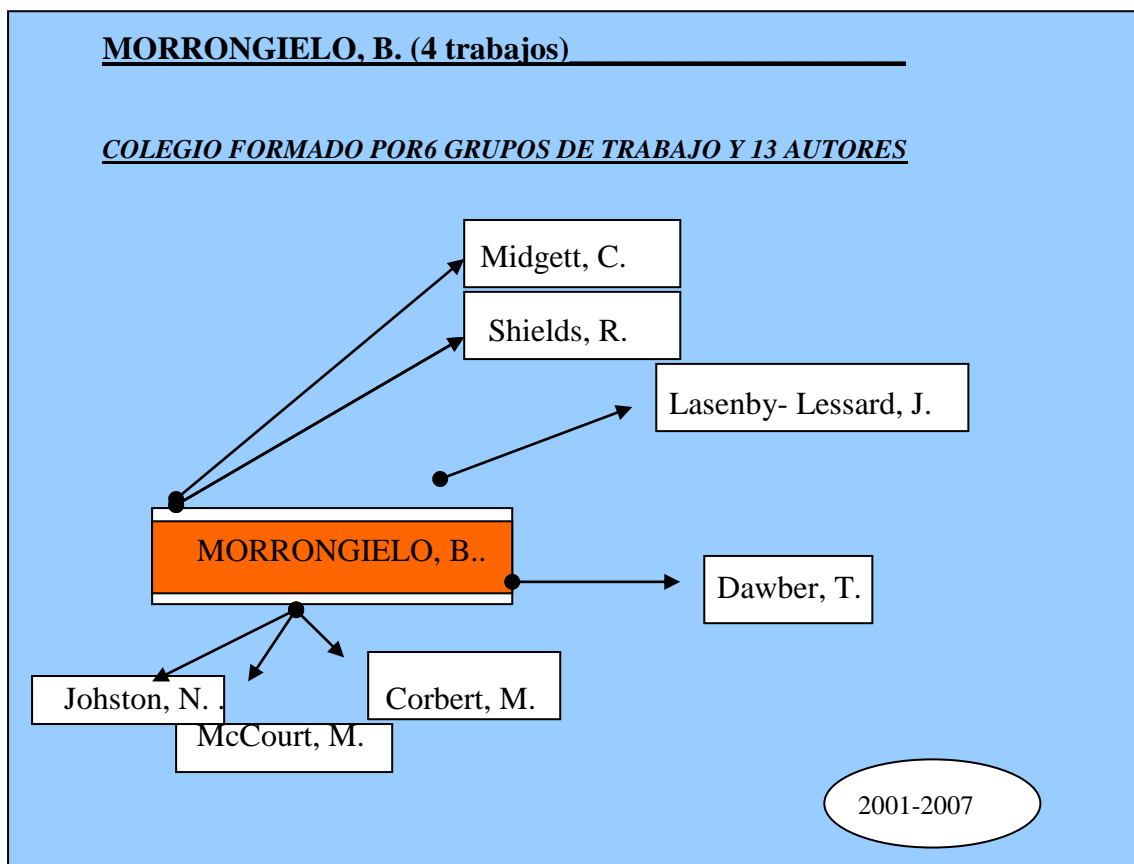
WILL, KELLY E	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Norfolk, VA	USA
	Alexandria, VA	

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajo	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante	4º Firmante
Will, K. E.	5	1	5			
Shier, C.	1			1		
Porter, B.	1			1		
Geller, E. S.	2			1	1	
De Pasquale, J. P.	1					1

MORRONGIELO, BARBARA (4)

Esta autora tiene 4 publicaciones en la base de datos PsycInfo. En 2001 con Midgett y Shields elaboran una prueba para conocer las reglas conceptuales que tienen los niños acerca de la seguridad. En 2004 con Dawber identifican los factores que se relacionan con las conductas de riesgo infantiles. En 2006 junto con Corbett, McCourt y Meghan analizan el origen de las lesiones y el papel de los padres en la supervisión infantil. En 2007 con Lasenby –Lessard colaboran en la realización de un modelo teórico sobre los determinantes psicológicos del riesgo que adoptan los niños y evalúan las implicaciones para la intervención.

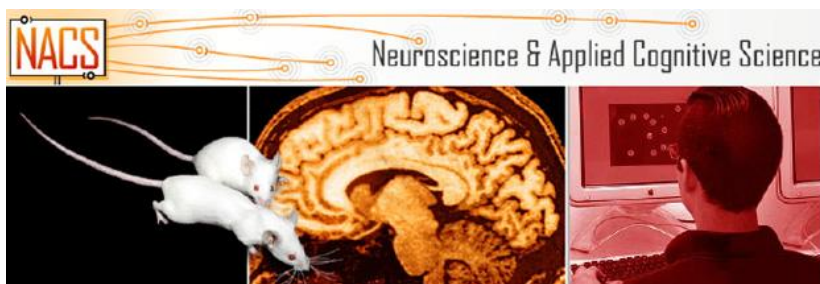


COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- +Midgett, Corina (2001)
- +Shields, Roslyn (2001)
- +Dawber, Tess (2004)
- + Michael; Corbett (2006)
- + McCourt, Meghan(2006)
- + Johnston, Natalie (2006)
- +Lasengy-Lessard, Jennifer (2007).

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

+ Psychology Department, University of Guelph, Guelph, ON, Canada
(<http://www.uoguelph.ca/arboretum/>, 2009)



ZONA GEOGRÁFICA

MORRONGIELO, BARBARA	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Guelph, ON	Canada

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante	4º Firmante
Morrongiolo, B.	4	4			
Midgett, C.	1		1		
Shields, R.	1			1	
Dawber, T.	1		1		
Corbert, M.	1		1		
McCourt, M.	1			1	
Johnston, N.	1				1
Lasenby-Lessard, J.	1		1		

ROSENBLOOM, TOVA (4)

Este autor tiene 4 publicaciones en la base de datos PsycInfo. En 2003 evalúa la percepción de riesgo en el estado de Oregon para establecer el perfil del conductor que conduce con alto riesgo. En 2006 realiza un programa para elaborar el rol del peatón en diferentes situaciones de cruce. En 2007 junto con Amit y Offir realizan programas de entrenamiento en diferentes situaciones de riesgo. En 2009 en colaboración con Ben-Eliyahu y Newrodov realizan una investigación para evaluar si existe relación entre el autoconcepto, el género y la conducta de alto riesgo.

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

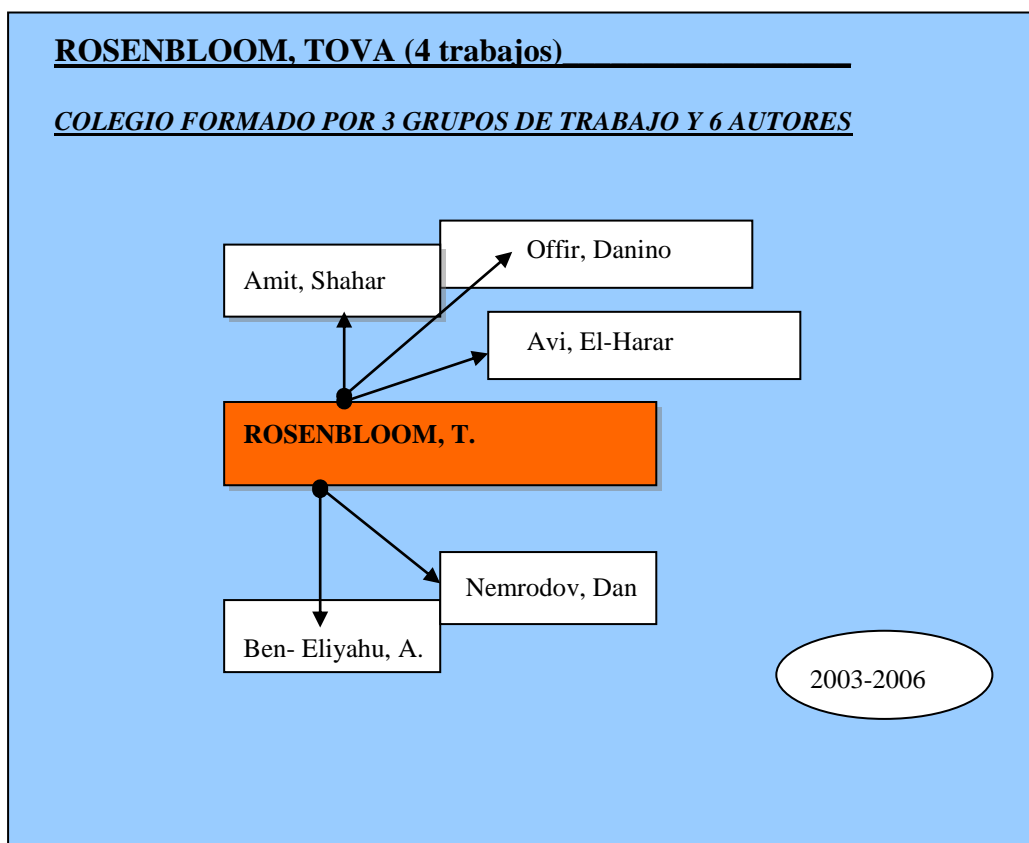
- + Ben- Eliyahu, Adar
- + Nemrodov, Dan
- + Amit, Shahar
- + Avi, Elharar
- + Offir, Danino

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

- + The Phoenix Road Safety Studies, The Interdisciplinary Department of Social Sciences, Bar-Ilan University, Ramat-Gan 52900, Israel.



(<http://www1.biu.ac.il/indexE.php>, 2009)



ZONA GEOGRÁFICA

ROSENBLOOM, TOVA	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Ramat-Gan	Israel

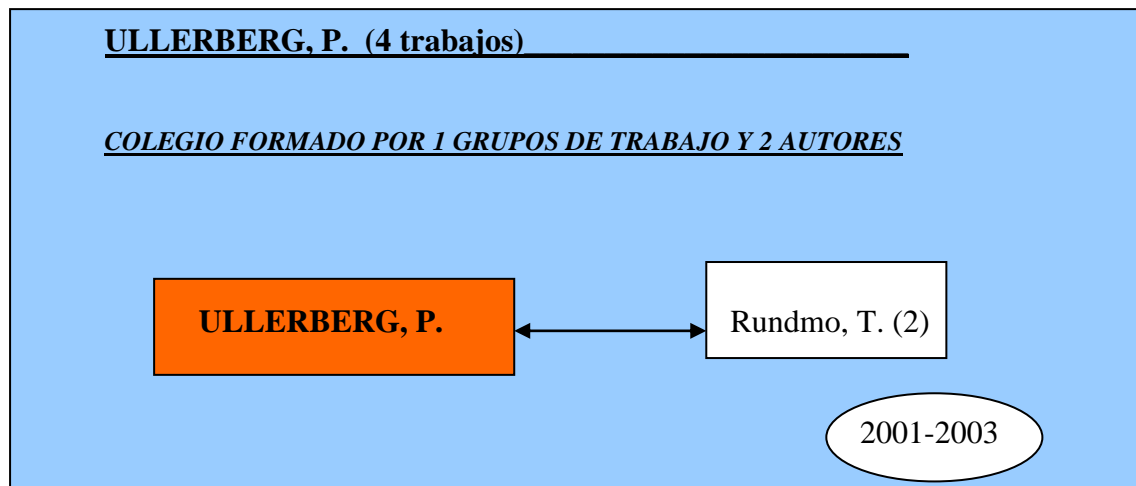
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante
Rosenbloom, T.	4	2	4		
Ben- Eliyahu, A.	2	1		1	
Nemrodov, D.	2	1			1
Amit, A. E.	2	1		1	
Offir, D.	2	1			1

ULLERBERG, P. (4)

Este autor tiene 4 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

En 2001 investiga sobre los subtipos de la personalidad de los conductores jóvenes a partir de una campaña de seguridad vial. En 2002 colabora con Rundmo sobre la aplicación de instrumentos psicométricos para medir las actitudes de riesgo en conductores jóvenes. En 2003 con Rudmo identifica factores de personalidad y actitudes de riesgo como predictores de la conducta de riesgo. En 2004 trabaja sobre la conducta social del pasajero, e identifica las conductas que influyen entre pasajeros y conductores inseguros.



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+ Rundmo, Torbjörn (2003), Norwegian U. of Science & Technology, Dept. of Psychology, Trondheim, Norway.

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

+Norwegian U. of Science & Technology, Dept. of Psychology, Trondheim, Norway.
(<http://www.ntnu.edu/>, 2009)

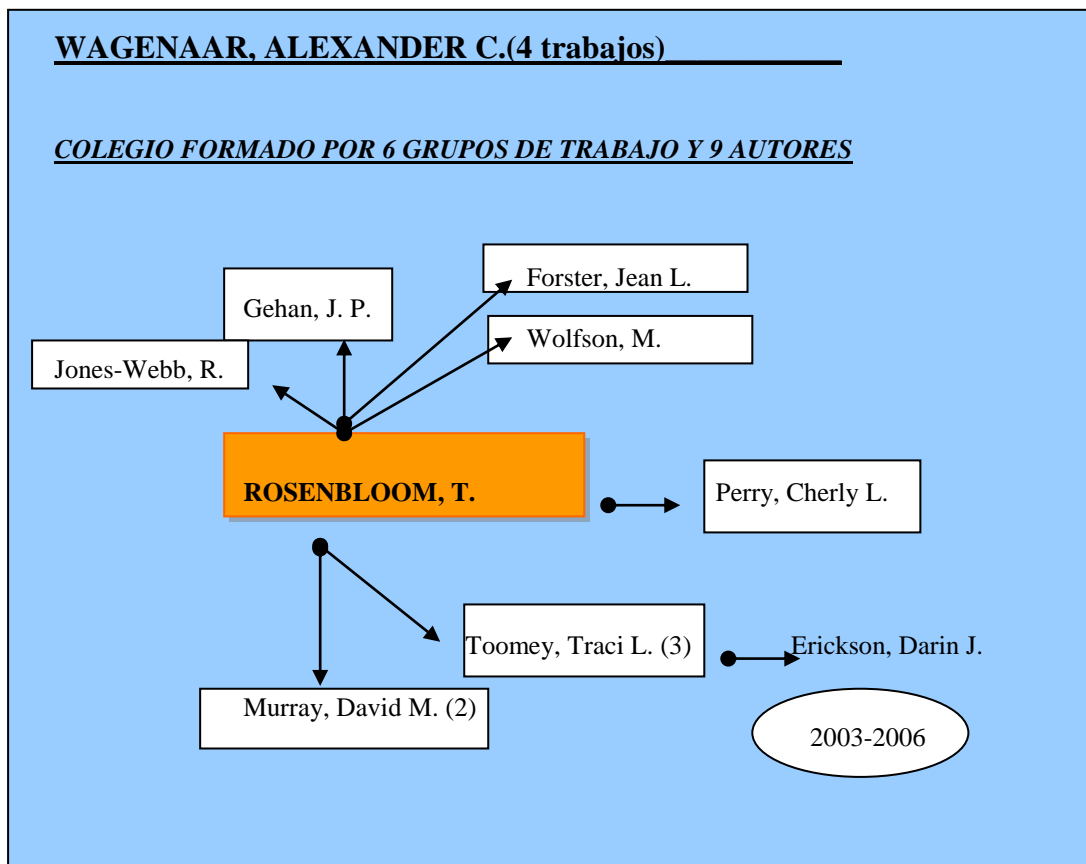


ZONA GEOGRÁFICA

ULLERBERG, P.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Trondheim	Norway

WAGENAAR, ALEXANDER C. (4)

Este autor tiene 4 publicaciones en la base de datos PsycInfo.



En 1994 con Perry realizan un programa basados en estrategias comunitarias para reducir el consumo de alcohol. En 1999 junto con Gehan, Jones-Webb, Toomey, Forster, Wolfson y Murray realizan una programa para reducir el consumo de alcohol en 15 comunidades. En 2000 en colaboración con Murray y Toomey, realizan una evaluación de un programa en el que se movilizan también las comunidades para reducir el consumo de alcohol entre conductores (CMCA). En 2005 con Toomey y Erickson realizan un ensayo de un programa comunitario para prevenir el consumo de alcohol entre adolescentes.

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- + Murray, David M.
- + Toomey, Tracy L.
- + Erickson, Darin J.
- + Gehan, John P.
- + Jones- Webb, Rhonda
- + Forster, Jean L.
- + Wolfson, Mark
- + Murray, David M.
- + Perry, Cherly L.

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

+ Professor. Epidemiology and Health Policy. University of Florida College of Medicine. Gainesville, FL

(<http://www.med.ufl.edu/>, 2009)

(<http://innovatorsawards.org/innovators/3311>, 2009)



ZONA GEOGRÁFICA

WAGENAAR, ALEXANDER C.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Gainesville, FL	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	1º Firmante	2º Firmante
Ullerberg, P.	4	4	
Rundmo, T.	2		2

5.1.2. COLEGIOS INVISIBLES DE LOS AUTORES MÁS PRODUCTIVOS DE LA BASE DE DATOS MEDLINE

ROBERTSON, L.S. (39)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

AGRAN, PHYLLIS F. (25)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

AVERY, J.G. (20)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

GIELEN, ANDREA CARLSON (10)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

McDERMOTT, F. (9)

El autor tiene 9 publicaciones en la base de datos Medline. Publica 3 trabajos sin colaboración y el resto colabora con un grupo formado por siete autores, de los cuales, con quien colabora con mayor frecuencia cuatro trabajos es Corder. El resto colabora con dos y una producción. Los temas de investigación son los factores de riesgo presentes en los accidentes de tráfico y la evaluación de la tasa de accidentalidad y mortalidad de programas estatales en Australia.

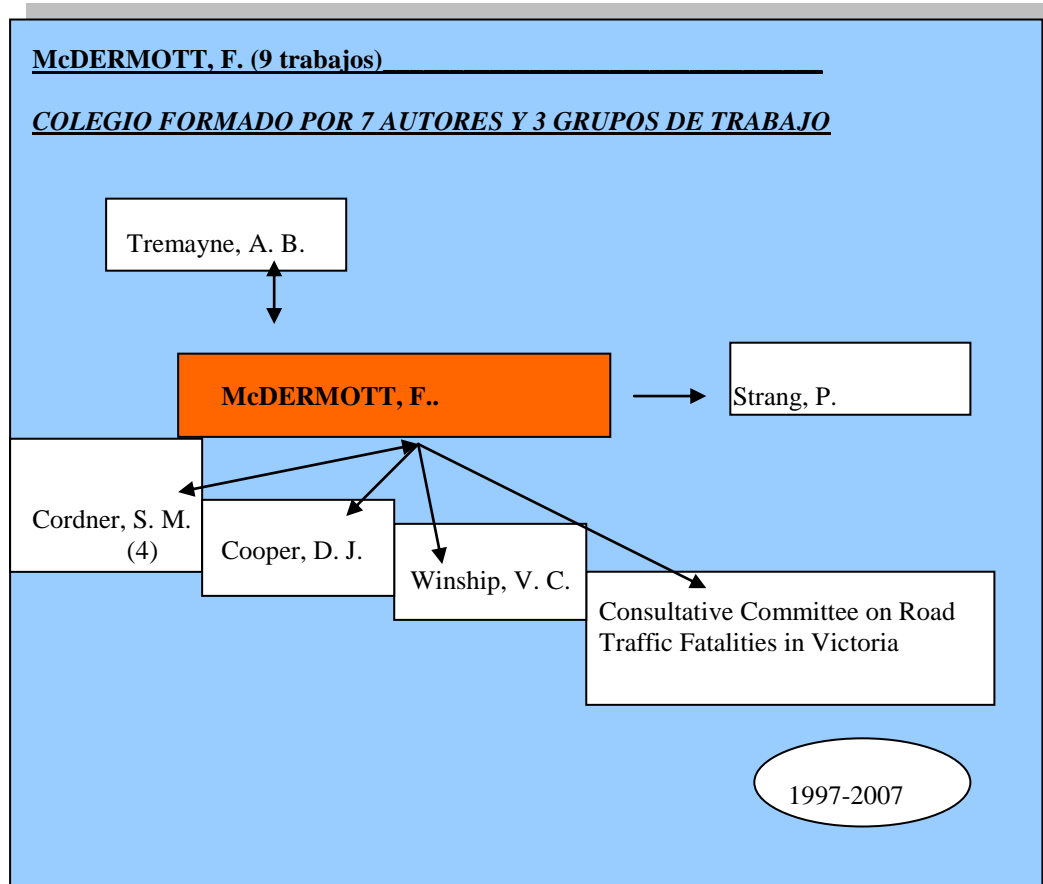
COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

Realiza las siguientes colaboraciones durante 10 años: Strang, P. (1978); Corder, S. M. (1996); Tremayne, A. B. (1996, 1997); Corder, S. M. (1997, 2007); Cooper, D. J. (2007); Winship, V. C. (2007); Consultative Committee on Road Traffic Fatalities in Victoria (2007).

ZONA GEOGRÁFICA

McDERMOTT, F.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Clayton, Victoria	Australia
	Heidelberg	

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ Department of Surgery, Austin Health / Northern Health. The University of Melbourne, Heidelberg, Australia.



(<http://www.austin.unimelb.edu.au/>, 2009)

+ Department of Surgery, The Alfred, Monash University, Clayton, Victoria, Australia.



(<http://www.med.monash.edu.au/surgery/alfred/general-info.html>, 2009)

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1° Firmante	2° Firmante	3° Firmante	4° Firmante	5° Firmante
McDermott, F. T.	9	3	9				
Cordner, S. M.	4			4			
Consultative	1						1
Cooper	2				2		
Tramayne, A. B.	2				2		
Strang, P.	1			1			
Winship, V. C.	1					1	

SHOPE, JEAN T. (9)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

SIMONS MORTON, BRUCE G. (8)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

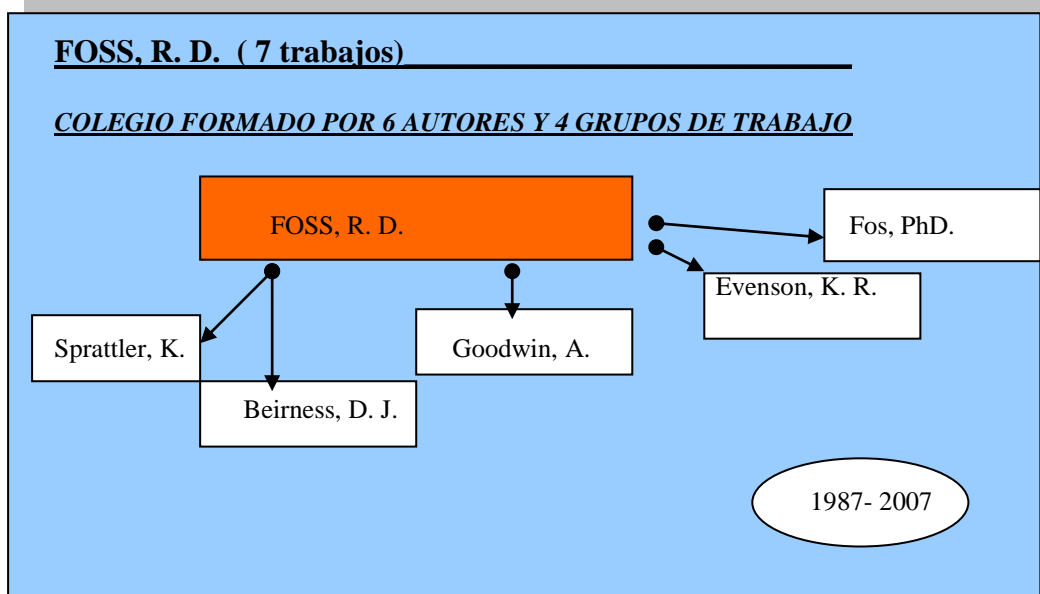
WELLS –PARKER, ELISABETH (8)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

FOSS, ROBERT D. (7)

El autor tiene 7 publicaciones en la base de datos Medline, tres de ellas las realiza en solitario. Su grupo de trabajo investiga durante 20 años, en el que se distinguen cuatro grupos de trabajo. Todos ellos colaboran con un trabajo, Foss, Evenson, Goddwin, Sprattler, Beirness y los temas de su investigación son el alcohol y el uso del cinturón de seguridad.

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ UNC Highway Safety Research Center, Chapel Hill, Carolina del Norte



(<http://www.hsrc.unc.edu/index.cfm>, 2009).

ZONA GEOGRÁFICA

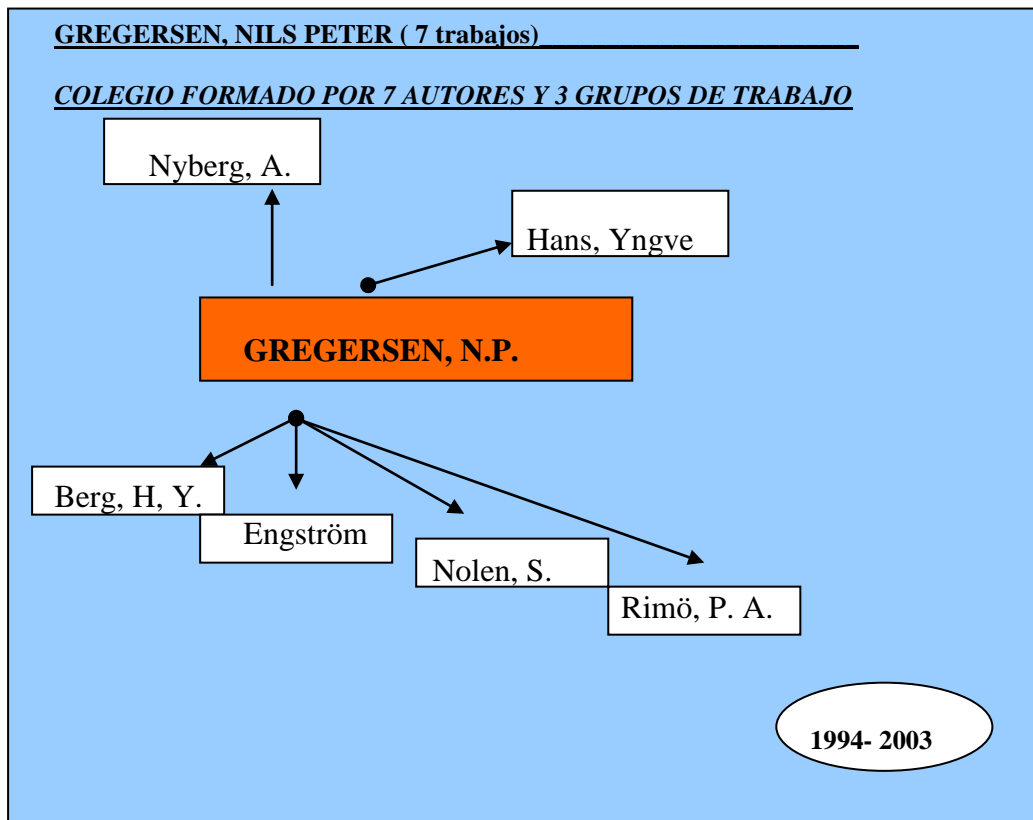
FOSS, R. D.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Chapel Hill, Carolina del Norte	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante
Foss, R. D.	7	7		
Beirness, D. J.	1		1	
Evenson, K. R.	1		1	
Goodwin, A.	1		1	
Sprattler, K.	1			1

GREGERSEN, NILS PETER (7)

El autor tiene 7 publicaciones en la base de datos Medline, de las cuales 3 publicaciones las firma en solitario. El resto de colaboradores colabora con una publicación Berg, Engström, Nolen, Nyberg, Rimö y Hans. El grupo formado trabaja durante 9 años. El tema principal investigado es la supervisión parental en el período de conducción del novel y las restricciones llevadas a cabo para prevenir accidentes en los jóvenes.



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

El autor colabora durante 9 años con los siguientes investigadores que forman parte de su grupo de colaboración: Nolén, S. (1994, 2000); Brehmer, B. (2000); Morén, B. (2000); Berg, H. Y. (2000); Nyberg, Anders (2003); Berg, Hans- Yngve (1994, 2003); Engström, I. (2000); Nyberg, A. (2000); Rimmö, P. A. (2000).

LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ Swedish National Road and Transportation Research Institute, (VIT), Linköping, Sweden

- Correo: nils.petter.gregersen@vit.se



“VTI is a national research institute under the Ministry for Industry, Employment and Communications.”: www.vti.se.

(http://www.vti.se/default___2782.aspx, 2009)

ZONA GEOGRÁFICA

GREGERSEN, NILS PETER	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Linköping	Sweden

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

A continuación vemos el lugar que ocupa cada uno de los investigadores de su grupo en las firmas de los trabajos, el grupo está formado por cinco firmantes.

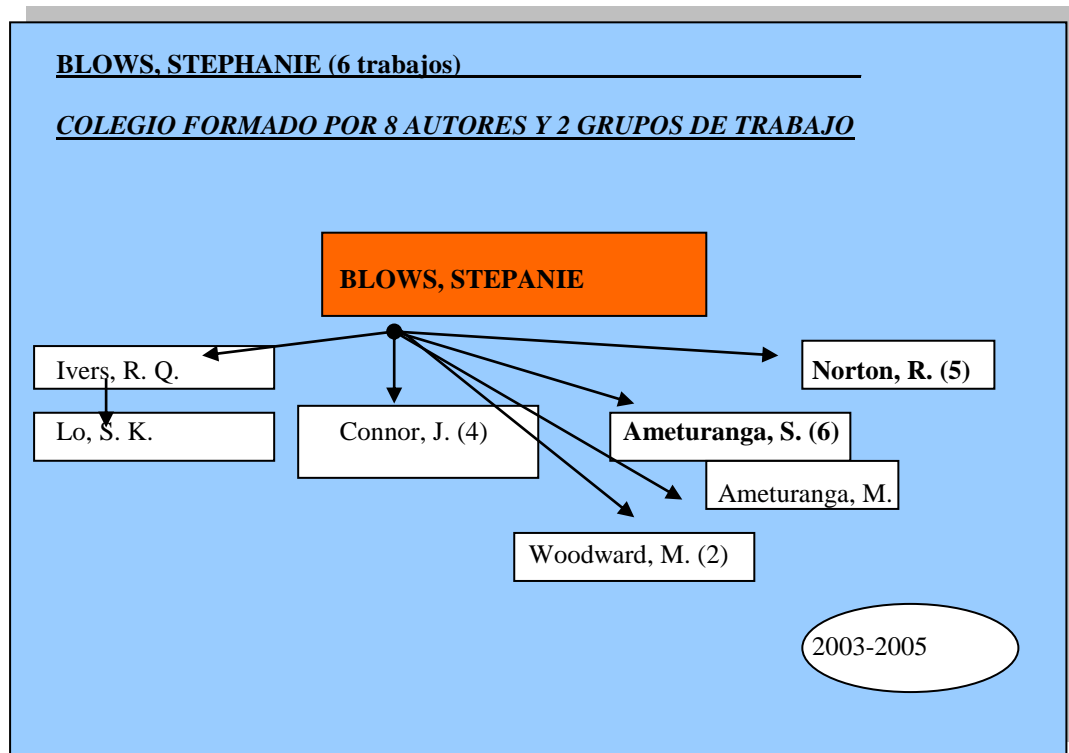
	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante	4º Firmante	5º Firmante
Gregersen, N. P.	7	3	7				
Bergh, H. Y.	1			1			
Engström, I.	1				1		

Brehmer, B.	1				1		
Hans, Yngve	1				1		
Nolen, S.	1					1	
Nyberg, Anders	1			1			
Moren, B.	1			1			
Rimö, P. A.	1						1

BLOWS, STEPHANIE (6)

Esta autora tiene 6 publicaciones en la base de datos Medline, el grupo con el que trabaja está formado por 8 autores. De los dos subgrupos el autor que más firmas posee es Ivers con cinco publicaciones, Ameturanga con cuatro y Connors con tres trabajos. El tema investigado en este grupo es variado, tratan los riesgos en la conducción, el consumo de marihuana, alcohol y el tema de la supervisión en conductores noveles.

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ The George Institute for International Health, University of Sydney, PO, Missenden Road, Sydney Australia.
 Correo: sbloWS@thegeorgeinstitute.org



(http://sydney.edu.au/sustainable_solutions/health/george_institute.shtml, 2009)

ZONA GEOGRÁFICA

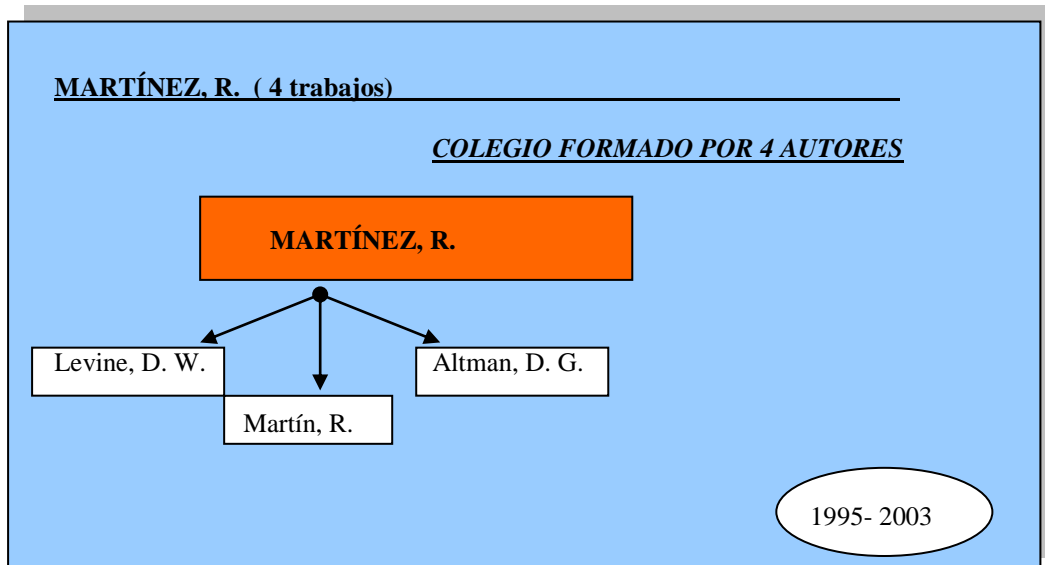
BLOWS, STEPHANIE	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Sydney	Australia

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	1° Firmante	2° Firmante	3° Firmante	4° Firmante	5° Firmante	6° Firmante
Blows, S.	6	6					
Ameturanga, M.	1					1	
Ameturanga, S.	6		1	1	4		
Connors, J.	3			3			
Ivers, R. Q.	6		5	1			
Lo, S. K.	1				1		
Norton, R.	5				1	2	3
Woodward, M.	2					2	

MARTÍNEZ, RICARDO (6)

El autor tiene 4 publicaciones en la base de datos Medline, forma un grupo de trabajo con una duración de 8 años. Con una publicación cada uno de ellos, el tema investigado es conocer los efectos sobre el conocimiento, las actitudes y los comportamientos acerca de los accidentes de tráfico, a través de un programa de prevención sobre la lesión en estudiantes de secundaria.



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

El autor colabora durante 8 años con los siguientes investigadores que forman parte de su grupo de colaboración: Levine, D. W. (1996); Martín, R. (1996); Altman, D. G. (1996).

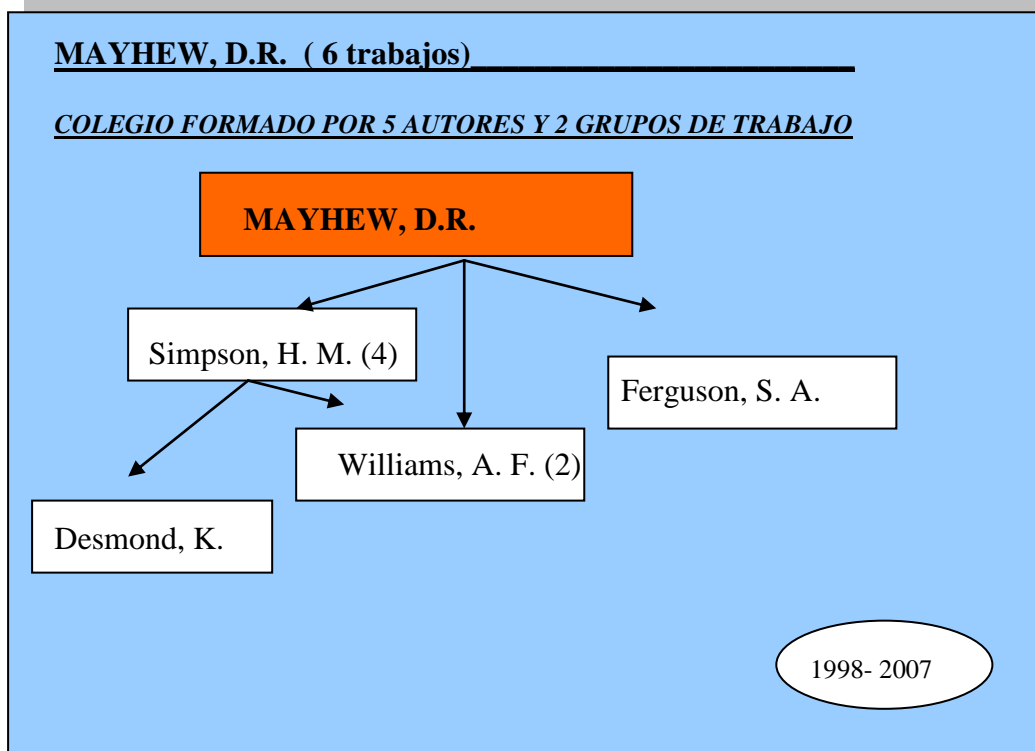
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

A continuación vemos el lugar que ocupa cada uno de los investigadores de su grupo en las firmas de los trabajos, el grupo está formado por cuatro firmantes.

	Fr total trabajos	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante	4º Firmante
Martínez, R.	6	6			
Altman, D. G.	1				1
Levin, D. W.	1		1		
Martin, R.	1			1	

MAYHEW, DANIEL R. (6)

El autor tiene 6 publicaciones en la base de datos Medline, de los cuales realiza tres trabajos sin colaboración. El autor con mayor frecuencia de colaboración es Simpson con cuatro trabajos, el resto colabora con una publicación. El tema investigado por este grupo en 9 años son los programas para acceder a la licencia de conducción y los programas de supervisión parental en EEUU para los conductores jóvenes.



LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ Traffic Injury Research Foundation, 171 Nepean Street, Suite 200, Ottawa, Ontario Canada,



(<http://www.tirf.ca/main.php>, 2009).

MAYHEW, D.R.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Ottawa, Ontario	Canada

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

Realiza las siguientes colaboraciones durante 9 años: Simpson, H. M. (2002, 2003); Desmond, K. (2003); Williams, A. F. (2003).

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1° Firmante	2° Firmante	3° Firmante	4° Firmante
Mayhew, D. H.	6	3	6			
Desmond, K.	1				1	
Ferguson, S. A.	1					1
Simpson, H. M.	4			4		
Williams, A. F.	2				1	1

CENTERS FOR DISEASE CONTROL AND PREVENTION- (CDC)- (4)

El Centro tiene 4 publicaciones en la base de datos Medline.

LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ 1600 Clifton Rd. Atlanta, GA 30333, USA; 800-CDC-INFO (800-232-4636) TTY: (888) 232-6348, 24 Hours/Every Day – Correo electrónico: cdcinfo@cdc.gov



HASSELBERG, MARIE (3)



marie.hasselberg@ki.se

La autora tiene 4 publicaciones en la base de datos Medline y forma un grupo de tres autores, siendo su mayor colaborador productivo Laflamme con 5 colaboraciones. Los estudios quieren identificar las circunstancias típicas que rodean el accidente del adolescente que consume alcohol durante su permiso de conductor novel, y reflexionar sobre las consecuencias de la lesión.

LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ Department of Public Health Sciences, Division of Social Medicine, Karolinska Institute, Norrbacka, SE, Stockholm, Sweden.

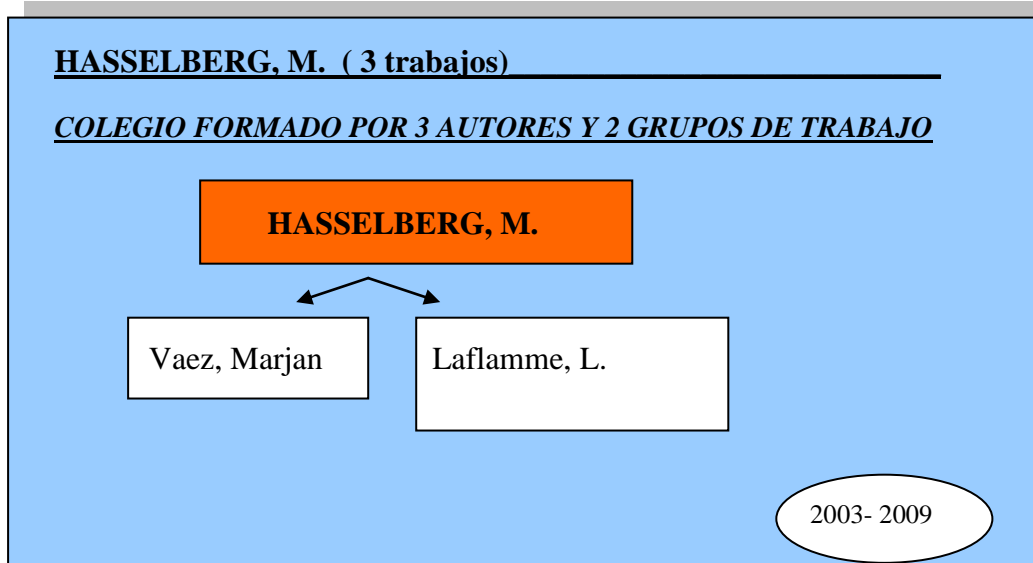


(<http://ki.se/ki/jsp/polopoly.jsp>, 2009)

ZONA GEOGRÁFICA

HASSELBERG, MARIE	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Stockholm	Sweden

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

El autor colabora durante 6 años con los siguientes investigadores que forman parte de su grupo de colaboración: Laflamme, Lucie (2003, 2005, 2008) y Vaez, Marjan (2005).

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

A continuación vemos el lugar que ocupa cada uno de los investigadores de su grupo en las firmas de los trabajos, el grupo está formado por tres firmantes.

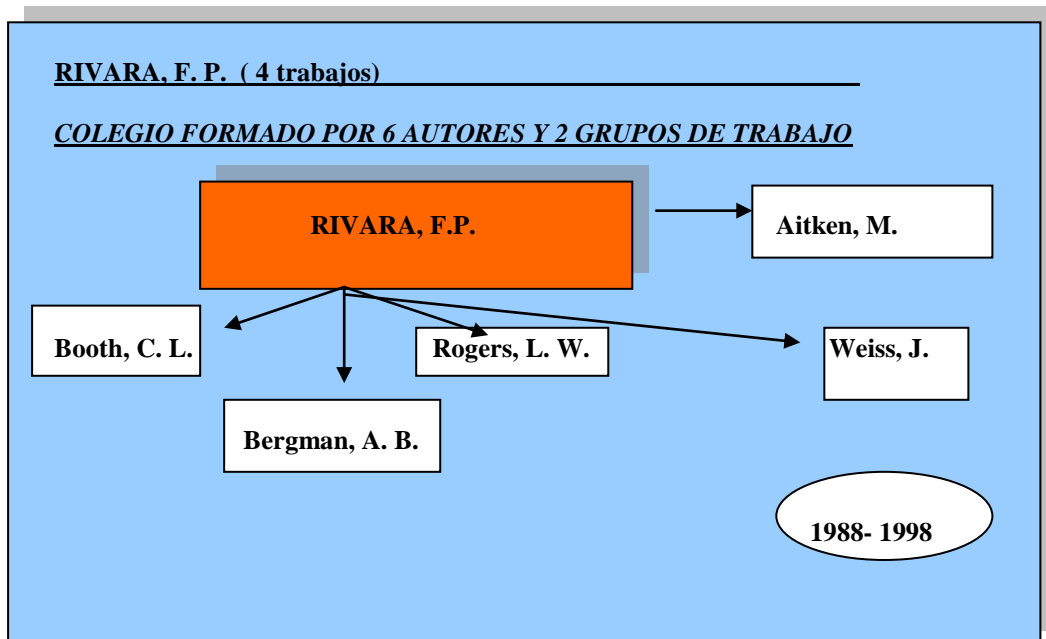
	Fr total trabajos	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante
Hasselberg, M.	3	3		
Laflamme, L.	3		2	1
Vaez, M.	1		1	

RIVARA, F. P. (4)

El autor tiene 4 publicaciones en la base de datos Medline, en dos subgrupos de trabajo, cada uno de sus colaboradores contribuye con una publicación. El tema de investigación es la prevención de lesiones por accidente de tráfico en niños y adolescentes.

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

Realiza las siguientes colaboraciones durante 10 años: Aitken, M. (1998); Bergman, A.B.; Booth, C. L.; Rogers, C.L. y Weiss, J.



LUGAR DE INVESTIGACIÓN

+ Harborview Injury Prevention and Research Center, Seattle, WA, USA



(<http://depts.washington.edu/hiprc/>, 2009)

RIVARA, F. P.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Seattle, WA	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

A continuación vemos el lugar que ocupa cada uno de los investigadores de su grupo en las firmas de los trabajos, el grupo está formado por cuatro firmantes.

	Fr total trabajos	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante	4º Firmante
Rivara, F. P.	4	4			
Aitken, M.	5	4	1		
Bergamn, A. B.	1		1		
Booth, C. L.	1		1		
Rogers, C. L.	1			1	
Weiss, J.	1				1

5.1.3. COLEGIOS INVISIBLES DE LOS AUTORES MÁS PRODUCTIVOS DE LA BASE DE DATOS ERIC: ESTUDIO DE SU COLABORACIÓN

FINN PETER (16)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

DAUGHERTY, RONALD D. (13)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

MCKNIGHT, A. JAMES (12)

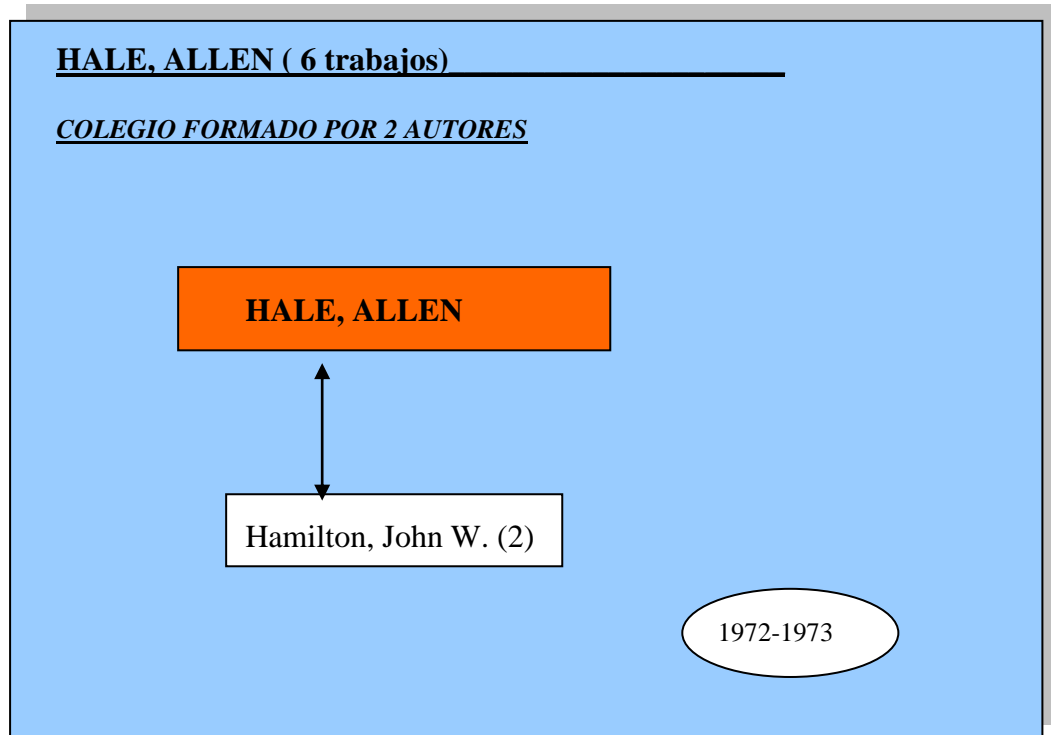
Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

WILLIAMS ALLAN, F. (6)

Expuesto en el apartado 5.1.1. dentro del grupo de autores más productivos.

HALE, ALLEN (6)

En la base de datos Eric, el autor Hale Allen tiene seis publicaciones, de las cuales cuatro las realiza en solitario y dos en colaboración. En 1972 colabora con Hamilton en la realización de III volúmenes que forman parte de un programa a nivel nacional de la seguridad vial, en los que se encuentra un programa de entrenamiento básico para los policías de tráfico. En 1973 él solo realiza una guía curricular donde consta un programa para la mejora del conductor novel. Realiza las guías curriculares para el instructor y el estudiante.



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+Hamilton, John W. (1972)

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

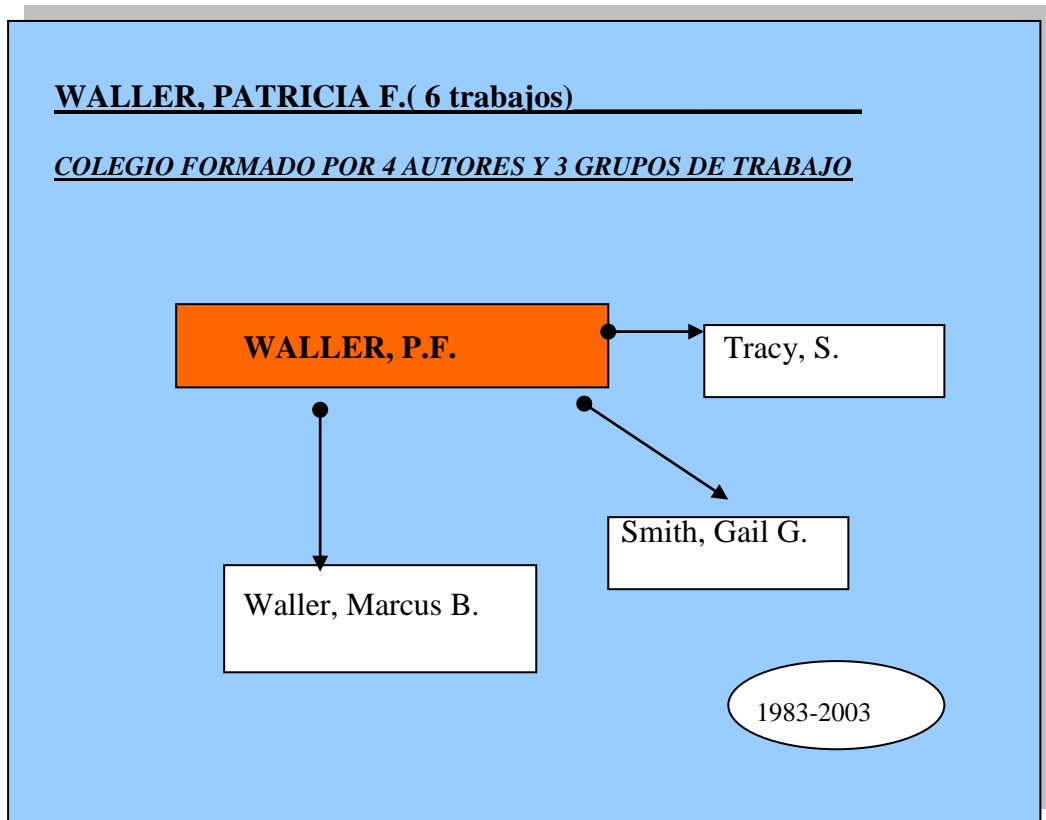
+ No se menciona

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1° Firmante	2° Firmante
Hale, A.	6	4	6	
Hamilton, J. W.	2			2

WALLER, PATRICIA F. (6)-----

En la base de datos Eric, el autor tiene seis publicaciones. En 1984 colabora con Waller sobre la causa o efecto del accidente de tráfico por el alcohol, con Tracy en 1993, analiza la figura de la ciencia y su relación con el aprendizaje de la conducción en el currículum de secundaria. En 1996 con Smith realiza una comparación del currículum de educación vial con el de ciencias, en el nivel de secundaria. Patricia en solitario, a partir de 1973, realiza un plan de estudios sobre el aprendizaje de conducción en el currículum de secundaria y en 1983 realiza un trabajo de análisis sobre la figura del conductor novel y cuándo está preparado para conducir con seguridad. En 2003 establece las bases del GDL (Graduated Driver Licensing).



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

- +Waller, Marcus B. (1984)
- + Smith, Gail G. (1996)

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

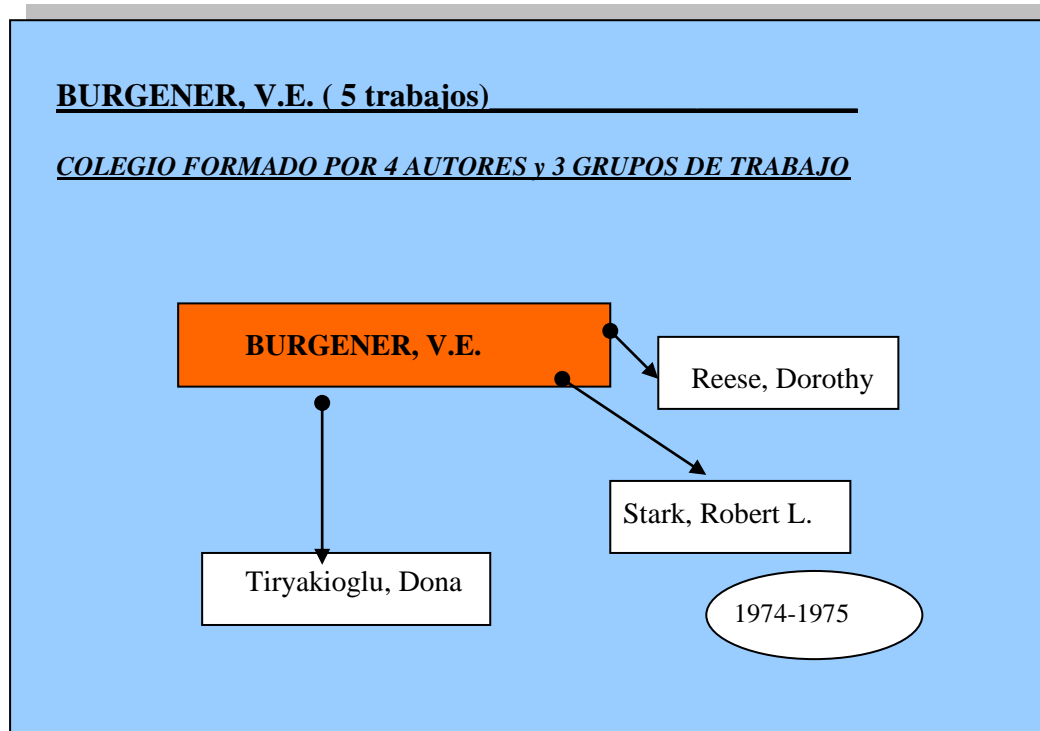
+ No se especifica

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante
Waller, P.	6	3	6	
Smith, G.	1			1
Waller, M.	1			1
Tracy, S.	1			1

BURGENER, V.E. (5)

Desde 1972 hasta 1974, pone en práctica el plan nacional de la administración sobre el entrenamiento de los instructores locales en seguridad vial. Además realiza diez talleres regionales para el personal educativo local para promocionar estudios para la prevención del consumo de alcohol en jóvenes estudiantes. Ese mismo año con Tiryakioglu en cinco institutos nacionales programaron para el instructor tres áreas de seguridad vial: análisis de la mejora de la conducción, examinador y supervisor, y análisis del registro del tráfico. En 1975 continúa este estudio con la colaboración de Stark sobre la dirección y asesoramiento de las escuelas de Illinois para promocionar seguridad vial, a través de un programa integrado en el currículum de secundaria. Con Reese también en 1975, continúa trabajando en escuelas de secundaria, y trabajan en el programa NHTS (National Highway Traffic Safety Administration).



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+ Tiryakioglu, Dona (1974)

+ Reese, Dorothy (1975)

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

+ National Highway Traffic Safety Administration (DOT), Washington, DC
(<http://www.nhtsa.gov/>, 2009).



+ Technical Education Research Center, Champaign, IL

(<http://www.google.es/images/Technical+Education+Research+Center, 2009>).



+Midwest Educational Research Evaluation and Training Center, Champaign, IL

(<http://www.google.es/images/Midwest+Educational+Research+Evaluation+and+Training+Center,+Champaign, 2009>)



ZONA GEOGRÁFICA

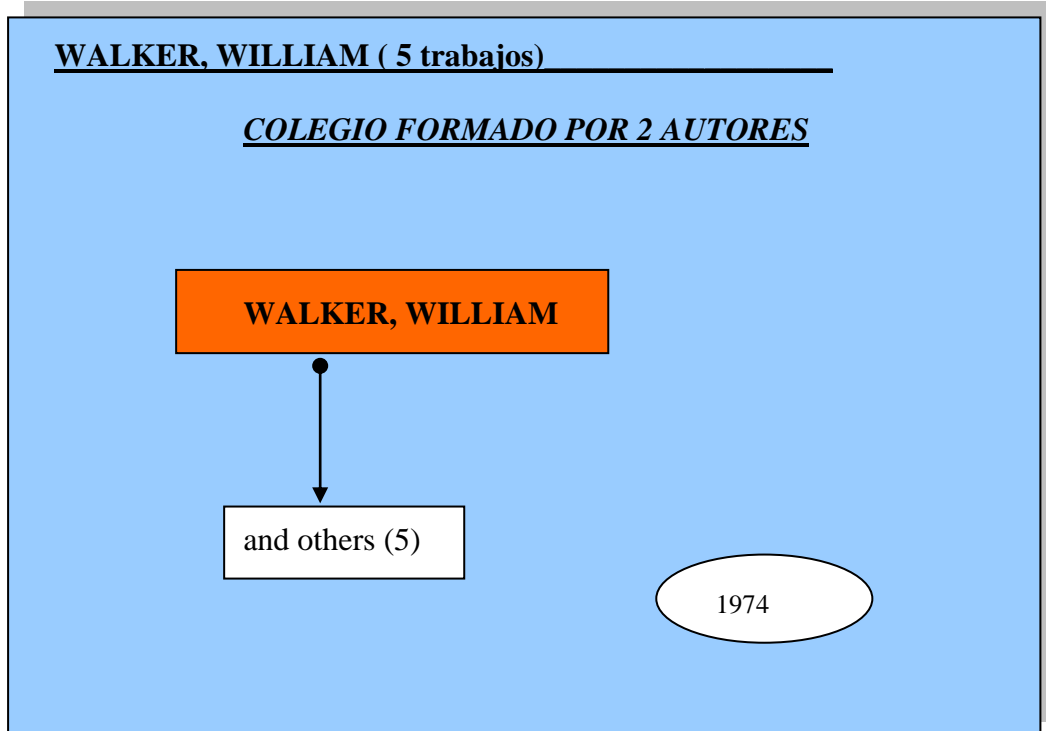
BURGENER, V.E.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Washington, DC	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante
Burgener, V. E.	5	2	5	
Stark, Robert L.	1			1
Tiryakioglu, Dona	1			1
Reese, Dorothy	1			1

WALKER WILLIAM (5)

En la base de datos Eric, el autor tiene cinco publicaciones. Durante el año 1974 en colaboración con el grupo denominado “and others” se realizan las cinco publicaciones. En los trabajos publicados se detalla cómo se elabora un manual para poder realizar seminarios con el objetivo de concienciar sobre el consumo de alcohol y la conducción de vehículos. Ese mismo año se revisa el manual y se elaboran talleres cuyo objetivo es la intervención para la prevención del consumo de alcohol. En el último trabajo se amplía el manual y la programación es destinada para policías especializados en el tema.



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

No se especifica quiénes son sus colaboradores.

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

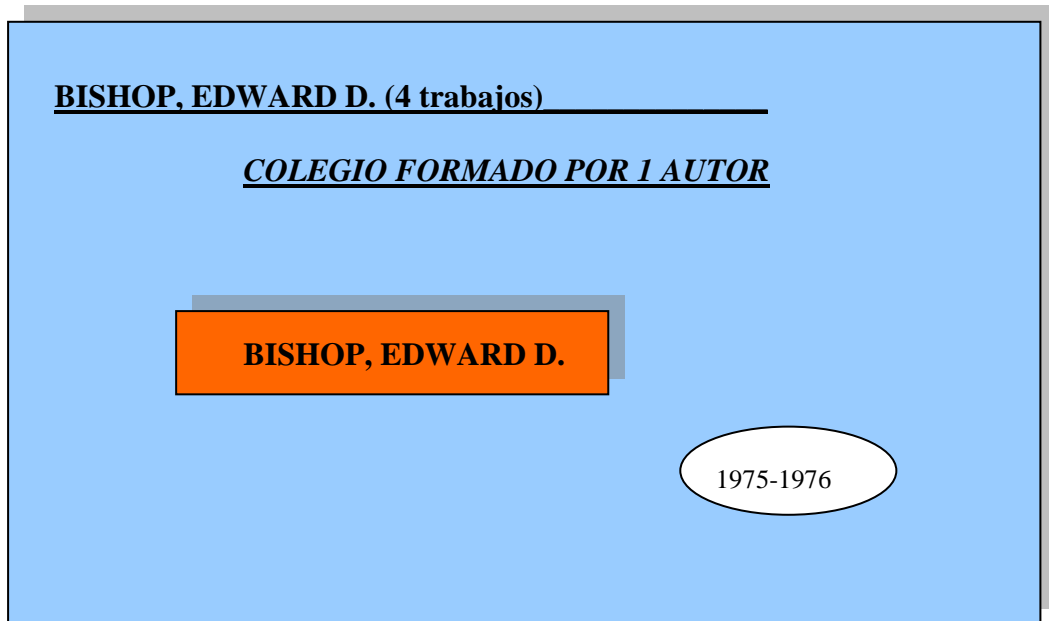
+ No se especifica el lugar de trabajo, pero si que se especifica el lugar donde se solicita el trabajo de creación de las guías que este autor realiza, es el National Highway Traffic Safety Administration (DOT), Washington, DC.

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	1º Firmante	2º Firmante
Walker, William	5	5	
and others	5		5

BISHOP, EDWARD D. (4)

En la base de datos Eric, el autor tiene cinco publicaciones. En 1976 se evalúa una guía curricular sobre cómo debe actuar el cuerpo policial ante un conductor ebrio, esta guía se divide en cinco capítulos, los cuales constituyen las cinco publicaciones que realiza este autor en solitario.



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+ Realiza las publicaciones como único autor.

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

+ Dunlap and Associates, Inc, Darien, CT
(<http://www.dunlapandassociatesinc.com>, 2009)



ZONA GEOGRÁFICA

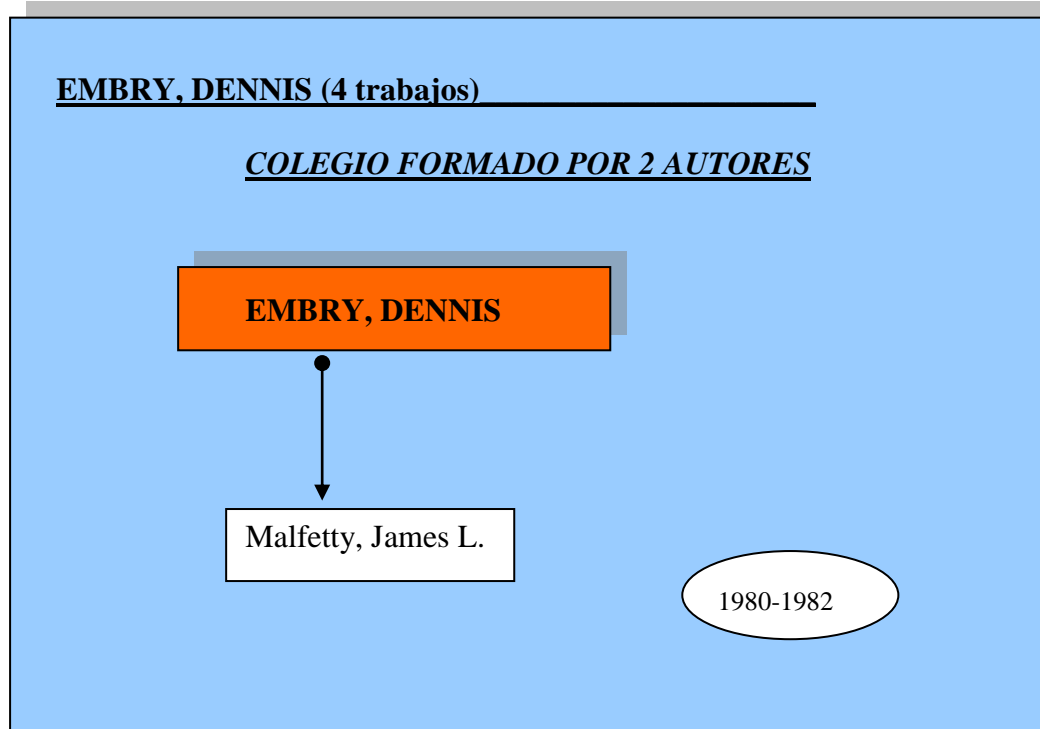
BISHOP, EDWARD D.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Darien,CT	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario
Bishop, E. W.	4	4

EMBRY, DENNIS D. (4)

En la base de datos Eric, el autor tiene cuatro publicaciones. En 1980 con Malfetti publican un trabajo para reducir los accidentes peatonales en niños de educación infantil, y para ello llevan a cabo un programa basado en el modelaje parental en ambientes reales de tráfico. Los otros tres trabajos los realiza en solitario y siempre estudiando la muestra de educación infantil, en dos de ellos estudia el efecto de los libros lúdicos en el aprendizaje de la seguridad vial y en su último trabajo también investiga sobre la metodología lúdica en el área de educación vial.



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+ Malfetti, James L. (1980, 1982)

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

+ AAA Foundation for Traffic Safety, Falls Church, VA

(<http://www.aaafoundation.org/resources/index.cfm/button=roadrage>, 2009)



ZONA GEOGRÁFICA

EMBRY, DENNIS	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	, Falls Church, VA	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante
Embry, Dennis D.	4	2	4	
Malfetti, J. L.	2			2

CARNAHAN, JAMES E. (4)

En la base de datos Eric, el autor tiene cuatro publicaciones. En 1974 desarrolla un manual con materiales instruccionales para la muestra de DWI- driving while intoxicated-, (conductores detenidos por conducir ebrios). El mismo año se publica el manual dirigido para los instructores, con materiales para entrenar en la aplicación de la nueva legislación. Los otros dos trabajos son ampliaciones de los manuales, con materiales de instrucción y evaluación.

COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

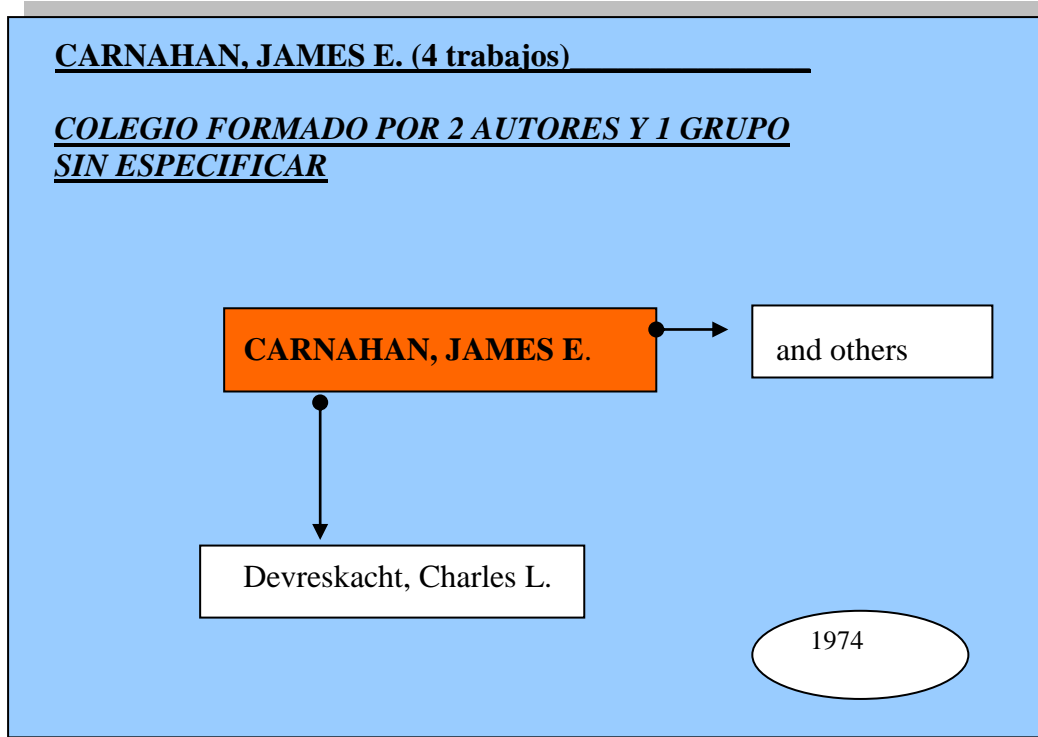
+ Dreveskracht, Charles L. (1974)

+ No se especifica con qué otros autores trabaja, solo se menciona and “others”.

ZONA GEOGRÁFICA

CARNAHAN, JAMES E.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	East Lansing, MI	USA

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



LUGARES DE INVESTIGACIÓN

+ Michigan State Univ., East Lansing, MI. Highway Traffic Safety Center.
(<http://www.msu-htsp.org/contact-HTSP.htm>, 2009)



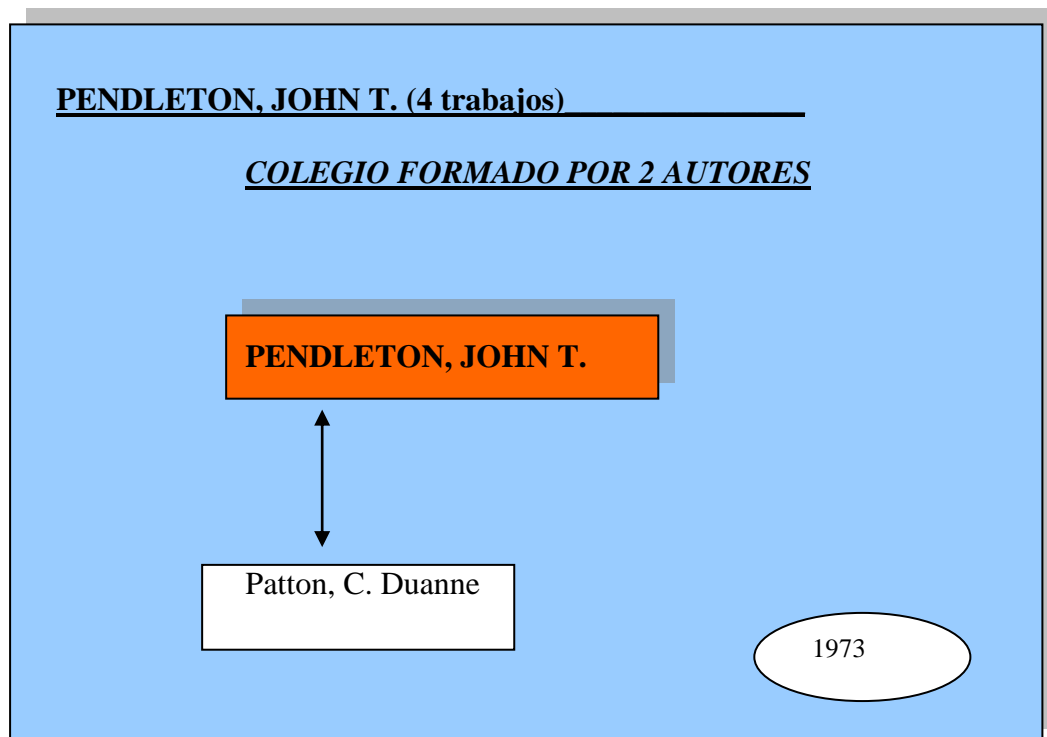
ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	Trabajos en Solitario	1º Firmante	2º Firmante
Carnahan, J. E.	4	2	4	
Devreskacht, C.	2			2

PENDLETON, JOHN T. (4)

En la base de datos Eric, el autor tiene cuatro publicaciones. En 1973 con Patton realiza dos trabajos donde se realiza un programa instruccional dirigido a los profesores de educación vial de los centros de secundaria. Los otros dos trabajos realizados en solitario, en 1974 versan sobre las pruebas piloto de los programas desarrollados con anterioridad, centradas en los supervisores de los profesores de educación vial.

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+ Patton, C. Duane (1973a, b, c, d)

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

+ National Highway Traffic Safety Administration (DOT), Washington, DC
(<http://www.nhtsa.gov/>, 2009)



+ Technical Education Research Center, Champaign, IL
(<http://www.google.es/images/Technical+Education+Research+Center,+Champaign,2009>)

PENDLETON, JOHN T.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Washington, DC	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	1º Firmante	2º Firmante
Pendleton ,J. T.	4	4	
Patton, C. D.	4		4

AUTOR: PREUSSER, DAVID F. (4)

En la base de datos Eric, el autor tiene cuatro publicaciones. En 1975 trabaja con su grupo sobre las medidas de prevención utilizadas para prevenir el binomio beber y conducir un vehículo. En 1985 con el grupo Preusser y Lund trabaja sobre el rol parental en la conducción adolescente y el proceso de obtención de la licencia a partir de los 16 años. En 2003 con Leaf escribe un trabajo sobre la licencia provisional.

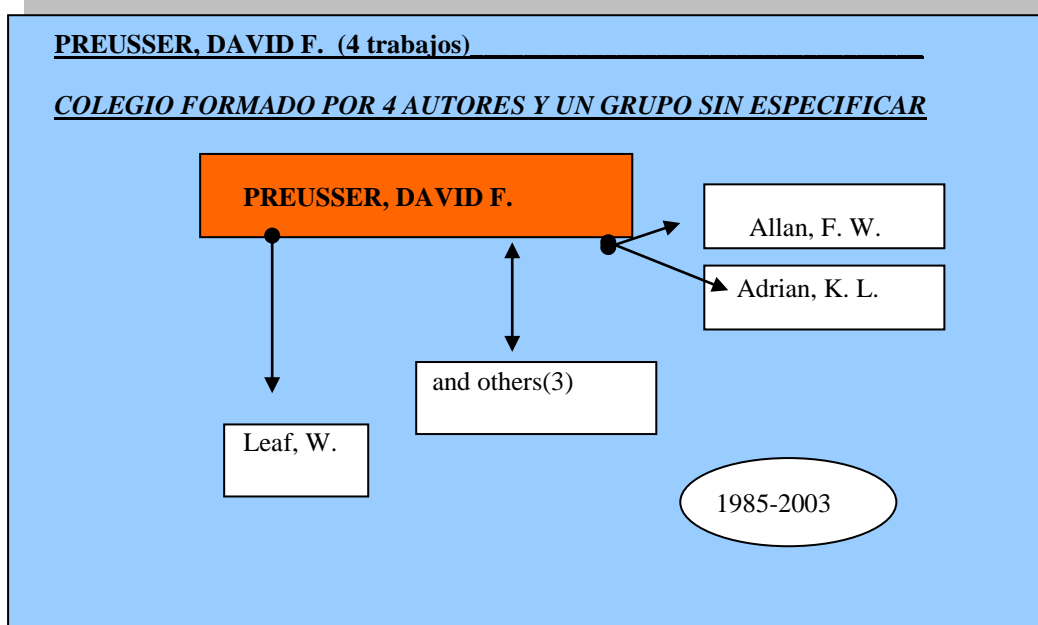
COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+ Allan, Williams F. (1985), Insurance Institute for Highway Safety, Watergate 600, Washington, DC.

+ Lund, Adrian K. (1985), Insurance Institute for Highway Safety, Watergate 600, Washington, DC.

+ Leaf, William A. (2003)

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



LUGARES DE INVESTIGACIÓN

+ Dunlap and Associates East, Inc., 17 Washington Street, Norwalk, Connecticut

ZONA GEOGRÁFICA

PREUSSER, DAVID F.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Washington, DC	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

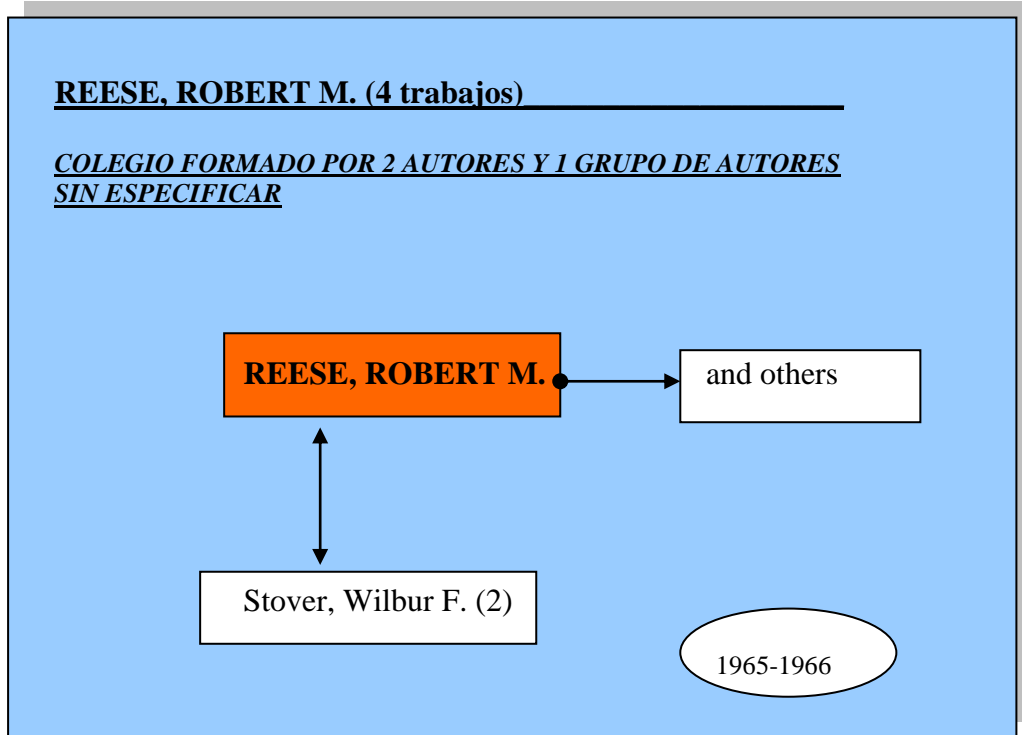
	Fr total trabajos	1º Firmante	2º Firmante	3º Firmante
Preusser, David F.	4	4		
Allan, F. Williams	2		2	
Adrian, K. Lund	1			1
Leaf, Williams	1		1	
and others	2		2	

REESE, ROBERT M. (4)

En la base de datos Eric, el autor tiene cuatro publicaciones. En 1965 y 1966 crea con su grupo un manual estatal para los policías del estado de Ohio para la aplicación de

la nueva normativa de seguridad vial, en el que se especifican las novedades legislativas, programas y medidas de intervención.

COLABORACIONES CON SUS GRUPOS DE TRABAJO



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+ Stover, Wilbur F. (1966)

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

+ Ohio state Dept, of Education, Columbus.



(<http://www.google.es/images/Ohio+state+Dept+of+Education+Columbus>, 2009)

+Trade and Industrial Education Service.

(<http://www.acteonline.org/tie.aspx>, 2009).



ZONA GEOGRÁFICA

REESE, ROBERT M	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Columbus, Ohio	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

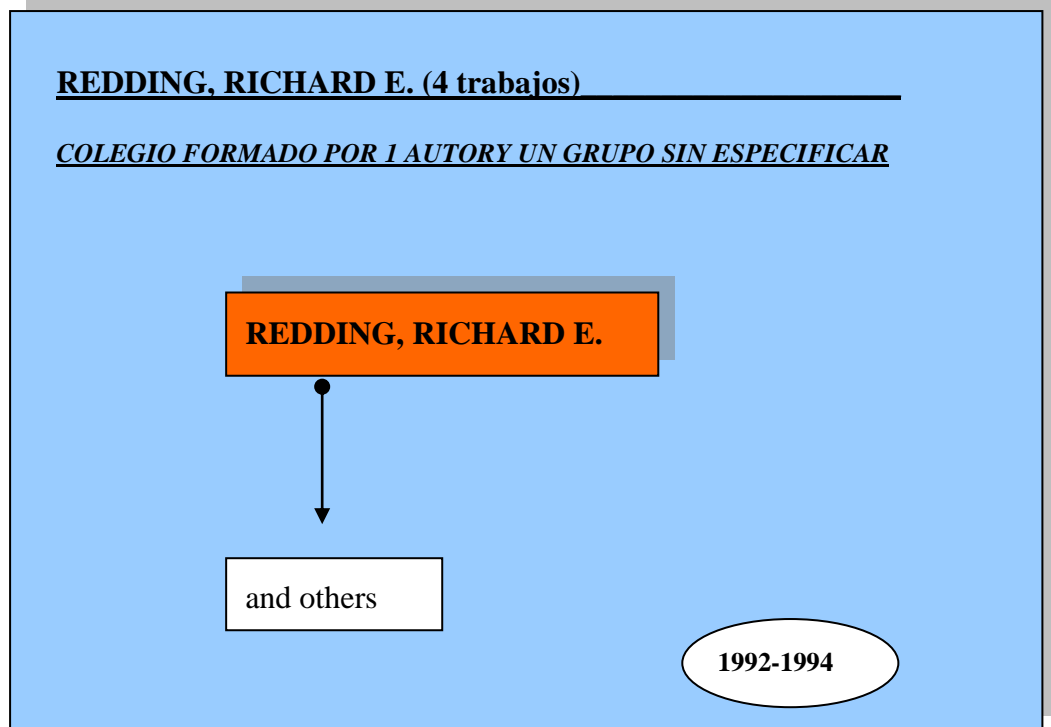
	Fr total trabajos	1º Firmante	2º Firmante
Reese, R. M.	4	4	
Stover, W. F.	2		2
and others	2		2

REDDING RICHARD, E. (4)

En la base de datos Eric, el autor tiene cuatro publicaciones. Desde 1992 hasta 1994 trabaja sobre un programa de entrenamiento cognitivo de acuerdo con el CTH (Cognitive Skill Areas) para la profesión de controladores aéreos, con el fin de entrenar las habilidades cognitivas requeridas para tal profesión. Realizan en sus trabajos un modelo teórico, un modelo de aprendizaje y su puesta en marcha es validada en sus respectivas publicaciones.

ZONA GEOGRÁFICA

REDDING, RICHARD E.	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	McLean, VA	USA



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+ No se especifica con quien trabaja, solo se menciona “and others”.

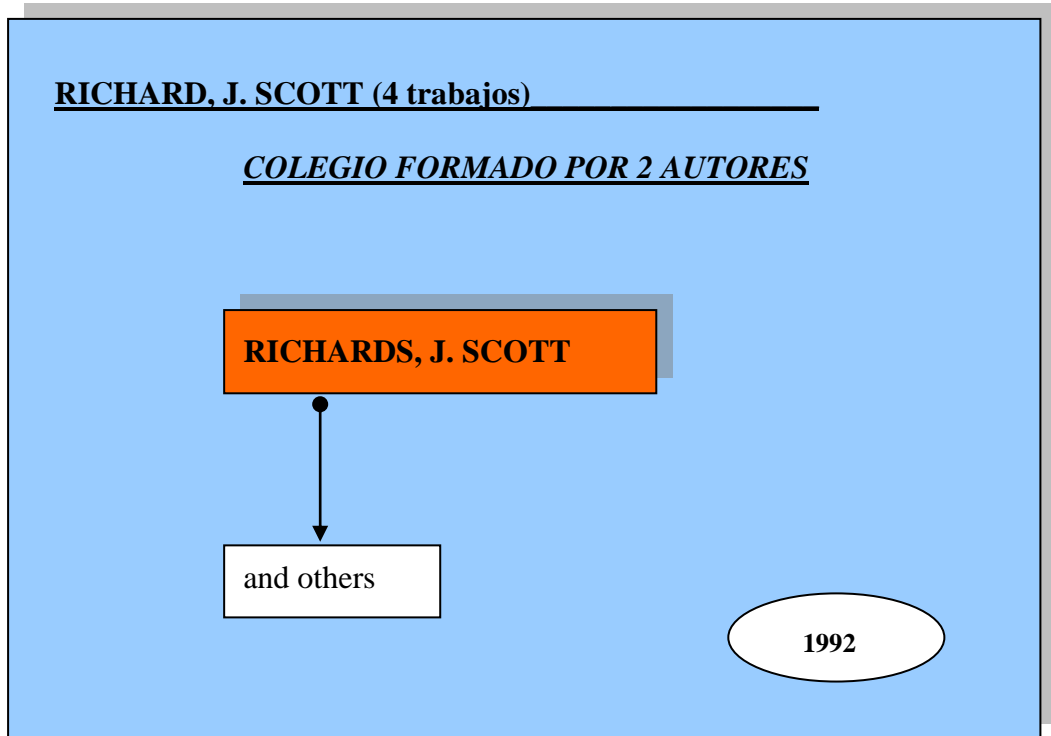
LUGARES DE INVESTIGACIÓN

+ Human Technology, Inc, McLean, VA
(<http://www.humtech.com/>, 2009)



RICHARDS, J. SCOTT (4)

En la base de datos Eric, el autor tiene cuatro publicaciones. Trabaja durante 1992, cuatro trabajos, sobre programas de seguridad para educación infantil y primaria, incluyendo su programa en el currículum escolar.



COLABORACIONES CON OTROS AUTORES

+ No se especifica quiénes son los autores con los que trabaja, solo se menciona “and others”.

LUGARES DE INVESTIGACIÓN

- Alabama Univ., Birmingham; ETR Associates, Santa Cruz, CA.

ZONA GEOGRÁFICA

RiCHARD, J. SCOTT	ZONA GEOGRÁFICA	PAIS
	Santa Cruz, CA	USA

ESQUEMA DE SUS COLABORACIONES

	Fr total trabajos	1º Firmante	2º Firmante
Richards, J.	4	4	
and others	4		4

CAPÍTULO 6

ANÁLISIS DE CONTENIDO: ANÁLISIS DE LOS DESCRIPTORES

- 6.1. INTRODUCCIÓN
- 6.2. ANÁLISIS DE LOS DESCRIPTORES
- 6.3. APLICACIÓN DE LAS FÓRMULAS DEL MÉTODO SOCIOMÉTRICO AL ANÁLISIS DE LOS DESCRIPTORES O PALABRAS CLAVE.
- 6.4. ANÁLISIS DE CATEGORÍAS OBTENIDAS A PARTIR DE LOS DESCRIPTORES DE LA BASE DE DATOS EDUCAVIAL
- 6.5. FRECUENCIA DE LOS DESCRIPTORES DE LA BASE DE DATOS EDUCAVIAL

6.1. INTRODUCCIÓN

En este capítulo, precisaremos de forma concreta los descriptores de los artículos analizados en nuestro estudio para acotar su contenido. Para llevar a cabo esta labor emplearemos una metodología objetiva a través del análisis sociométrico de contenido de los descriptores, a través del cual identificaremos las categorías que se asocian significativamente con nuestro objeto de estudio “Educación Vial”. Uno de los aspectos más interesantes y al mismo tiempo de mayor dificultad en los análisis bibliométricos es el estudio de los temas y materias más o menos estudiadas en las distintas disciplinas.

Este capítulo permite descubrir la evolución de las corrientes investigadoras y los aspectos de cada Ciencia que más o menos interesan a los especialistas. Tres son los sistemas más utilizados para analizar las materias a través de las bases de datos: a través de las palabras significativas de los títulos y el texto (resumen), a partir de los resúmenes y en el tercero es en el que hemos centrado nuestro trabajo, a partir de los descriptores.

Las bases de datos permiten realizar recuentos de palabras y analizar su frecuencia de aparición. La utilización de los descriptores, conceptos que responden al contenido, como indicador de temática, nos da una posibilidad de profundización temática que no es posible a través únicamente del título (Castillo, Álvarez & Balaguer, 2005).

6.2. ANÁLISIS DE LOS DESCRIPTORES

Hay 39.721 descriptores, cuya frecuencia oscila entre los descriptores que sólo aparecen una vez en los trabajos (10,15%), es el caso de 4.031 descriptores y en el caso opuesto encontramos un descriptor que se menciona en 12.479 ocasiones (30, 59%).

Tabla "6.2.1. Frecuencia de aparición de descriptores"

Nº descriptores	Fr	TOTAL FR	%
4031	1	4031	10,15
1093	2	2186	5,5
545	3	1635	4,12
308	4	1232	3,1
232	5	1160	2,92
158	6	948	2,39
138	7	966	2,43
90	8	720	1,81
81	9	729	1,83
66	10	660	1,66
53	12	636	1,6
47	11	517	1,3

39	13	507	1,28
36	17	612	1,54
30	29	870	2,19
29	16	464	1,17
26	18	468	1,18
19	19	361	0,91
15	22	330	0,83
14	20	280	0,7
13	25	325	0,82
12	44	528	1,33
11	53	583	1,47
9	42	378	0,95
7	159	1113	2,8
6	150	900	2,26
5	80	400	1,01
4	244	976	2,46
3	338	1014	2,55
2	1020	2040	0,05
1	12152	12152	30,59
TOTAL	14866	39.721	100

A continuación encontramos en la siguiente tabla, donde se recoge la distribución por años de los descriptores, que los autores conforme van pasando los años desde 1930 hasta 2008, van utilizando mayor número de descriptores en sus investigaciones, desde 12 descriptores van aumentando el número de uso hasta llegar en 2006 a 3.724 descriptores.

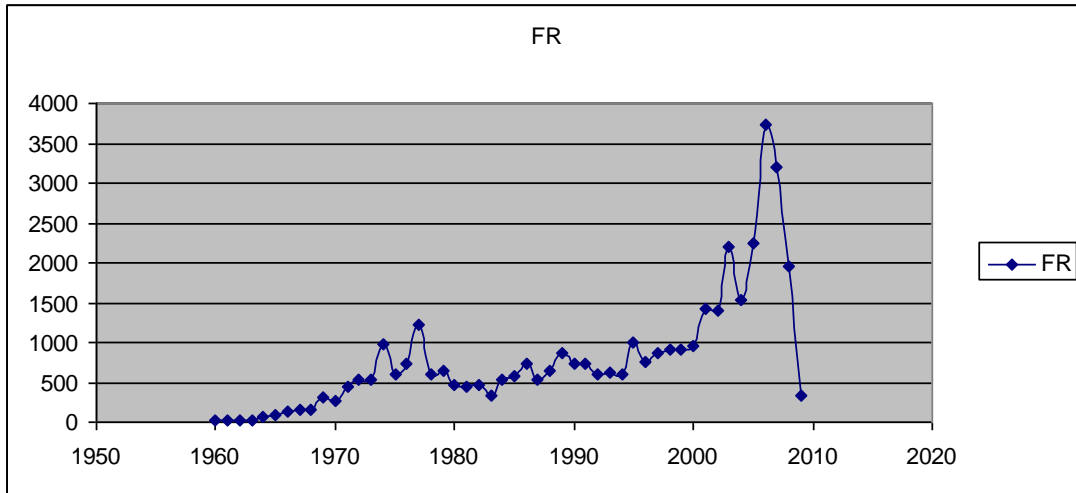
Tabla: 6.2.2. "Distribución por años de los descriptores"

AÑOS	FR	%
1960	18	0,045
1961	17	0,042
1962	16	0,04
1963	15	0,03
1964	60	0,15
1965	87	0,22
1966	139	0,35
1967	156	0,39
1968	157	0,395
1969	315	0,79
1970	273	0,69
1971	435	1,09
1972	528	1,33
1973	532	1,34
1974	970	2,44
1975	610	1,53
1976	728	1,83
1977	1224	3,08
1978	602	1,51

1979	650	1,64
1980	469	1,18
1981	443	1,11
1982	463	1,11
1983	342	0,86
1984	536	1,35
1985	577	1,45
1986	743	1,87
1987	542	1,36
1988	654	1,65
1989	868	2,18
1990	743	1,87
1991	743	1,87
1992	609	1,53
1993	621	1,56
1994	607	1,53
1995	999	2,51
1996	754	1,9
1997	859	2,16
1998	910	2,29
1999	913	2,3
2000	953	2,4
2001	1416	3,56
2002	1409	3,55
2003	2208	5,56
2004	1542	3,88
2005	2254	5,67
2006	3724	9,37
2007	3211	8,08
2008	1963	4,94
Sin indicar	114	0,28
TOTAL	39.721	100

Gráfica: 6.2.3. “Distribución por años de los descriptores”

El primer período a partir de 1965 hay un aumento considerable de descriptores llegando hasta 87 palabras clave (0,22%). En el segundo período ascendente, siguen aumentando el número de descriptores llegando a utilizar hasta 913 descriptores en 1999. El tercer período hasta nuestros días sigue aumentando el número de descriptores llegando el período máximo en 2006 con 3724 de descriptores (9,37%).



6.3. APLICACIÓN DE LAS FÓRMULAS DEL MÉTODO SOCIOMÉTRICO AL ANÁLISIS DE LOS DESCRIPTORES O PALABRAS CLAVE.

El primer lenguaje documental utilizado en nuestra investigación fue un descriptor, este tipo de lenguaje suele estar formado por varios descriptores, con igual o diferente valor sintáctico. Una vez obtenidos todos los descriptores correspondientes a nuestra búsqueda, analizamos todos los descriptores que aparecieron:

- + Frecuencia de descriptores diferentes: 14.881
- + Frecuencia total de descriptores: 39.721
- + Período temporal analizado: 1960-2008
- + Bases de datos seleccionadas: Psycinfo, Medline y Eric
- + Trabajos seleccionados: 4.295
- + Media descriptor/trabajo: 9,25

La media de descriptores en la base de datos Educavial es 9,25 descriptores. Partimos del supuesto de que todos los “descriptores” tienen la misma probabilidad de aparecer. Sin embargo, la realidad empírica muestra que la aparición de unas es constante y sistemática frente a otras cuya aparición es esporádica e incidental. El problema estriba en encontrar límites cuantitativos que permitan establecer el nivel de significación en esa diversidad de frecuencias. Estos límites los hallaremos a través de la aplicación de las fórmulas del método sociométrico de análisis de contenido. Vamos a realizar el análisis de contenido a través de la aplicación de una serie de fórmulas, cuya justificación teórica es la siguiente: -La frecuencia total de ocurrencias de todos los descriptores aparecidos constituye el equivalente al número de elecciones emitidas. A la vez, el número total de términos diferentes nos da el volumen de sujetos que constituye el grupo-.

La probabilidad teórica de que cualquier descriptor sea elegido por el término clave viene dada por la siguiente ecuación:

$$p = d / (N - 1)$$

Donde “d” se obtiene a partir de la operación de dividir la frecuencia total de descriptores entre el número total de descriptores y (N-1), en vez de N, pues el término principal no puede elegirse a sí mismo.

$$d = 39.721 / (14.881 - 1) = 2,67$$

$$p = 2,67 / (14.881 - 1) = 0,00018$$

A esta probabilidad llamada “p” de ir asociado a un término descriptor al término descriptor principal, aparece una probabilidad “q” complementaria de no asociación.

$$q = 1 - p$$

Con nuestros datos, obtenemos los siguientes resultados:

$$q = 1 - 0,00018 = 0,99982$$

$$q \approx 0,99$$

Ahora hallaremos los parámetros relevantes en la curva de distribución de frecuencias, según las siguientes fórmulas:

$$\delta = Bn \times p \times q$$

$$a = (q - p) / \delta$$

$$\text{Donde } \delta = 2,65$$

$$a = 0,37$$

Ahora con el valor de a y un nivel de significación $\alpha = 0,05$, buscaremos en la tabla de Salvosa los valores de “t”.

Tabla de Salvosa : Nivel de significación

0.0	-1.64	-2.33	-3.09	0.0	1.64	2.33	3.09
0.1	-1.62	-2.55	-2.95	0.1	1.67	2.54	3.21
0.2	-1.59	-2.18	-2.81	0.2	1.70	2.47	3.38
0.3	-1.56	-2.10	-2.67	0.3	1.73	2.54	3.52
0.4	-1.52	-2.03	-2.53	0.4	1.75	2.62	3.81
0.5	-1.49	-1.95	-2.40	0.5	1.77	2.69	3.87
0.6	-1.46	-1.88	-2.27	0.6	1.80	2.76	3.96
0.7	-1.42	-1.81	-2.14	0.7	1.82	2.86	4.10
0.8	-1.39	-1.73	-2.02	0.8	1.84	2.89	4.24
0.9	-1.35	-1.66	-1.90	0.9	1.86	2.96	4.39
1.0	-1.32	-1.59	-1.79	1.0	1.88	3.02	4.53
1.1	-1.28	-1.52	-1.68	1.1	1.89	3.09	4.67

Los resultados muestran unos valores de 1,73 y -1,56. Con estos últimos datos aplicaremos la siguiente fórmula a ambos valores para obtener los límites de significación inferior y superior que estamos buscando.

$$x = d + (t + \delta)$$

Encontramos como límite significativo superior para el nivel de significación 0,05:

$$L_s = 2,67 + (1,73 \times 2,65) = 7,25$$

y el límite significativo inferior para el nivel de significación 0,05:

$$L_i = 2,67 + (-1,56 \times 2,65) = -1,46$$

A continuación presentamos en la tabla los descriptores significativos de nuestro estudio sociométrico, los cuales presentan una frecuencia de aparición mayor de 7,25 ($\alpha = 0,05$).

Tabla: "Descriptores con frecuencia de aparición significativa"

TOTAL DESCRIPTORES-EDUCAVIAL	TOTAL DESCRIPTORES-EDUCAVIAL
humans	1218
traffic safety	597
male	595
female	580
adolescent	488
adult	487
driving behavior	453
driver education	410
accidents, traffic	388
accidents, traffic / pc (prevention & control)	373
child	362
motor traffic accidents	310
drivers	302
safety education	301
health education	284
accident prevention	279
middle aged	267
safety	264
risk factors	256
child, preschool	224
highway safety	222
motor vehicles	217
aged	192
accidents, traffic / sn (statistics & numerical data)	190

automobile driving	169
elementary secondary education	168
secondary education	158
injuries	157
//	//

6.4. ANÁLISIS DE CATEGORÍAS OBTENIDAS A PARTIR DE LOS DESCRIPTORES DE LA BASE DE DATOS EDUCAVIAL

En este apartado pretendemos realizar la clasificación de los descriptores por categorías de significación, para llevar a cabo esta labor la organización de los descriptores se realizará tomando como criterio el significado que comparte una comunidad. Para lograr este objetivo, hemos organizado los 39.721 descriptores en una serie de categorías generales, dado que cada descriptor se adscribe a una sola categoría y a veces un descriptor puede clasificarse en dos o más categorías, se ha procurado elegir la que mantiene un mayor nivel de especificidad. Este criterio lo hemos mantenido para realizar más adelante los intervalos de frecuencia de cada descriptor. A continuación presentamos los descriptores clasificados por categorías de contenido:

En la tabla 6.3. se observa que los descriptores se encuentran distribuidos en tres grandes áreas temáticas de contenido : el factor humano, el factor vehículo y el factor ambiental. Del análisis realizado se observa que es el factor humano con el 86, 29 % donde se encuentra la gran parte de nuestros descriptores utilizados en la búsqueda sobre trabajos de “Educación Vial”.

Tabla 6.3. “ Distribución de los descriptores en áreas de contenido temático ”

AREAS DE CONTENIDO	FR	%
Factor humano	34.274	86,29
Factor vehículo	2199	5,54
Factor ambiental	3248	8,17
TOTAL	39.721	100

Una visión global de las categorías y frecuencias obtenidas muestra el protagonismo del factor humano en la tarea del aprendizaje, instrucción, enseñanza, educación y formación vial en la vida del ser humano.

1. FACTOR HUMANO

- 1.1. Datos estadísticos
- 1.2. Accidentes de tráfico
 - 1.2.1. Etiología de los accidentes de tráfico
- 1.3. Lesiones por accidente de tráfico
- 1.4. Prevención de la lesión y control de los accidentes
- 1.5. Categorías de usuario
- 1.6. Variables sociodemográficas: sociedad, cultura, estado civil, grupo étnico.
- 1.7. Características evolutivas
- 1.8. Factores de riesgo
 - 1.8.1. Drogas
 - 1.8.2. Salud
 - 1.8.3. Enfermedades
 - 1.8.4. Velocidad
 - 1.8.5. Alcohol
 - 1.8.6. Variables psicológicas
 - 1.8.7. Teléfono móvil
 - 1.8.8. Fatiga
- 1.9. Proyectos educativos de educación vial
 - 1.9.1. Currículum
 - 1.9.2. Tipos de programas
 - 1.9.3. Evaluación inicial
 - 1.9.4. Formulación de objetivos
 - 1.9.5. Selección y organización de contenidos
 - 1.9.6. Recursos didácticos
 - 1.9.7. Agentes e instructores educativos
 - 1.9.8. Población
 - 1.9.9. Muestra por grupos de edad
 - 1.9.10. Factores relacionados con la edad
 - 1.9.11. Nivel educativo
 - 1.9.12. Sexo
 - 1.9.13. Educandos
 - 1.9.14. Ubicación educativa
 - 1.9.15. Déficits y patologías
 - 1.9.16. Temporalización
 - 1.9.17. Metodología didáctica
 - 1.9.18. Proceso educativo, instruccional y formativo de enseñanza-aprendizaje.
 - 1.9.19. Selección de actividades
 - 1.9.20. Herramientas de evaluación: medición y medida

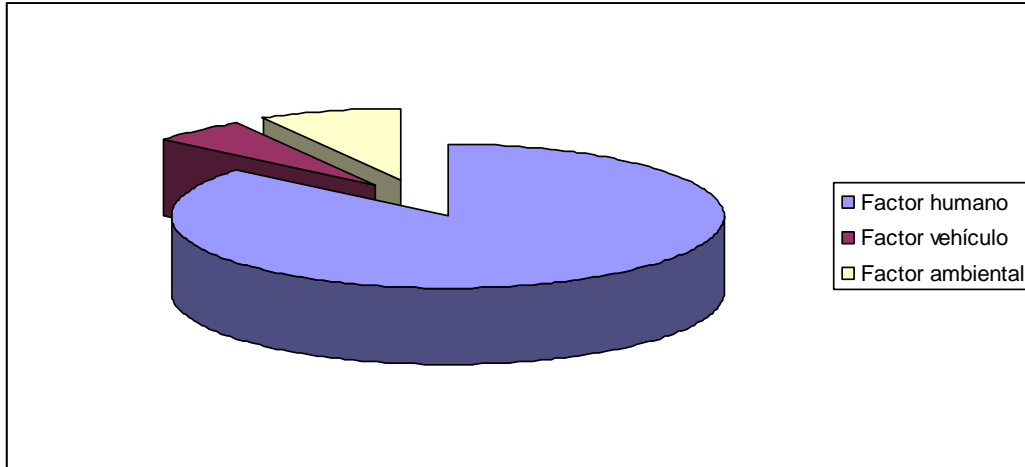
2. FACTOR VEHÍCULO

- 2.1. Tipo de vehículo
- 2.2. Seguridad vial activa y pasiva

3. FACTOR AMBIENTAL

- 3.1. Política legislativa
- 3.2. Países: áreas geográficas
- 3.3. Datos económicos

Gráfica: 6.3. “Áreas de contenido temático general”



6.5. FRECUENCIA DE LOS DESCRIPTORES DE LA BASE DE DATOS EDUCAVIAL

A continuación se distribuyen todos los descriptores de la base de datos Educavial por categorías, áreas de contenido general y temática particular.

CLASIFICACIÓN DE LOS DESCRIPTORES DE EDUCAVIAL	FRECUENCIA	%
1. FACTOR HUMANO		
1.1.Datos estadísticos	517	1,29
1.2.Accidentes de tráfico	569	1,42
1.2.1.Etiología de los accidentes de tráfico	414	1,04
1.3. Lesiones por accidente de tráfico	723	1,8
1.4.Prevenición de la lesión y control de los accidentes	1.344	3,36
1.5. Categorías de usuario	655	1,63
1.6. Variables sociodemográficas: sociedad, cultura, estado civil, grupo étnico.	682	1,7
1.7. Características evolutivas	520	1,3
1.8. Factores de riesgo		
1.8.1. Drogas	309	0,77
1.8.2. Salud	315	0,79
1.8.3. Enfermedades	209	0,52
1.8.4. Velocidad	20	0,05
1.8.5. Alcohol	770	1,92
1.8.6. Variables psicológicas	1216	3,04
1.8.7. Teléfono móvil	6	0,15
1.8.8. Fatiga	14	0,34
1.9. Proyectos educativos de educación vial		
1.9.1. Currículum	184	0,46

1.9.2. Tipos de programas	324	0,81
1.9.3. Evaluación inicial	72	0,18
1.9.4. Formulación de objetivos	65	0,16
1.9.5. Selección y organización de contenidos	176	0,44
1.9.6. Recursos didácticos	465	1,16
1.9.7. Agentes e instructores educativos	1200	2,99
1.9.8. Población	2408	6,01
1.9.9. Muestra por grupos de edad	7	0,02
1.9.10. Factores relacionados con la edad	715	1,78
1.9.11. Nivel educativo	1278	3,19
1.9.12. Sexo	3832	9,57
1.9.13. Educandos	440	1,1
1.9.14. Ubicación educativa	2561	6,39
1.9.15. Déficits y patologías	278	0,69
1.9.16. Temporalización	354	0,88
1.9.17. Metodología didáctica	1284	3,21
1.9.18. Proceso educativo, instruccional y formativo de enseñanza- aprendizaje.	6966	17,39
1.9.19. Selección de actividades	933	2,33
1.9.20. Herramientas de evaluación: medición y medida	1565	3,91
2. FACTOR VEHÍCULO	408	1,02
2.1. Tipo de vehículo	139	0,35
2.2. Seguridad vial activa y pasiva	1652	4,12
3. FACTOR AMBIENTAL	244	0,61
3.1. Política legislativa	1075	2,68
3.2. Países: áreas geográficas	757	1,89
3.3. Datos económicos	1172	2,93
Genéricos y vacíos	1.211	3,02
TOTAL	40.048	

1. CATEGORÍA: FACTOR HUMANO

En nuestro estudio hemos encontrado 34.274 descriptores relacionados con el factor humano. En España los accidentes de tráfico son la quinta causa de mortalidad, lo cual supone un grave problema de salud pública. En el 90% de los accidentes, la principal causa es el factor humano. Los factores humanos son la causa del mayor porcentaje de accidentes de tránsito. Pueden convertirse en agravantes a la culpabilidad del conductor causante, dependiendo de la legislación de tránsito o relacionada de cada país. Conductas del factor humano responsables de los accidentes de tráfico más comunes se producen por conducir bajo los efectos del alcohol (mayor causalidad de accidentes), medicinas y estupefacientes; realizar maniobras imprudentes y de omisión por parte del conductor; efectuar adelantamientos en lugares prohibidos, atravesar un semáforo en rojo, desobedecer las señales de tráfico; circular por el carril contrario (en una curva o en un cambio de rasante), conducir a exceso de velocidad (produciendo vuelcos, salida del automóvil de la carretera, derrapes, usar inadecuadamente las luces del vehículo, especialmente en la noche, tener una salud física y mental del conductor o peatón no aptas-ceguera, daltonismo, etc.; peatones que cruzan por lugares inadecuados, juegan

en carreteras, lanzan objetos resbaladizos al carril de circulación (aceites, piedras). Todas ellas son conductas de alto riesgo responsables del factor humano. Esta gran categoría se encuentran formada por áreas de contenido que a continuación se detallan y todas son necesarias para tenerlas en cuenta a la hora de realizar un proyecto de Educación Vial.

1.2. DATOS ESTADÍSTICOS: 517 descriptores

En esta área de contenido encontramos 571 (1,29%) descriptores, el más significativo es “accidents traffic / statistics & numerical data” con una frecuencia de 128. Los datos estadísticos que se representan a través de la tasa de mortalidad y morbilidad, justifican la acción preventiva de la educación vial. Los datos estadísticos avalan la realización de cualquier proyecto e investigación y son necesarios para el apartado de justificación. Cualquier estudio revela la importancia de estos datos, como por ejemplo el último estudio realizado por la Organización Mundial de la Salud, que revela que los accidentes de tráfico serán la quinta causa de muerte en 2030; para 2030 se espera que las víctimas en accidente de tráfico lleguen a los 2,4 millones de personas.

Cada año, 1,2 millones de personas mueren en accidentes de tráfico y de todos ellos, el 90% fallecen en países en vías de desarrollo o países con ingresos medios. En ellos, la tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes se duplica con respecto a los países desarrollados; países que se encuentran en desarrollo-industrialización que ven aumentar la mortalidad ya que aún no han implementado las campañas y medidas de seguridad vial que en países desarrollados ya son parte del paisaje. Estos datos siempre se tienen que controlar para poder evaluar en qué medida una intervención influye bajando la tasa de accidentalidad en una zona geográfica o país.

accidents traffic / statistics & numerical data (128)	Europe/ epidemiology (3)
accidental falls /statistics & numerical data (14)	facial injuries (3)
accidents / statistics & numerical data (109)	hospitalization / statistics & numerical data (12)
accidents home / statistics & numerical data (10)	Kansas /epidemiology (1)
accidents, occupational / statistics & numerical data (7)	Kentucky / epidemiology (2)
african americans /statistics & numerical data (2)	Kenya /epidemiology (1)
aged / statistics & numerical data (1)	licensure / legislation & jurisprudence (2)
air bags / statistics & numerical data (2)	marijuana abuse / epidemiology (3)
alcohol drinking /mortality (5)	maxillofacial injuries / epidemiology (3)
alcoholic drinking / epidemiology (20)	maxillofacial injuries / prevention & control (1)
alcohol intoxication /epidemiology (10)	motor traffic, accidents (3)
alcohol intoxication /mortality (4)	motorcycles / statistics & numerical data (2)

ambulances /statistical & numerical data (1)	multiple trauma / epidemiology (4)
Australia / epidemiology (3)	New Mexico / epidemiology (2)
automobile driver examination / statistics & numerical data (3)	New South Wales / epidemiology (4)
automobile driving /statistics & numerical data (26)	New York / epidemiology (2)
Belgium /epidemiology (1)	New Zealand / epidemiology (6)
bicycling/ statistics & numerical data (2)	Nigeria (5)
abdominal injuries / epidemiology(1)	North America (3)
abdominal injuries / mortality (1)	North Carolina (5)
brain injuries / epidemiology (3)	Norway (5)
brain injuries /mortality (1)	Nova Scotia (2)
brain death (1)	North America / epidemiology (1)
Brazil epidemiology (6)	North Carolina / epidemiology (1)
California epidemiology (8)	Norway / epidemiology (2)
Canada epidemiology (3)	Oklahoma /epidemiology (14)
Colorado, epidemiology (2)	Pakistan / epidemiology (3)
emergency medical services /statistics & numerical data (4)	patient admission /statistics & numerical data (8)
emergency medical service hospital / statistical & numerical data (6)	patient education / statistics & numerical data (2)
emergency service hospital / statistical & numerical data (2)	Pennsylvania / epidemiology (3)
emigrants and immigrantss / statistics & numerical data (2)	South Africa / epidemiology (3)
england / epidemiology (3)	South Australia/ epidemiology (1)
environment design / statistics & numerical data (1)	South Carolina / epidemiology (1)
ethnics groups / statistics & numerical data (1)	Sweden / epidemiology (4)
Ethiopia /epidemiology (1)	Switzerland / epidemiology (2)
	Thailand / epidemiology (4)

1.3.ACCIDENTES DE TRÁFICO: 569 descriptores

En esta área se recogen los descriptores relacionados con los accidentes de tráfico, y representa con 569 descriptores el 1,42% del total; el más significativo es "accidents, traffic /mortality" con una frecuencia de 80. En esta área se recoge el tipo de accidente de tráfico y la causalidad del mismo. La importancia de este campo se recoge cada año en los estudios que realiza la OMS. La Organización Mundial de la Salud (OMS) establece que las lesiones provocadas por los accidentes de tráfico son, junto a las enfermedades mentales, los dos problemas de salud más importantes en los comienzos del siglo XXI. En la categoría accidentes de tráfico se recogen los descriptores relacionados con los accidentes de tráfico, su causalidad y su problemática tal como la mortalidad.

accidents (51)	accidents, traffic / psychology (47)
accident proneness (5)	accidents, traffic / trends (7)
accidents, traffic (99)	alcoholism /epidemiology (8)
accidental falls (13)	causal accidents (1)
accidental falls / mortality	mortality (17)
accidents traffic / mortality (80)	mortality trends (4)
accidents, aviation	mortality accidents (1)
accidents, home (11)	mortality rate (28)
accidents, home / mortality (6)	pedestrian accidents (31)
accidents, occupational (12)	surveys (24)
accidentes, occupation / mortality (5)	survival analysis (8)
accidents, occupational / classification (2)	survivors (11)
accidents, occupational / psychology (2)	survivors / psychology (3)
transportation accidents (21)	traffic accidents (7)
schools accidents (12)	traffic circulation (31)

1.3.1. CLASIFICACIÓN DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO: 414 descriptores

En esta categoría se clasifican los descriptores que abarcan la clasificación y tipología de los accidentes de tráfico. Se recogen 414 descriptores que representan el 1,04% del total, siendo el más significativo “accidents, traffic crashes” con una frecuencia de 201.

accident traffic / classification (39)	accidents, traffic control (32)
accidents, traffic (100)	accidents, traffic crashes (201)
accident, traffic congestion (41)	

1.4.LESIONES POR ACCIDENTE DE TRÁFICO: 723 descriptores

En esta categoría se analizan los descriptores referidos a la tipología de las lesiones producidas por accidentes de tráfico, se recogen 723 descriptores que representan el 1,8 del total, siendo el más significativo “wounds and injuries / epidemiology ” con una frecuencia de 211 descriptores. En esta área se recogen los descriptores que se refieren a la tipología de lesión producida por los accidentes de tráfico. Es importante ser consciente de la severidad de la lesión para aumentar la conciencia vial de los ciudadanos. Se prevee que el número de muertes como consecuencia de lesiones aumentará de 5,1 millones en 1990 a 8,4 millones en 2020 – siendo las lesiones por accidente de tráfico la principal causa del aumento. En la actualidad las muertes debidas a dichas lesiones suponen un 2,2% de la mortalidad mundial de todos los grupos de edad.

abdominal injuries (1)	paralysis / etiology (7)
abdominal injuries / diagnosis (1)	paraplegia / complications (1)
abdominal injuries / surgery (1)	paraplegia / diagnosis (1)
amputation / utilization (1)	paraplegia / ethnology (1)
amputation traumatic / physiopathology (1)	paraplegia / psychology (1)
amputation traumatic / surgery (1)	paraplegia / rehabilitation (1)
brain injuries (6)	paraplegia / therapy (1)
brain injuries / classification (1)	prenatal injuries (1)
brain injuries / complications (6)	skull fractures / complications (1)
brain injuries / diagnosis (3)	skull fractures / epidemiology (3)
brain injuries / ethnology (1)	skull fractures / etiology (1)
brain injuries / psychology (1)	skull fractures / surgery (1)
brain injuries / rehabilitation (1)	skull fractures / therapy (2)
brain injuries / nursing (1)	thoracic injuries (2)
brain injuries / therapy (3)	thoracic injuries / epidemiology (2)
cerebral hemorrhage / rehabilitation (1)	thoracic injuries / etiology (2)
cerebrovascular accident (1)	thoracic injuries / mortality (1)
cerebrovascular accident / psychology (1)	thoracic injuries / physiopathology (1)
cerebrovascular accident / physiopathology (1)	thoracic injuries / therapy (2)
cerebrovascular accident / etiology (2)	thoracic injuries / mortality (1)
cerebrovascular accident / diagnosis (1)	thoracic injuries / surgery (2)
cervical vertebral / injuries (4)	traumatic brain injury (15)
cervical vertebrae / physiopathology (1)	traumatology (6)
eye injuries / classification (1)	wounds and injuries / epidemiology (211)
eye injuries / complications (2)	wounds and injuries / etiology (55)
eye injuries / diagnosis (1)	wounds and injuries / economics (1)
eye injuries / epidemiology (5)	wounds and injuries (32)
eye injuries / etiology (4)	wounds and injuries / classification (13)
eye injuries / prevention & control (3)	wounds and injuries / prevention & control (149)
eye injuries, penetrating / etiology (19)	wounds and injuries / therapy (21)
eye injuries penetrating / surgery (1)	wounds and injuries / complications (5)
facial injuries (1)	wounds and injuries / etiology hospital (1)
facial injuries / surgery (1)	wounds and injuries / psychology (6)

facial injuries /therapy (2)	wounds and injuries / rehabilitation (1)
femoral fractures / complications (1)	wounds and injuries / surgery (5)
femoral fractures / epidemiology (1)	wounds nonpenetrating (2)
femoral fractures / radiography (1)	wounds nonpenetrating / blood (1)
femoral fractures / surgery (1)	wounds nonpenetrating / complications (3)
femoral fractures / therapy (3)	wounds nonpenetrating / diagnosis (2)
femoral fractures / nursing (1)	wounds nonpenetrating / epidemiology (2)
femur / injuries (2)	wounds nonpenetrating / etiology (5)
fractures,bone /etiology (3)	wounds nonpenetrating / physiopathology (1)
fractures, bone / diagnosis (1)	wounds nonpenetrating / therapy (5)
fractures bone / prevention control (1)	wounds nonpenetrating / nursing (1)
fractures bone / therapy (2)	wounds, penetrating / etiology (1)
fractures open / surgery (1)	wounds penetrating / mortality (5)
head protective devices (1)	wounds penetrating / surgery (3)
head injuries (11)	wounds penetrating / therapy (3)
head injuries, closed / epidemiology (1)	wounds penetrating / nursing (1)
head injuries, closed / surgery (1)	multiple trauma / surgery (1)
maxillofacial injuries / etiology (1)	multiple trauma / therapy (3)
maxillofacial injuries / surgery (2)	multiple trauma / radiography (1)
multiple trauma / classification (2)	neck injuries (1)
multiple trauma / diagnosis (2)	neck injuries / diagnosis (1)
multiple trauma / etiology (2)	neck injuries / complications (1)
multiple trauma / rehabilitation (1)	neck injuries / therapy (1)

1.5.PREVENCIÓN DE LA LESIÓN Y CONTROL DE LOS ACCIDENTES: 1.017 descriptores

En esta categoría se recogen los descriptores referidos a la prevención y control de la lesión con 1.017 descriptores, siendo el más significativo “accidents, traffic / prevention & control” con una frecuencia de 321 descriptores. La prevención de los accidentes de tráfico es un tema de gran trascendencia social y un asunto de primera magnitud en salud pública, dadas las cifras de mortalidad general que ocasionan. Las acciones preventivas las podemos clasificar en cinco grandes grupos: a) acciones legislativas; b) acciones comunitarias que comprenden las campañas extensas que abarcan medios de comunicación de masas; c) intervenciones o acciones en la escuela; d) intervenciones preventivas sanitarias, desde los servicios de urgencias hospitalarios y desde las consultas de los

centros de salud de Atención Primaria y e) mejora de la ingeniería mecánica y redes viales.

accidents, traffic / prevention & control (321)	patient education (8)
accidents, prevention (282)	patient education / organization & administration (1)
accident prevention / education (2)	patient education as topic (10)
accident prevention / methods (5)	patient education as topic / organization & administration (1)
accidental falls / prevention control (3)	patient education as topic / methods (1)
accidents / prevention & control (1)	patient education as topic / standards (1)
accidents home / prevention & control (25)	patient history (2)
accidents occupational / prevention & control (11)	patient participation (2)
alcohol drinking / prevention control (34)	patient satisfaction (3)
alcohol related disorders / prevention & control (1)	patient simulation (2)
alcohol intoxication / prevention & control (23)	patient transfer (3)
alcoholism / prevention & control (23)	prevalence (29)
abdominal injuries / therapy (1)	prevention (93)
amputation traumatic / therapy (1)	prevention & control (1)
cerebrovascular accident / prevention & control (1)	prevention & health services (1)
cerebrovascular disorders / prevention & control (2)	prevention implications (1)
facial injuries / prevention & control (4)	prevention of alcohol related injuries (1)
marijuana abuse / prevention & control (2)	preventive health services (1)
patient acceptance of health care / psychology (1)	preventive health services / economics (2)
patient acceptance of health care (1)	preventive health services / methods (1)
patient admission (3)	preventive health services / organization & administration (1)
patient advocacy (1)	preventive health services / standards (1)
patient care planning (2)	preventive health services / trends (1)
patient care planning / standards (1)	preventive medicine (5)
patient care team (6)	preventive medicine / legislation & jurisprudence (2)
patient compliance (5)	preventive medicine / education (2)
patient discharge / standards (1)	preventive medicine / methods (1)
patient discharge (3)	preventive medicine / standards (1)
patient discharge / trends (1)	primary prevention / organization & administration (1)
patient education (51)	primary prevention / legislation & jurisprudence (1)

1.6.CATEGORÍAS DE USUARIO: 655 descriptores

En esta categoría se observan los descriptores referidos a las categorías de usuario, pues el riesgo del factor humano varía, dependiendo de la categoría. Encontramos 655 descriptores que representan el 1,63 del total, siendo el más significativo “automobile, driving ” con una frecuencia de 171 descriptor. Todo usuario tiene derecho de usar las vías públicas; estas son las avenidas, calles, calzadas, plazas, paseos, carreteras, puentes y pasos a desnivel, que son de utilidad pública. Los usuarios somos todos y las categorías de usuario recogidas en este punto son: los conductores de vehículos, peatones, pasajeros y viandantes.

adolescente, passengers (1)	drivers (102)
automobile, driving (171)	pedestrians (63)
bicycling (25)	pedestrian traffic (81)
bus transportation (40)	school buses (72)

1.7.VARIABLES SOCIODEMOGRÁFICAS: SOCIEDAD, CULTURA, ESTADO CIVIL, GRUPO ÉTNICO: 682 descriptores

Esta área recoge las diferentes variables sociodemográficas encontramos 682 descriptores que representan el 1,7 del total, siendo el más significativo “social groups “ con una frecuencia de 36 descriptores. En la fase de diagnóstico inicial se recogerán datos relativos variables sociodemográficas, grupo étnico y estado civil, para poder comparar las muestras. En algunos estudios estas variables son decisivas en la accidentalidad, se ha observado que el estado civil influye de manera decisiva en la seguridad en la conducción. Las tasas de accidentes e infracciones de tráfico son un 50% más altas entre los solteros y los viudos que entre los casados y aumentan hasta el doble entre los divorciados. Este dato es importante porque el estado civil permite medir la estabilidad afectiva y establecer su incidencia en la accidentalidad. Las personas casadas presentan mayor nivel de satisfacción en el trabajo que las personas solteras, así como estados de ánimo positivos y grados bajos de estrés y tensión.

emigration and immigration (1)	social environment (13)
ethnic group (1)	social environmental (1)
ethnic groups (11)	social equality (2)
ethnic group/ psychology (1)	social facilitation (3)
hispanics (12)	social groups (36)
hispanic americans (3)	social history (1)
socioeconomic influences (2)	social identification (1)
race (1)	social identity (2)
race and ethnic discrimination (1)	social indicators (9)
racial and ethics environment (1)	social influences (19)

racial and ethnic differences (12)	social integration (9)
racial and ethnic groups (3)	social issues (11)
racial and ethnics differences (3)	social justice (4)
racial integration (1)	social life (1)
regional characteristics (1)	social marketing (6)
regional cooperation (4)	social mobility (3)
regional differences (4)	social movements (1)
regional planning (4)	social networks (3)
regional programs (3)	social norms (10)
residence characteristics (22)	social perception (3)
residence requeriments (1)	social planning (1)
resident camp programs (1)	social problems (14)
residential facilities (1)	social problems / legislation & jurisprudence (2)
rural areas (6)	social problems / prevention & control (2)
rural development (2)	social problems / statistics & numerical data (1)
rural education (3)	social processes (6)
rural environment (13)	social psychology (10)
rural farm residents (1)	social reinforcement (1)
rural health (3)	social responsibility (10)
rural health / statistics& numerical data (3)	social science research (4)
rural health services / organization & administration (1)	social sciences (6)
rural population (21)	social services (7)
rural population / statistics & numerical data (6)	social skills (3)
rural school (3)	social skills training (1)
rural urban differences (2)	social structure (2)
rural youth (1)	social studies (30)
social & physical environment (1)	social support (13)
social action (2)	social theories (1)
social adjustment (6)	social values (4)
social attitudes (2)	social work (2)
social behaviour (13)	social work, department hospital (1)
social casework (4)	social workers (3)
social change (11)	social, control formal (1)
social class (17)	socialization (3)
social cognition (7)	socially acceptable responses on (1)
social comparison (1)	socioeconomic factors (100)

social control formal (16)	sociocultural patterns (2)
social conditions (2)	socioeconomic status (2)
social control (7)	societies (2)
social control policies (1)	societies, medical / organization & administration (1)
social control, informal (5)	societies, scientific (1)
social density (1)	society (7)
social desirability (1)	
social development (4)	
social distribution (1)	
social drinking (1)	

1.8. CARACTERÍSTICAS EVOLUTIVAS: 520 descriptores

En esta área donde se recogen las características evolutivas relacionadas con la vida vial de cada ciudadano y que determinan su relación con el tráfico, 520 descriptores que representan el 1,3 del total, siendo el más significativo “cognitive processes” con una frecuencia de 44 descriptores. La psicología evolutiva parte de la consideración de que el desarrollo humano y la conducta a lo largo de todo el ciclo vital están en función de la interacción entre factores biológicamente determinados, físicos y emocionales e influencias ambientales. Los estudios sobre esta interacción se centran en conocer las consecuencias que tienen ciertas actuaciones durante la vida de las personas por ejemplo, saber cómo se comportarán los niños que ante una vehículo a una velocidad determinada; qué consecuencias tiene la limitación en la visión en las personas mayores, qué habilidades se requieren para conducir.

ability (7)	cognitive discrimination (1)
ability identification (4)	cognitive hypothesis testing (2)
ability level (7)	cognitive mediation (2)
ability to see & hear (1)	distraction (5)
absenteeism (1)	divided attention (3)
abstraction (1)	diversity (1)
accidents occupational / psychology (4)	motor (1)
adaptation, psychological (7)	motor activity (5)
adaptation (5)	motor control (1)
adolescent, attitudes (34)	motor coordination (2)
adolescent, behaviour (26)	motor development (3)
adolescent, psychology (20)	motor performance (2)
adolescent, development (44)	motor processes (9)
adolescent, driving behaviour (1)	motor reactions (1)

alcohol drinking , psychology (18)	perception (26)
attention (32)	perceived risk of arrest & driving under the influence (1)
cognition (20)	perceptions of other students drinking perceptions of own (1)
cognitive ability (64)	perceptions of own (1)
cognitive abilities (2)	perceptual & motor & skill aspects (1)
cognitive processes (44)	perceptual development (8)
cognitive processing speed (4)	perceptual discrimination (1)
cognitive psychology (8)	perceptual disorders (1)
cognitive science (3)	perceptual disorders / classification (1)
cognitive structures (1)	perceptual disorders / etiology (1)
cognitive style (4)	perceptual measures (1)
cognitive therapy (1)	perceptual motor coordination (1)
cognitive appraisal (2)	perceptual motor development (1)
cognition / physiology (1)	perceptual motor processes (8)
cognitive behaviour (1)	perceptual process (1)
cognitive behaviour therapy (4)	perception (1)
cognitive complexity (2)	perception development (2)
cognitive demand (1)	performance (24)
cognitive development (10)	spatial ability (6)
spatial organization , perception (2)	spatial memory (1)
spatial perception (2)	spatial behaviour (1)
spatial pan performance (1)	spatial organization (3)
spatial uncertainty memory (1)	

1.9.FACTORES DE RIESGO

1.9.1.DROGAS: 309 descriptores

En esta área donde se detallan los descriptores relacionados con el consumo de drogas y conducción de vehículos encontramos 309 descriptores que representan el 0,77 del total, siendo el más significativo “drug abuse prevention “ con una frecuencia de 33 descriptores. El consumo de drogas y estupefacientes es un grave factor de riesgo para la conducción y, en consecuencia, para la seguridad vial. los efectos de las drogas y algunos medicamentos alteran el correcto rendimiento mental, la toma adecuada de decisiones y la buena coordinación psicomotora. Las drogas más frecuentes que se asocian a la conducción son alcohol, opiáceos -como la heroína- cannabis, cocaína y anfetaminas-. Mientras que las drogas depresoras del sistema nervioso, el cannabis o los opiáceos, disminuyen la capacidad de reacción del conductor, su concentración y los reflejos, las sustancias estimulantes como las anfetaminas, la cocaína o el éxtasis generan una falsa sensación de control en la conducción. El resultado es descoordinación, falta de reflejos y dificultades para ver y oír. Por otra parte, las drogas alucinógenas, como el LSD, cambian la percepción

de la realidad y producen visiones imaginarias. El 40% de los conductores fallecidos en accidentes de tráfico durante 2008 dio positivo en alcohol, drogas o psicofármacos, el mismo porcentaje que el registrado en 2007, según revela un estudio del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) realizado en Madrid, Barcelona, Sevilla y Tenerife. Un 37% de los casos positivos se ha producido por algún tipo de droga, siendo la cocaína la más frecuente, al estar implicada en el 55,5% de ellos. Tras ella se sitúa el Cannabis (29% de los casos), los opiáceos (8,4%) y las anfetaminas (6,7%).

addiction (5)	drugged driving (1)
behavior / drug effects (1)	drugs (9)
cannabis (11)	heroin / adverse effects (1)
cannabis / adverse effects (1)	heroin (1)
cocaine (6)	heroin dependence / complications (1)
cocaine / adverse effects (1)	heroin dependence / drug therapy (1)
cognition / drug effects (1)	heroin dependence /rehabilitation (1)
drug rehabilitation (1)	marijuana abuse / complications (1)
drug abuse (69)	marijuana abuse / psychology (2)
drug abuse prevention (33)	marijuana smoking / adverse effects (3)
drug addiction (6)	marijuana usage (5)
drug and narcotic control / methods (1)	marijuana (7)
drug combinations (1)	substance, related disorders (2)
drug dependency (5)	substance, related disorders / epidemiology (2)
drug dosage (1)	substance, related disorders / etiology (1)
drug hypersensitivity / etiology (1)	substance abuse (11)
drug interactions (4)	substance related disorders (3)
drug rehabilitation (13)	substance related disorders / complications (2)
drug synergism (1)	substance related disorders / economics (1)
drug tolerance (1)	substance related disorders / history (1)
drug therapy (5)	substance related disorders / nursing (1)
drug tolerance (1)	substance related disorders / prevention & control (13)
drug usage (31)	substance related disorders / psychology (6)
drug usage attitudes (5)	substance related disorders / rehabilitation (2)
drug usage screening (4)	substance related disorders / therapy (1)
drug use (13)	substance withdrawal syndrome (1)
drug use testing (2)	substance withdrawal syndrome / therapy (1)

1.9.2. SALUD: 315 descriptores

En esta área donde se registran los descriptores relacionados con la salud, en total, 315 descriptores que representan el 0,79, siendo el más significativo

“health” con una frecuencia de 57 descriptores. Cada vez existe una mayor concienciación del importante papel de los médicos en educar sobre seguridad vial a través del cuidado de la salud. El médico tiene un papel fundamental como prescriptor de seguridad y educación vial y, por tanto, en la prevención de accidentes de tráfico, entendiéndola como la importancia de transmitir a la población y a sus pacientes, sobre todo, si son conductores, de la importancia del cuidado de la salud, si se padecen ciertas patologías crónicas como enfermedades cardiovasculares (cardiopatías, isquemia, hipertensión, etc.), enfermedades metabólicas (diabetes...) y enfermedades osteoarticulares, entre otras, así como el control de los factores de riesgo (obesidad, apnea del sueño, alcohol...) y de los efectos de ciertas medicaciones e interacciones entre fármacos. La seguridad vial toma cada día mayor importancia como problema de salud pública, pero sólo un 31% de los pacientes solicitan consejos de seguridad vial a sus médicos.

health behaviour (7)	health policy / economics (1)
health (57)	health policy trends (3)
health activities (1)	health priorities (1)
health attitudes (12)	health priorities / trends (1)
health behaviour / ethnology (1)	hospitalization (17)
health care administration (2)	hospitalized patients (3)
health care costs (4)	hospitals (10)
health care delivery (10)	hospital, general (1)
health care policy (6)	hospital pediatric (1)
health care psychology (8)	hospital rurals (1)
health care seeking behaviour (1)	hospitals teaching (2)
health care utilization (2)	hospitals university (2)
health conditions (1)	hospitals university / utilization (1)
health knowledge (13)	hospitals urban / organization & administration (1)
health knowledge, attitude, practice (50)	hospital urban / standards (1)
health materials (2)	public health (50)
health needs (1)	public health / history (1)
health personnel / education (2)	public health / legislation & jurisprudence (1)
health personnel attitudes (3)	public health / statistics & numerical data (1)
health plan implementation (1)	public health / standards (1)
health planning (9)	public health / trends (1)
health planning / standards (1)	public health administration (2)
health policy (9)	public health practice (5)
public health services (2)	
public health service (2)	

1.9.3.ENFERMEDADES: 209 descriptores

En esta área observamos los descriptores relacionados con las enfermedades que constituyen un riesgo para la conducción , en total, 209 descriptores que representan el 0,52, siendo el más significativo “alzheimer disease ” con una frecuencia de 11 descriptores. En general, los principales efectos de los medicamentos en la conducción son trastornos de somnolencia, visuales (visión borrosa o doble), y alteraciones neuromusculares y en el sentido del equilibrio. Además, algunos producen un retraso en el movimiento de las extremidades. Todos estos efectos se multiplican si el conductor en tratamiento ha consumido, además, alcohol. Los medicamentos que más efectos secundarios tienen sobre la capacidad de conducción son los antihistamínicos, los ansiolíticos, los antidepresivos clásicos, los antipsicóticos y los indicados para la enfermedad cardiovascular. La relación directa de los fármacos en la accidentalidad en las carreteras es un fenómeno relativamente reciente. Cuanto más se estudia el fenómeno, más incidencia se descubre. Estudios llevados a cabo en los últimos años confirman que el 10% de los accidentes podría tener como causa los efectos negativos de algún fármaco, es decir, maniobras incorrectas originadas por las reacciones adversas producidas por los medicamentos. Cifra especialmente preocupante si tenemos en cuenta que una cuarta parte de la población asegura que toma medicamentos “de forma habitual” y que hay una alta tasa de ‘automedicación’, es decir, sin el ‘preaviso’ por parte del médico cuando son fármacos delicados. Somnolencia, alteraciones en la visión, y del comportamiento, vértigo, fatiga y mayor tiempo de reacción son algunos de los efectos de ciertos fármacos que afectan de forma “grave” a nuestra capacidad para conducir con seguridad, sobre todo si los medicamentos se mezclan con alcohol y otras sustancia

ahorta, thoracic (1)	sleep apnea syndromes (3)
aids dementia complex (1)	sleep apnea syndromes / diagnosis (1)
alzheimer disease (11)	sleep apnea syndrome / phsyisiopathology (1)
asthama (2)	sleep apnea syndromes / therapy (2)
asthma /etiolog (3)	sleep apnea, obstructive (2)
attention deficit disorder with hiperactivity (4)	sleep apnea, obstructive / complications (1)
attention deficit disorders (1)	sleep apnea, obstructive / therapy (1)
diabetes mellitus, type 1 /complications (2)	sleep disorders, circadian rythm / complications (2)
diabetes mellitus / diagnosis (1)	sleep disorders, circadian rhythm / pshisiopathology (2)
diabetes mellitus / psychology (2)	sleep disorders, circadian rhythm / psychology (2)
diabetes mellitus, type 2 /complications (2)	sleep disorders / etiology (1)
disorders of excessive somnolence (3)	sleep disorders, circadian rhythm / epidemiology (1)

disorders of excessive somnolence / etiology (2)	sleep make cycle (1)
epilepsy / diagnosis (1)	spinal cord compression / diagnosis (1)
epilepsy / drug therapy (1)	spinal cord compression / etiology (1)
epilepsy / epidemiology (2)	spinal cord compression / pathology (1)
epilepsy / history (1)	spinal cord compression/ therapy (1)
epilepsy / mortality (1)	spinal cord injuries (9)
epilepsy / physiopathology (1)	spinal cord injuries / complications (5)
epilepsy / complications (1)	spinal cord injuries / ethnology (2)
anticonvulsions /adverse effects (1)	spinal cord injuries / epidemiology (6)
anticonvulsions /therapeutic use / (1)	spinal cord injuries / etiology (4)
hypertension / complications (1)	spinal cord injuries / prevention & control (8)
hypertension / drug therapy (1)	spinal cord injuries / physiopathology (2)
hypertension / epidemiology (1)	spinal cord injuries / psychology (1)
hypertension / etiology (1)	spinal cord injuries / rehabilitation (2)
hypoglycemia / complications (2)	spinal cord injuries / therapy (4)
hypoglycemia / diagnosis (1)	spinal cord injuries / nursing (2)
hypoglycemia / prevention & control (6)	spinal injuries (2)
hypoglycemia / physiopathology (1)	spinal injuries / complications (1)
hypoglycemia / rehabilitation (1)	spinal /complications (1)
hypoglycemia agents / therapeutic use (1)	spinal injuries / diagnosis (3)
hypoglycemia agents / administration dosage (1)	spinal injuries / epidemiology (2)
parkinson disease (2)	spinal injuries / prevention & control (1)
parkinson disease / complications (2)	spinal injuries / rehabilitation (1)
parkinson disease / drug therapy (1)	spinal injuries / therapy (3)
parkinson disease / physiopathology (2)	spinal stenosis / complications (1)
parkinson disease / psychology (1)	spinal stenosis / diagnosis (2)
pathology (2)	spinal stenosis / therapy (2)
pathology / education (1)	posttraumatic stress disorders (44)
tibial fractures / epidemiology (2)	tooth fractures / etiology (1)
tibial fractures / etiology (1)	

1.9.4.VELOCIDAD: 20 descriptores

Esta área se recoge los descriptores relacionados con la velocidad , en total 20 descriptores que representan el 0,05, siendo el más significativo “velocity ” con una frecuencia de 16 descriptores. La velocidad está presente en la mayor parte de los y agrava considerablemente la severidad de la lesión, así por ejemplo un

impacto a una velocidad de 100km/h es igual a una caída libre de un doceavo piso.

acceleration (3)	speed factors (1)
acceleration / (adverse effects) (1)	velocity (16)
acceleration effects (2)	

1.9.5.ALCOHOL: 770 descriptores

En esta área donde se recogen los descriptores relacionados con el consumo de alcohol y conducción, en total, 770 descriptores que representan el 1,92, siendo el más significativo “alcohol drinking “con una frecuencia de 153 descriptores. Según revela el estudio de 2007 del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) realizado en Madrid, Barcelona, Sevilla y Tenerife. El 63% de los fallecidos al volante que dieron positivo en alcohol superaban la tasa de 1,4 gramos/litro en sangre, una cantidad de alcohol superior a los 1,2 gramos/litro en sangre que el Código Penal considera delito y castiga con prisión de tres a seis meses o multa de seis a doce meses.

adolescent alcohol drinking (10)	alcoholism/therapy (6)
alcohol abuse (103)	alcoholism / nursing (1)
alcohol drinking (153)	alcohol related disorders (1)
alcohol consumption (1)	alcohols (10)
alcohol drinking patterns (14)	alcohol abuse (1)
alcohol abuse prevention policy (1)	blood alcohol (1)
alcohol drinking / adverse effects (32)	blood alcohol concentration (15)
alcohol drinking / complications (1)	drinking (75)
alcohol education (55)	driving & driving (1)
alcohol drinking attitudes (23)	drinking behaviour (9)
alcohol drinking differences (1)	drinking problems (1)
alcohol intoxication (66)	drivers tried for DWI offense (1)
alcohol intoxication /diagnosis (2)	drivers with suspended license due to drunk driving (1)
alcohol intoxication /complications (10)	driving while impaired (1)
alcohol intoxication / diagnosis (3)	driving while intoxicated (3)
alcohol problems (1)	driving while suspended (1)
alcohol rehabilitation (26)	driving behaviour (5)
alcohol related disorders / psychology (1)	drunk drivers (1)
alcohol related fatal motor crashes (1)	drunk driving (2)
alcohol sales (1)	DUI detection (1)

alcohol beverages (22)	DUI offenders (2)
alcohol beverages /adverse effects (1)	DUI recidivism (1)
alcohol beverages /utilization (1)	DUI recidivism rates (1)
alcohol intoxication /rehabilitation (3)	DUI rehabilitation (1)
alcohol intoxication / psychology (4)	DWI drivers (1)
alcoholism /blood (3)	DWI offenders (1)
alcoholism /complications (5)	enforcement of dui laws (1)
alcoholism /diagnosis (12)	ethanol /adverse effects (2)
alcoholism/ etiology (1)	ethanol (30)
alcoholism /genetics (1)	ethanol / blood (29)
alcoholism / metabolism (1)	ethanol / metabolism (1)
ethanol / pharmacokinetics (2)	high risk driving (1)

1.9.6. VARIABLES PSICOLÓGICAS: 1.216 descriptores

En esta área donde se registran los descriptores relacionados con las variables psicológicas, en total, 1.216 descriptores que representan el 3,04 siendo el más significativo “emotional trauma” con una frecuencia de 25 descriptores. Las personas suelen conducir el automóvil de forma similar a como se comportan y a sus rasgos de personalidad. Por ello es importante la adaptación del modo de conducir al estado de ánimo del momento; porque la mayoría de los sujetos tienden a adaptar su modo de conducir a su estado emocional.

Los automovilistas se ven afectados psicológicamente por el estrés, sobre todo cuando nos referimos a los profesionales del volante, ya que estos han de tener un tono constante de actividad, con una gran capacidad de adaptación al medio urbano, y una gran dosis de resistencia de frustración. Actualmente han surgido nuevos términos asociados a los factores psicológicos como la violencia vial, violencia vehicular o conducción agresiva hacen referencia a una serie de acciones cometidas por automovilistas y que son motivadas por disputas con otros conductores o peatones, derivadas de problemas de tráfico como congestiones vehiculares en hora punta, factores que hacen explotar la ira o enojo de quienes se ven involucrados en ellos.

La violencia vial o conducción agresiva se considera normalmente como una reacción de impaciencia o egocentrismo vinculada a determinadas situaciones del tráfico o a determinadas acciones de otros conductores o peatones, las cuales son percibidas por el individuo en cuestión como agresivas o desmerecedoras respecto de su pericia en la conducción. Otros rasgos como la negligencia, agresividad, intolerancia a la autoridad, emotividad, propensión a distraerse, impulsividad, imprudencia y la tendencia a dejarse influir por el estado de ánimo del momento pueden atribuirse a los infractores de tráfico. Asimismo, las personas distraídas, con sentimiento de independencia social, actitud irracional frente al dolor, exagerada confianza en uno mismo y actitud social agresiva son también propensos a sufrir un incidente de

tráfico. Conducir bajo la impresión de frustraciones como las causadas por un disgusto o una discusión con un superior es muy arriesgado y peligroso.

aggressive driving behavior (16)	personality assessment / statistics & numerical data (1)
aggressive behavior (15)	personality correlates (2)
aggression (3)	personality development (4)
aggressive drivers (1)	personality disorders / etiology (1)
aggression (1)	personality inventory (3)
aggressiveness (1)	personality inventore / statistics & numerical data (1)
antisocial behaviour (16)	personality measures (1)
antisocial personality disorder (1)	personality theorie (1)
anxiety disorders (1)	personality traits (26)
attitude (23)	personnel (5)
attitudes (34)	personnel data (1)
attitude change (12)	personnel directors (1)
attitude do death (1)	personnel evaluation (5)
attitude measurement (8)	personnel needs (3)
attitude to health personnel (8)	personnel policy (3)
attribution (6)	personnel selection (17)
behaviour (35)	personnel training (20)
behaviour based safety (1)	persons convicted of drinking & driving offenses (1)
behaviour change (41)	persuasive communication (4)
behaviour change techniques to increase road safety (1)	psychological aspects of driving (1)
behaviour contracting (1)	psychological tests (2)
behaviour control / methods (1)	psychological theories (5)
behaviour disorders (2)	psychological theory (1)
behaviour effects (19)	psychology (15)
behaviour modification (18)	psychology education (4)
behaviour patterns (8)	psychology social (2)
behaviour problems (13)	recidivism (25)
behaviour rating scales (1)	reciprocity (1)
behaviour therapy / methods (1)	recognition /learning (1)
behavioural assessment (1)	self assessment / psychology (2)
behavioural ecology (2)	self care (3)
behavioural economics (1)	self concept (16)
behavioural objectives (35)	self control (6)
behavioural risk factor surveillance system (1)	self defense (1)
behavioural safety (1)	self destructive behaviour (1)

behavioural science research (1)	self determination (2)
behavioural sciences (1)	self efficacy (23)
child development (3)	self esteem (9)
child development / physiology (2)	self management (1)
childrearing attitudes (1)	self monitoring (1)
childhood attitudes (2)	self perception (9)
driver aggression (2)	self regulation (4)
driver behaviour (3)	self report (12)
driver violence (1)	self relevance (1)
driving attitudes (1)	stress / psychology (1)
driving behaviour (453)	stress (17)
driving offenses (1)	stress / epidemiology
driving vengeance (2)	stress disorders, post- traumatic / diagnosis (3)
emotional adjustment (6)	stress disorders, post- traumatic / diagnosis (3)
emotional control (2)	stress disorders, post-traumatic / epidemiology (1)
emotional development (4)	stress disorders, pos-traumatic / etiology (3)
emotional disturbances (7)	stress disorders, pos-traumatic /therapy (1)
emotional intelligence (3)	stress disorders, pos-traumatic / etiology (1)
emotional problems (1)	stress disorders, pos-traumatic (3)
emotional responses (2)	stress disorders, traumatic, acute / diagnosis (2)
emotional states (9)	stress disorders, traumatic, acute / etiology (2)
emotional trauma (25)	stress management (6)
emotions (6)	stress reactions (5)
empathy (1)	stress variables (11)
personal autonomy (1)	stress psychological (3)
personal satisfaction (1)	stress, psychological / complications (1)
personality (22)	stress, psychological / etiology (3)
personality assessment (3)	stress, psychological / psychology (1)
stress, psychological / nursing (1)	stress, psychological / nursing (1)

1.9.7. MÓVILES: 6 descriptores

En esta área donde se analizan los descriptores relacionados con la conducta –hablar por el móvil-, en total, 6 descriptores que representan el 0,15 siendo el más significativo “cellular phone ” con una frecuencia de 4 descriptores. Conducir y hablar a la vez por el teléfono móvil –en la última década hemos pasado de la no existencia de móviles a que haya más que fijos– es una escena tan nueva en el panorama de nuestras carreteras como peligrosa. Su utilización en el coche se va a prohibir. Entre otras cosas, porque conducir y hablar por teléfono aumenta entre 4 y 9 veces el riesgo de sufrir un accidente, incluso con los dispositivos de ‘manos libres’.

Por ejemplo: a una velocidad de 100 km/h, un coche recorre alrededor de 140 metros mientras su conductor marca un número de teléfono en su móvil. Según algunos estudios, su uso interfiere en el manejo de algunos elementos del vehículo –como poner los intermitentes, girar el volante, utilizar la caja de cambios–, aumenta las distracciones y retrasa nuestra reacción ante cualquier imprevisto: hasta perdemos la noción de nuestra situación, se mantiene una velocidad y distancia de seguridad ‘inadecuadas’ y no se captan buena parte de las señales.

cellular phone (4)
cellular phone / instrumentation (1)
cellular phone / utilization (2)

1.9.8. FATIGA: 14 descriptores

En esta área donde se analizan los descriptores relacionados con la fatiga en la conducción, en total, 14 descriptores que representan el 0,15 siendo el más significativo “fatigue / psychology ” con una frecuencia de 3 descriptores. La fatiga es la cuarta causa de siniestralidad con víctimas mortales en las carreteras españolas. En 2008, se produjeron 136 accidentes mortales por fatiga y sueño en carretera, con el resultado de 151 muertos, 62 heridos graves y 70 heridos leves

fatigue /biology (1)	fatigue / etiology (3)
fatigue / complications (3)	fatigue / phsyiopathology (2)
fatigue / diagnosis (1)	fatigue / phsychology (3)
fatigue / epidemiology (1)	

1.10. PROYECTOS EDUCATIVOS DE EDUCACIÓN VIAL

1.10.1. CURRÍCULUM: 184 descriptores

En esta área donde se analizan los descriptores relacionados con el currículum, en total, 184 descriptores que representan el 0,46 siendo el más significativo “curriculum guides ” con una frecuencia de 91 descriptores. La Educación Vial forma parte de la Educación Social, siendo una eficaz base de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y la seguridad vial.

college curriculum (2)	curriculum enrichment (3)
curriculum (61)	curriculum evaluation (7)
curriculum /trends (1)	curriculum guides (91)
curriculum design (5)	curriculum research (2)
academic education (2)	academic education (2)
elementary school curriculum (7)	elementary school curriculum (7)

1.10.2. TIPOS DE PROGRAMAS: 324 descriptores

En esta área observamos los descriptores relacionados con los proyectos y tipos de programas que se desarrollan en el campo de la Educación vial, en total son 324 descriptores que representan el 0,81 siendo el más significativo “educational programs ” con una frecuencia de 29 descriptores. La Educación vial tiene por objeto desarrollar en el ciudadano en su condición de conductor, pasajero o peatón las aptitudes, destrezas, hábitos y el interés necesario para que disponga de mayor pericia, conocimiento, equilibrio mental; actúe de manera inteligente y razonable; comprenda y respete las leyes, reglamentos y normas vigentes de tránsito y transporte terrestre y así contribuya a prevenir y evitar accidentes viales.

academic medical centers / organization & administration (1)	program guides (20)
academic specialization (1)	program implementation (15)
academic standards (4)	program length (1)
child health services / economics (1)	program proposals (1)
child health services (3)	program termination (1)
child health services /organization & administration (1)	program validation (1)
child health services / utilization (1)	programmed instruction (2)
college programs (3)	programmed textbooks (1)
construction programs (3)	programming (1)
administrator education (10)	programs (3)
administrator guides (12)	programs costs (1)
educational programs (29)	program development (1)
experimental programs (8)	prospective studies (50)
high school equivalency programs (1)	state programs (25)
national programs (4)	stawide planning (6)
study guides (16)	teaching guides (62)
transfer programs (1)	education program planning (12)
assembly programs (7)	program effectiveness (8)
social programs (19)	

1.10.3. EVALUACIÓN INICIAL: 72 descriptores

En esta área clasificamos los descriptores relacionados con la evaluación inicial que tiene lugar en cualquier proyecto de Educación Vial, en total son 72 descriptores que representan el 0,18 siendo el más significativo “diagnosis, differential ” con una frecuencia de 7 descriptores. La formulación de objetivos es quizá la parte más importante en la Educación Vial, que parte previamente de una evaluación inicial y análisis de la tarea, nos servirá de ayuda para la posterior formulación de objetivos educativos. Esta evaluación se formulará de acuerdo a los siguientes aspectos:

1. Análisis de la epidemiología, tipos de lesiones y etiología de los accidentes infantiles y juveniles de la región donde se ubican nuestros protagonistas.
2. Acomodación y adaptación de la conducta que se quiere modificar o instaurar al entorno y a las características del grupo objeto de estudio.
3. Desarrollo de habilidades, destrezas y actitudes requeridas para una conducta vial segura, de acuerdo con las características específicas del grupo de edad al que vaya destinado, para poder alcanzar un desarrollo cognitivo, motor, lingüístico, moral y afectivo integral.

diagnosis (6)	research / trends (1)
diagnosis, differential (7)	research and development (4)
diagnosis related groups (1)	research design (1)
diagnostic errors (2)	research methodology (5)
diagnostic techniques and procedures / standards (1)	research needs (2)
diagnostic tests (2)	research problems (5)
research projects (1)	research projects (2)
research (24)	research skills (2)
research support (3)	researchers (3)

1.10.4. FORMULACIÓN DE OBJETIVOS: 65 descriptores

En esta área detallamos los descriptores relacionados con la formulación de objetivos que tiene lugar en cualquier intervención de Educación Vial, en total son 65 descriptores que representan el 0,16 siendo el más significativo “educational objectives ” con una frecuencia de 36 descriptores. Los objetivos educativos constituyen el elemento más dinámico de la programación, señalan su dirección y ofrecen una base para la selección de los procedimientos didácticos, recursos, experiencias y evaluación. Los objetivos son finalidades educativas que orientan un proceso, son un guía para conseguir las finalidades y se formulan como capacidades para construir el pensamiento. Para describir un objetivo se sigue el siguiente proceso: después de haber recogido toda la información teórica y empírica relativa a los puntos anteriores, esta información se analiza y se estructura de forma sistemática. Se formulan subtarefas y se realiza una lista completa de las conductas que explicitan la acción completa objeto de estudio.

Esta secuencia de trabajo es la que frecuentemente se ha realizado, aunque no siempre se ha llevado a cabo, dado que en muchas intervenciones se han formulado objetivos sin el apoyo empírico anteriormente señalado. De la lista realizada se selecciona una conducta que define claramente una situación óptima de seguridad vial y será esta conducta la que se reformulará en términos de objetivo general para la intervención educativa vial. La concreción de objetivos generales nos llevará a la operacionalización de los objetivos concretos y la explicitación de estos objetivos nos conducirá a la explicitación de conductas concretas que el niño o adolescente deberá dominar.

affective objectives (2)	objectives (5)
cognitive objectives (1)	organizational objectives (5)
educational objectives (36)	training objectives (16)

1.10.5. SELECCIÓN Y ORGANIZACIÓN DE CONTENIDOS: 176 descriptores

En esta área se clasifican los descriptores relacionados con los contenidos que van a evaluarse en una intervención de Educación Vial, en total son 176 descriptores que representan el 0,44 siendo el más significativo “concepts” con una frecuencia de 43 descriptores. La concreción de objetivos generales y específicos nos conducirá a identificar y sistematizar los contenidos concretos de cada uno de los apartados estudiados, estableciendo una taxonomía relativa tanto a la seguridad como a la accidentalidad. Una vez seleccionados los aspectos a estudiar, intervenir y evaluar, éstos se reformularán en forma de objetivos y constituirán la meta de nuestra intervención preventiva y educativa vial.

El contenido de la enseñanza ocupa un lugar importante dentro del proceso educativo, como instrumento para el desarrollo personal y social del niño y adolescentes, futuros peatones, usuarios y conductores de la práctica vial. Las condiciones para la selección de contenidos debe reunir una serie de principios: el principio del realismo y significación vital; los valores permanentes de los mismos contenidos; el principio del aprendizaje simplificado o ejemplificado y el principio de la condensación. Con respecto a las áreas temáticas, los contenidos deben enfocarse de modo que los educandos puedan asimilarlos desde sus conocimientos previos, provoquen una intensa actividad motivadora y originen un conflicto cognitivo. Los contenidos son cambiantes, interrelacionados y se encuentran distribuidos a lo largo del ciclo. Son seleccionados por el equipo de profesores y constituyen un medio para conseguir un fin. Dado que el conocimiento debe ser potencialmente significativo, ello supone que los contenidos deben ser coherentes, lógicos, secuenciados y adaptados a la estructura cognitiva del que aprende.

	concept teaching (33)
child safety (29)	concepts (43)
child health (20)	habit formation (13)
concept formation (26)	habits (12)

1.10.6. RECURSOS DIDÁCTICOS: 465 descriptores

En esta área se clasifican los descriptores relacionados con los recursos que se utilizan en una intervención de Educación Vial, en total son 465 descriptores que representan el 1,16 siendo el más significativo “lesson plans” con una frecuencia de 45 descriptores. La organización de los recursos pretende lograr un ambiente en el que tanto los elementos humanos como materiales que intervienen en el proceso realicen sus operaciones del modo más eficaz y perfecto. Los recursos hacen referencia a los materiales que se necesitan en la instrucción: por ejemplo

ordenadores, juegos, papel, audiovisuales, ordenadores, etc. Todos los soportes necesarios para poder realizar el proyecto de Educación Vial.

access to information (6)	computer assisted instruction (19)
access to computers (1)	computers (16)
access to information (6)	computers / standards (1)
access to education (3)	conferences (7)
advertising (27)	cultural education (5)
advertising as topic (1)	cultural differences (5)
audiovisual communications (1)	equipment design (15)
audiovisual aids (11)	equipment and supplies / adverse effects (2)
auditory perception (2)	equipment design / methods (1)
communication systems (2)	equipment design / standards(1)
communications media (4)	equipment evaluation (4)
communication strategies (1)	equipment maintenance (21)
computer assisted instruction (1)	equipment safety (4)
computer aids (7)	equipment utilization (9)
computer applications (1)	infant equipment / utilization (16)
computer assisted (1)	internet (58)
computer assisted design (1)	internet / economics (1)
computer assisted diagnosis (1)	internet / trends (3)
computer based automated psychophysical test (1)	internet / utilization (3)
computer communication networks (1)	interpersonal communication (5)
computer communication networks /utilization (2)	interpersonal interaction (5)
computer games (2)	interpersonal influences (4)
computer network (12)	interpersonal relationship (12)
computer oriented programs (4)	lesson plans (45)
computer peripheral devices (2)	telecommunications (19)
computer searching (3)	teleconference (1)
computer security (3)	teleconferencing (2)
computer simulation (24)	telephone advertising (5)
computer software (13)	television curriculum (1)
computer system design (4)	television viewing (2)
computer uses in education (15)	videotape instruction (1)
videotape recording (4)	videotapes (2)
videotape recordings (3)	

1.10.7. AGENTES E INSTRUCTORES EDUCATIVOS: 1.200 descriptores

En esta área se detallan los descriptores relacionados con los agentes e instructores que ponen en marcha una intervención de Educación Vial, en total son 1.200 descriptores que representan el 2,99 siendo el más significativo “family practice / education” con 54 descriptores y “teacher educators” con una frecuencia de 51 descriptores. Como ecosistema social primero y base fundamental del desarrollo del niño en condiciones de seguridad y garantía del progreso, la familia es el marco ideal para la Educación Vial en este tramo educativo, resultando su influencia especialmente apropiada para la promoción de hábitos y actitudes en el niño pequeño.

Los padres son preferente e inicialmente quienes asumen un rol fundamental, aunque habría de considerarse también la intervención de los hermanos, abuelos, otros parientes, personal de servicio y cuantos convivan en la familia del menor. Posteriormente en el sistema educativo, donde la unidad mínima es el aula, el modelo principal de comportamiento es el maestro y sus próximos (los compañeros y los profesores que están en el aula y a su vez están dentro de una comunidad educativa)... Y de la misma forma que los sistemas educativos van marcando pautas sociales de comportamiento en la Comunidad Escolar, y en los miembros de la comunidad social, hacen que se impongan o no determinadas pautas de comportamiento adaptadas a la sociedad.

Ejemplos de la interacción que se establece entre padres/profesores - hijos son el constructivismo que sostiene que tanto el niño como el adulto, participan activamente en la construcción de su mundo social y la teoría de Kohlberg, basada en la hipótesis que sostiene que en el proceso de crecimiento y en la interacción con el ambiente los niños desarrollan moralidad, es decir, sistemas personales de valores (desarrollo autónomo y racional de las capacidades que favorecen el juicio y la actividad moral). No solo debemos preocuparnos de la Educación Vial a través de las diversas instituciones sociales básicas: la familia, la escuela, el Estado, las autoescuelas, los medio de comunicación, hospitales, centros de salud; sino también en todas las situaciones concretas que se vive en las vías y las calles, sin olvidarnos que el tráfico está presente en todo momento en nuestras vidas tanto de peatón, como de conductor, y de usuario de transporte y viajero.

Es importante destacar la aplicación de estrategias para la promoción de la Salud en centros de Salud, los programas en hospitales van dirigidos para proporcionar conocimiento, cambio de actitudes y comportamiento; siendo sus resultados altamente significativos, dado que se han observado cambios evidentes en actitudes a corto plazo.

instructor coordinators (21)	professional practice / legislation & jurisprudence (31)
family life education (12)	professional referral (4)
family intervention (21)	professional role (1)

family practice (5)	professional specialization (1)
family practice / education (54)	professional staff committees (1)
family practice / standards (11)	professional standards (5)
family practice / methods (11)	professional training (3)
parent child relations (19)	professional development schools (1)
parent attitudes (25)	specialists (33)
parent child communication (24)	supervision (2)
parent child relationship (15)	supervision methods (1)
parent consent / psychology (11)	supervisor employee interaction (1)
parent education (18)	supervisors (28)
parent education background (2)	supervisory methods (33)
parent influence (22)	supervisory supervise relationship (11)
parent involvement (14)	supervisory training (15)
parent materials (13)	teacher administrator relationship (13)
parent participation (17)	teacher attitudes (17)
parent role (17)	teacher certification (1)
parent school relationship (9)	teacher collaboration (1)
parent teacher cooperation (2)	teacher competencies (1)
parent training (11)	teacher developed materials (5)
parental attitudes (17)	teacher education (17)
parental characteristics (2)	teacher education curriculum (14)
parental consent (1)	teacher educator education (11)
parental expectation (21)	teacher educators (51)
parental education (40)	teacher effectiveness (22)
parental involvement (27)	teacher evaluation (21)
parental permissives (1)	teacher expectations of students (1)
parenting (12)	teacher improvement (6)
parenting skills (2)	teacher interaction method (4)
parenting skill (1)	teacher motivation (9)
parents education (23)	teacher orientation (8)
parents psychology (16)	teacher qualifications (3)
parents as teachers (2)	teacher responsibility (12)
professional competence (2)	teacher response (2)
professional continuing education (2)	teacher role (8)
professional development (6)	teacher selection (11)
professional developmental schools (11)	teacher students interaction (21)
professional education (22)	teacher student relationship (4)
professional ethnics (8)	teacher supervision (21)
professional family relations (2)	teacher welfare (4)
professional hability (3)	teacher workshops (5)
professional liability (2)	teachers (18)
professional licensing (3)	teaching conditions (6)

professional patient relations (2)	teaching experience (6)
professional personnel (2)	teaching machines (2)
teaching materials (7)	teaching models (11)

1.10.8. POBLACIÓN: 2.408 descriptores

En esta área se muestran los descriptores relacionados con la población escogida como muestra en los proyectos de Educación Vial, en total son 2.408 descriptores que representan el 6,01 siendo el más significativo “adulthood” con 350 descriptores. La investigación en el campo de la educación vial sobre todo se recoge en el grupo de 0 a 14 años en edad escolar, y luego en adultos en autoescuela. Esta investigación es importante porque contribuye a identificar las prioridades de la escena a la hora de programar un proyecto, comprender la causalidad del accidente y organizar estrategias para la posterior intervención.

De los datos se desprende que las principales causas de muerte o lesiones en niños de 0 a 14 años en la Unión Europea son los accidentes en general (32%), y dentro de éstos, los de tráfico (33% de las muertes), ahogamientos (12%), violencia interpersonal (5%), caídas en altura (4%), daños autoinflingidos (4%), envenenamientos (4%), incendios (3%) y otros daños (33%). Por edades, el ahogamiento es la principal causa de fallecimiento en niños de hasta 4 años, mientras que los accidentes de tráfico lo son en el tramo de edad entre 5 y 14 años. Por ello es tan importante conocer la naturaleza de los accidentes de tráfico para lograr una intervención eficaz en educación vial.

En el tramo de adultos para motoristas se ha puesto en marcha la “Estrategia de Seguridad Vial para Motoristas” que se compone de cuatro líneas de actuación: una campaña de sensibilización ciudadana, la instalación de barreras de protección, la auditoría de las carreteras y la adaptación de la normativa para que las motos circulen más seguras.

adolescent (340)	elderly drivers (1)
adult (290)	mothers education (4)
adults (13)	motorists (1)
adult students (6)	older adults (15)
aerospace personnel (7)	parents (56)
child (365)	police (35)

child, preschool (127)	preschool (32)
child, passengers (2)	teenage drivers (1)
early experience (1)	teenage passengers (1)
early intervention (8)	young adult (10)
early parenthood (6)	young adult driving (1)
young children (11)	young drivers (2)
adolescence (121)	adolescents (141)
adult of spring (23)	infants (24)
kindergarten (108)	children (21)
adulthood (350)	preschool age children (32)
childhood aged (64)	

1.10.9. MUESTRA POR GRUPOS DE EDAD: 7 descriptores

En esta área se muestran los descriptores relacionados con los grupos de edad escogidos como muestra en los proyectos de Educación Vial, en total son 7 descriptores que representan el 0,02.

17 yr olds first assessed at age 13 yr (1)	19-53 yr old recreational boaters (1)
17-25 vs 26-49 vs 50 -80 yr olds (1)	21-60 yr olds (1)
17-74 yr olds (1)	62 year olds & older drivers with vs without unsafe driving accidents (1)
17-79 yr olds (1)	

1.10.10. FACTORES RELACIONADOS CON LA EDAD: 715 descriptores

En esta área se clasifican los descriptores relacionados con la edad de la población escogida como muestra en los proyectos de Educación Vial, en total son 715 descriptores que representan el 1,78 siendo el más significativo “aged” con 292 descriptores. La edad y la experiencia al volante son otros de los aspectos que hay que tener en cuenta a la hora de valorar las estadísticas de siniestralidad en carretera. La edad es sin duda uno de los factores clave y en el caso de las compañías aseguradoras es fundamental a la hora de fijar sus tasas.

age (37)	aged (292)
age factors (21)	aged / psychology (1)

age differences (71)	aged / psychology (1)
age distribution (45)	aged, 80 and over (48)
age discrimination (2)	aging (13)
age groups (33)	aging / physiology(1)
age factors (126)	aging / psychology (3)
age preschool (21)	

1.10.11. NIVEL EDUCATIVO: 1.278 descriptores

En esta área se agrupan los descriptores relacionados con el nivel educativo de la población escogida como muestra en los proyectos de Educación Vial, en total son 1.278 descriptores que representan el 3,19 siendo el más significativo “elementary secondary education ” con 271 descriptor.

elementary education (66)	grade 7 (4)
elementary school (32)	grade 8 (3)
elementary school students (40)	grade 9 (6)
elementary school teachers (7)	high school education (11)
elementary secondary education (271)	high school graduates (31)
5th-6th graders (1)	high school seniors (22)
5th-8 th graders (1)	high schools teachers (1)
6 th -12 th graders (1)	high schools (54)
grade 1 (8)	higher education (142)
grade 10 (5)	postsecondary education (46)
grade 11 (5)	primary education (142)
grade 12 (4)	primary health care (5)
grade 2 (11)	primary schools students (33)
grade 3 (10)	secondary education (259)
grade 4 (6)	secondary school curriculum (8)
grade 5 (8)	secondary school science (12)
grade 6 (6)	secondary school students (8)
secondary school teachers (3)	
secondary schools (2)	

1.10.12. SEXO: 3.832 descriptores

En esta área se muestran los descriptores relacionados con el sexo de la muestra de las investigaciones en de Educación Vial, en total son 3.832 descriptores que representan el 9,57 siendo el más significativo “female ” con 380 descriptores. Por sexo, las cifras de esta misma entidad demuestran que las mujeres tienen muchos menos accidentes que los hombres. Concretamente en el año 2005 (últimos datos

disponibles) se registraron un total de 4.442 víctimas mortales en accidentes de tráfico, de los que 1.387, el 31,2 por ciento, fueron jóvenes, con una tasa casi cuatro veces superior para los varones jóvenes que para las mujeres de ese mismo segmento. Estos datos suponen que los jóvenes españoles tienen el doble de probabilidad de morir en carretera que los ciudadanos de su misma edad en países como Suecia u Holanda.

female (380)	sex distribution (143)
females (126)	sex ratio (12)
male (595)	human males (128)
males (326)	human females (122)

1.10.13. EDUCANDOS: 440 descriptores

En esta área se muestran los descriptores relacionados con los destinatarios de la investigación en Educación Vial, en total son 440 descriptores que representan el 1,1 siendo el más significativo “student attitudes ” con 44 descriptores.

student attitudes (44)	student personnel workers (1)
student behavior (18)	student placement (1)
student centered currículum (5)	student problems (1)
student certification (3)	student projects (87)
student characteristics (10)	student reaction (4)
student collage relationship (1)	student research (2)
student developed materials (2)	student responsibility (3)
student development (1)	student rights (12)
student dropouts (1)	student role (22)
student educational objectives (11)	student teacher supervisors (2)
student evaluation (38)	student teachers (43)
student evaluation of teacher performance (1)	student teaching (33)
student financial aid (1)	student transportation (71)
student improvement (1)	student unions (4)
student interests (1)	student volunteers (1)
student journals (2)	student welfare (1)
student mobility (2)	student, medical (1)
student motivation (12)	students / psychology (8)
student needs (7)	students / statistics & numerical data (7)
student organizations (1)	students, makings (1)
student participation (7)	students, medical (2)
student personnel services (5)	students, medical / psychology (1)
	students, nursing (21)

1.10.14. UBICACIÓN EDUCATIVA: 2.561 descriptores

En esta área se muestran los descriptores relacionados con la ubicación y situación educativa de la instrucción en Educación Vial, en total son 2.561 descriptores que representan el 6,39 siendo el más significativo “schools / standards ” con 31 descriptores. En cualquier situación, la educación o instrucción el resultado del proceso de enseñanza - aprendizaje (E/A) que se manifiesta como el cambio cualitativo o cuantitativo que la persona experimenta en su conducta como consecuencia de vivencias significativas y valiosas para él mismo. En educación vial se clasifica la situación de la instrucción de acuerdo con su parecido a la situación del tráfico, se distinguen las siguientes categorías de ubicación para la instrucción: situaciones reales con tráfico, situaciones reales sin tráfico, situaciones simuladas de la calle e instrucción en la clase.

academies and institutes (3)	instructional development (31)
accreditations, institutions (11)	laboratories (12)
adolescent, health services (21)	laboratory experiments (11)
adolescent, health services /organization & administration (11)	laboratory procedures (1)
classroom behaviour (31)	laboratory safety (1)
classroom environment (28)	laboratory training (1)
classroom management (2)	private schools (5)
classrooms (110)	public schools (62)
college faculty (3)	public school education (1)
college graduates (2)	public service (4)
college role (3)	public transportation (7)
college school cooperation (2)	school accidents (32)
college students (373)	school adjustment (1)
college teachers (121)	school based intervention (6)
colleges (213)	school buildings (8)
community institutional relations (24)	school bussins officials (1)
community action (4)	school relationship (1)
community benefits (2)	school closing (2)
community centers (31)	school community programs (4)
community colleges (20)	school community relationship (23)
community cooperation (2)	school construction (8)
community coordination (1)	school counselling (3)
community health nursing (1)	school district spending (1)
community health planning (1)	school districts (9)
community health services (9)	school environment (4)
community involvement (9)	school expansion (2)

community information services (1)	school health services (37)
community leaders (1)	school health services / organization & administration (4)
community health services / organization & administration (1)	school health services / legislation & jurisprudence (1)
community medicine / organization & administration (21)	school health services / standards (1)
community organizations (6)	school learning (28)
community resources (7)	school location (17)
community responsibility (2)	school maintenance (4)
community study (3)	school nursing (41)
education services centers (31)	school personnel (3)
emergency medical service communication systems (21)	school policy (9)
emergency medical service communication systems / organization & administration (31)	school principals (1)
emergency medical services (34)	school responsibility (3)
emergency medical services / manpower (4)	school role (3)
emergency medical services / methods (8)	school safety (33)
emergency medical services / organization & administration (7)	school schedules (50)
emergency medical services / supply & distribution (3)	school security (29)
emergency medical services / standards (10)	school size (2)
emergency medical services / trends (2)	school space (21)
emergency medical services/ utilization (1)	school statistics (1)
emergency medical technicians / education (8)	school surveys (2)
emergency medicine / education (8)	school transition (2)
emergency medicine / methods (21)	schools (80)
emergency medicine /organization & administration (11)	school / classification (31)
emergency medicine (29)	schools / statistics & numerical data (22)
emergency nursing (26)	schools / standards (31)
emergency nursing / education (63)	school districts (11)
emergency nursing / methods (5)	state school district relationship (4)
emergency nursing / organization & administration (1)	state schools (1)
emergency nursing / standards (21)	state standards (19)
emergency nursing / trends (11)	state surveys (16)
emergency programs (42)	state universities (7)
emergency services (12)	suburban environment (2)
emergency services hospital (21)	suburban population (11)
emergency squad personnel (1)	suburban population / statistics & numerical data (1)
emergency treatment (15)	suburban schools (11)
emergency treatment / methods (4)	urban areas (22)
emergency treatment / nursing (11)	urban culture (2)
emergency treatment /psychology (10)	urban education (8)

emergency treatment / standards (2)	urban environments (35)
emergency treatment / nursing (1)	urban health (10)
institutes, training programs (10)	urban health / standards (21)
institutional advancement (11)	urban health / trends (2)
institutional characteristics (25)	urban health services / utilization (2)
institutional evaluation (2)	urban planning (15)
institutional research (12)	urban population (31)
institutional role (1)	urban problems (4)
institutionalized persons (2)	urban schools (22)
urbanization (5)	urban studies (2)

1.10.15. DÉFICITS Y PATOLOGÍAS: 278 descriptores

En esta área se muestran los descriptores relacionados con las características especiales de la población que se pueden presentar, tales como déficits y patologías evolutivas que pueden influir en el proceso educativo. En total son 278 descriptores que representan el 0,69 siendo el más significativo “disabilities ” con 22 descriptores.

child behavior disorders (1)	mental retardation (16)
autistic children (4)	attention deficit disorders (23)
cognition disorders (3)	psychomotor disorders / chemically induced (1)
cognition disorders / diagnosis (2)	psychomotor disorders / etiology (1)
cognition disorders / etiology (3)	psychomotor disorders / physiopathology (1)
cognition disorders / physiopathology (1)	psychomotor disorders / rehabilitation (1)
disabilities (22)	sleep disorders (2)
disability education (5)	sleep disorders / chemically induced (1)
disabled children /rehabilitation (1)	sleep disorders / diagnosis (2)
disabled persons / statistics & numerical data (3)	sleep disorders / etiology (2)
disadvantaged (4)	sleep disorders / prevention & control (1)
disadvantaged youth (2)	sleep disorders / physiopathology (1)
disorders (8)	sleep disorders / psychology (1)
integrated activities (4)	sleep disorders / therapy (1)
integrated curriculum (5)	special education (17)
learning disabilities (3)	special education students (1)
learning disorders / rehabilitation (1)	special health problems (2)
learning environment (2)	special needs students (3)
learning experience (1)	special programs (2)
supplementary reading materials (2)	supplementary education (1)
handicapped (10)	visual handicapped (8)

severity disorders (6)	mentally retarded (7)
------------------------	-----------------------

1.10.16.TEMPORALIZACIÓN: 354 descriptores

En esta área se clasifican los descriptores relacionados con la temporalización de la investigación. En total son 354 descriptores que representan el 0,88 siendo el más significativo “time factors ” con 150 descriptores. Toda actividad educativa se mueve dentro de unas coordenadas espacio-temporales. Ello implica confeccionar un diseño del tiempo efectivamente disponible para la realización del proyecto curricular y distribuirlo de tal forma y con la suficiente flexibilidad que permita cambios imprevistos.

confidence intervals (10)	time (6)
time factors (150)	time and motion studies (8)
time factors / learning (122)	1982 vs 1990 (1)
time perspective (22)	13 yr study (1)
time to collision (15)	2 yr study (1)
time estimation (13)	20 th Century (1)
26 mo followup (1)	

1.10.17.METODOLOGÍA DIDÁCTICA: 1.284 descriptores

En esta área se detallan los descriptores relacionados con la metodología didáctica empleada en la investigación. En total son 1.284 descriptores que representan el 3,21 siendo el más significativo “teaching methods” con 113 descriptores. El niño, el adolescente, el adulto y las personas mayores necesitan satisfacer unas necesidades básicas, que le van a provocar unos intereses determinados, en función de sus características y con el fin de ayudar al sujeto a satisfacer sus necesidades con nuestra colaboración y modo de proporcionarle una EV, emplearemos una metodología adecuada (creativa, participativa, reflexiva, inductiva, deductiva, significativa), que impregnará toda nuestra acción educativa. La metodología que se utilice debe potenciar un tipo de actividad que favorezca el desarrollo creativo del pensamiento (fluidez, flexibilidad, originalidad y realización) a través de actividades de E/A en la dimensión reflexiva de la propia inteligencia, que permitan mejorar los niveles de aprendizaje no como cantidad de conocimientos acumulados; sino como expresión del desarrollo de las capacidades humanas.

accident, prevention / methods (26)	mass instruction (11)
case studies (15)	mass media (34)
case control studies (23)	metacognition (13)
classrooms techniques (13)	methodology (44)

communicabel disease control / methods (14)	methods (44)
communication strategies (12)	observation learning (2)
conditioning (5)	observation methods (2)
conditioning operant (2)	operant conditioning (1)
conflict resolution (6)	pediatric methods (44)
confrontation (5)	peer counseling (19)
discussion (22)	pediatric nursing / methods (44)
discussion /teaching tecnica (4)	pediatric / methods (33)
drama (2)	peer group (19)
dramatic play (6)	peer counseling (41)
general education (31)	peer influence (37)
general practitioners (21)	peer relations (55)
general surgery (11)	peer relationship (13)
generalization (20)	peer teaching (12)
generalization /psychology (1)	peer (36)
generalization / learning (1)	peersonnel management (11)
group activities (15)	police community relationship (2)
group behavior (4)	play and plaything (13)
group counsleing (2)	play (25)
group decision making (1)	population trends (1)
group discusión (16)	population culture (1)
group dynamics (6)	population distribution (2)
group instruction (32)	population dynamics (12)
group performance (2)	population surveillance / methods (2)
group problem solving (10)	population surveillance (25)
group processes (11)	simulated environment (3)
groups (3)	simulation (84)
individualized education programs (11)	strategies (50)
individualized instruction (11)	production techniques (12)
individualized programs (13)	teaching / methods (29)
visual simulation (12)	teaching methods (113)

1.10.18. PROCESO EDUCATIVO, INSTRUCCIONAL Y FORMATIVO DE ENSEÑANZA- APRENDIZAJE: 6.966 descriptores

En esta área se organizan los descriptores relacionados con el proceso educativo empleado en la investigación. En total son 6.966 descriptores que representan el 17,39 siendo el más significativo “education ” con 718 descriptores. La instrucción en el proceso de enseñanza aprendizaje (E/A) debe proporcionar, por encima de todo, estrategias y actitudes idóneas para que el niño y el adolescente sean capaces de

afrontar y superar situaciones nuevas. En este sentido se hará necesario reforzar al máximo el mecanismo de transferencia en el aprendizaje. El proceso de aprendizaje del niño es progresivo y a su vez particular e individual, es decir, cada niño según su grado de madurez y otros condicionantes del medio, aprenderá a ritmo diferente. Por ello haremos flexibles las tres fases de implantación de cualquier concepto o contenido, en las distintas actividades viales, las cuales se detallan a continuación:

- Fase Receptiva: Fase donde el alumno toma contacto con los objetos de aprendizaje y se familiariza con el contenido.
- Fase Adquisitiva: Donde se adquiere el aprendizaje por experimentación, manipulación ... etc. En esta fase se aprende y se interioriza.
- Fase Práctica: Fase en la cual se consolida y generaliza el aprendizaje, modificando variables del contenido.

adult, education (338)	educational experiments (21)
adult, educators (112)	educational facilities design (11)
adult learning (26)	educational facilities (16)
adult programs(377)	educational facilities design (17)
adult vocational education (136)	educational facilities improvement (4)
aerospace education (24)	educational facilities planning (17)
american indian education (31)	educational finance (8)
attention in simulated driving sequence (13)	educational games (47)
audiovisual instruction (25)	educational history (3)
automobile driver examination (28)	educational improvement (14)
automobile driver examination / psychology(62)	educational innovation (14)
automobile driving /education (153)	educational measurement (16)
aviation education (16)	educational media (12)
board of education policy (5)	educational methods (2)
board of education role (7)	educational needs (20)
boards of education (6)	educational parks (1)
childhood play education (12)	educational personnel (44)
community education (26)	educational planning (62)
community planning (57)	educational policy (24)
community programs (66)	educational program planned (33)
community recreation programs (15)	emergency based education (109)
computer assisted instruction (38)	health education (284)
computer assisted instruction / instrumentation (11)	health education / methods (158)
computer assisted instruction / methods (51)	health education / organization administration (19)
computer assisted testing (5)	health education / standars (12)
demonstration center (19)	health education / trends (14)
demonstration programs (4)	health education / utilization (22)
demonstrations / educational (3)	instruction (112)
driver education (740)	instruction materials (67)

drug education (147)	instruction rate (11)
education (718)	instructional activities (161)
education / methods (311)	instructional design (7)
education continuing (12)	instructional effectiveness (9)
education continuing / organization & administration (12)	instructional films (4)
education distance (11)	instructional improvement (15)
education graduate (51)	instructional innovation (12)
education medical (67)	instructional material evaluation (11)
education, medical / history (1)	instructional materials (122)
education, medical continuing / methods (3)	instructional media (13)
education, medical continuing (4)	instructional services (21)
educational medical / organization & administration (1)	instructional systems (13)
education medical graduate / methods (1)	instructional techniques for performance management approach to occupational safety (11)
education, medical undergraduate (8)	learning activities (151)
education non professional / organization & administration (1)	learning (140)
education, non professional (1)	learning ability (22)
education, nursing (81)	learning activities (123)
education, nursing baccalaureate (1)	pediatrics education (73)
education, nursing continuing (5)	physical education (6)
education, professional / methods (1)	physical education and training (3)
education, special (9)	physical education and training / methods (1)
educational assessment (18)	physical education facilities (2)
educational attainment (4)	physics education (2)
educational attainment level (10)	policy education (19)
educational attitudes (2)	policy formation (12)
educational backgrounds (11)	population education (1)
educational activities (64)	politics of education (2)
educational benefits (3)	safety education (301)
educational change (4)	speech instruction (4)
educational cooperation (2)	training (25)
educational counselling (41)	training methods (19)
educational courses (11)	training support (11)
educational degree (1)	transfer / learning (3)
educational demand (2)	transfer or training (5)
educational environment (15)	transfer students (22)
educational equipment (26)	undergraduate study (22)

educational experiences (11)	undergraduate education (53)
	process education (61)

1.10.19. SELECCIÓN DE ACTIVIDADES: 933 descriptores

En esta área se clasifican las actividades relacionados con el proceso educativo empleado en la investigación. En total son 933 descriptores que representan el 2,33 siendo el más significativo “activities” con 356 descriptores. Según el modelo de seguridad objetiva y subjetiva, el comportamiento del conductor del automóvil depende de la relación que se establece entre la seguridad objetiva y subjetiva. El sentimiento subjetivo de seguridad es la representación cognitiva de seguridad real que desarrolla como resultado de la maduración general y la experiencia concreta. Hasta que este desarrollo concluya, lo único posible a lograr en el niño es la seguridad objetiva perfecta; pero hasta lograr alcanzar este alto grado de seguridad, también es necesario, que el niño tenga distintas oportunidades que le permitan experimentar sucesos en los que ella o él, puedan aprender el comportamiento apropiado en situaciones experimentales de tráfico, especialmente en situaciones reales, dado que son de vital importancia para la formación de la seguridad subjetiva en el niño. Las experiencias y actividades que podemos ofrecer al niño y al adolescente, deben reunir las siguientes condiciones:

- Presentar la suficiente variedad de estímulos de tal modo que se cubran todas las posibilidades de la conducta que se persigue.
- Deben estar ajustadas al objetivo fijado y en perfecta congruencia con el propósito de conducta definido en el mismo.
- Debemos cuidar que las actividades estén acordes con las características psicoevolutivas del niño, por tanto deberán ser significativas para él.
- Estarán interrelacionadas, de tal forma que constituyan un conjunto armónico y equilibrado capaz de producir, los efectos que se persiguen.
- Ser representativas, de tal forma que con el mínimo de actividades, se consigan los efectos deseados.
- Se presentarán de forma jerarquizada.

activities (356)	problem based learning (3)
activities of daily living (8)	problem solving (40)
activities of daily living / psychology (111)	problems (28)
activity level (48)	procedural knowledge (2)
class activities (18)	task analysis (18)
exercise (24)	task complexity (32)
exercise / physiology (1)	task control (16)
extracurricular activities (65)	task performance (5)
on the job education (51)	task performance and analysis (11)

on the job training (66)	task analysis (24)
--------------------------	--------------------

1.10.20. HERRAMIENTAS DE EVALUACIÓN: MEDICIÓN Y MEDIDA: 1.565 descriptores

En esta área se clasifican las herramientas de evaluación relacionados con el proceso educativo empleado en la investigación. En total son 1.565 descriptores que representan el 3,91 siendo el más significativo “tests ” con 67. La evaluación es un elemento clave para finalizar con éxito el proceso de E/A. La evaluación implica tanto al educador como al educando, en cualquier programa educativo vial. En todo proceso educativo todo es susceptible de evaluación, para mejorar, prevenir y corregir cualquier fallo que interrumpa dicho proceso, por bien del destinatario, que en este caso es el niño y el adolescente.

Entendemos por evaluación del aprendizaje vial “el proceso sistemático de acumulación de información vial relevante cuya interpretación pertinente como parte del proceso de E/A permite establecer juicios de valor y tomar decisiones en pro de la mejora de la acción seguida, en beneficio del proceso, producto y los actores de dicho proceso que tiene lugar en la Se”. La evaluación es necesaria porque asegura la interrelación entre objetivos, actividades de aprendizaje y la conducta del niño y/o adolescente y nos asegura en qué medida el educando ha aprendido y si es capaz o no de realizar transferencias. Además hemos de señalar que la evaluación es uno de los aspectos clave en el concepto multidimensional de la “calidad” de la educación. La evaluación desde la perspectiva de la profesionalización considera la enseñanza como una actividad reflexiva y fomentadora de la profesionalización del docente. Las relaciones entre evaluación e investigación-acción, así como entre nivel de profesionalización y dominio de la estimación de los aprendizajes de los alumnos ponen de manifiesto las posibilidades que tiene la profesionalización de los docentes, si tomamos como eje de preparación la investigación y la práctica.

Por lo tanto entendemos la evaluación como la función investigadora que al facilitarnos el conocimiento de la realidad del aula y de los alumnos, nos permite descubrir los aspectos menos consolidados de nuestra práctica vial, a partir de los cuales hemos de seleccionar “el aspecto o conjunto de aspectos del proceso de enseñanza que hemos de investigar”, la investigación es una tarea de descubrimiento y profesionalización continua del docente. Sin la evaluación desconocemos qué núcleo o aspecto es el que hemos de mejorar y sobre todo nos permite enfocar con rigor los “elementos del currículum”, la relación con los alumnos y comprometernos con la mejora sistemática de nuestra propia práctica.

Chi Squire distribution (16)	program evaluation / standards (1)
data analysis (12)	student program evaluation (13)
data collection /methods (2)	questionnaires (13)

data collection /standards (1)	regression / statistics (2)
data interpretation (72)	regression analysis (14)
data interpretation, statistical (5)	self evaluation (11)
data processing (1)	self evaluation / groups (57)
databases (8)	self evaluation / individuals (5)
databases, factual (9)	self evaluation programs (13)
databases, factual / utilization (1)	adult self evaluation (15)
driving vengeance questionnaire (1)	statistical estimation (67)
educational program evaluation (5)	statistics & numerical (43)
evaluation criteria (61)	statistical & numerical data (25)
evaluation methods (71)	statistical analysis (13)
evaluation (23)	statistical correlation (1)
evaluation criteria (18)	statistical data (15)
evaluation methods (92)	statistical probability (2)
evaluation of driver license manual & written tests (1)	statistical regression (22)
evaluation of sticker marking program (1)	statistical reliability (19)
evaluation research (1)	statistical studies (2)
evaluation studies (11)	statistical validity (11)
evaluation studies as topic (1)	statistics (17)
evaluators (1)	statistics, nonparametric (2)
intelligence measures (3)	test administration (16)
intelligence quotient (3)	test coaching (12)
logistic models (32)	test construction (16)
Minnesota multiphasic personality inventory (1)	test items (11)
neuropsychological tests (6)	test reliability (17)
performance tests (14)	test scores (1)
predictive measurement (28)	test selection (16)
predictive validity (14)	test standardization (2)
predictive value of tests (6)	test validity (23)
programs evaluation (178)	test Wiseness (1)
predictor variables (35)	testing (13)
program evaluation (44)	testing programs (5)
program evaluation / statistics numerical data (1)	testings (1)
program evaluation / methods (11)	test reliability (1)
tests (67)	

tests results (52)	
--------------------	--

2. FACTOR VEHÍCULO: 408 descriptores

En esta área se detallan los descriptores relacionados con la categoría factor vehículo. En total son 408 descriptores que representan el 1,02 siendo el más significativo “motor vehicles” con 219 descriptores. El factor vehículo está relacionado con el transporte y la mecánica, por ejemplo en el mantenimiento inadecuado del vehículo (sistemas averiados de frenos, dirección o suspensión) que son factores de riesgo del vehículo.

automobile / classification (1)	transportation / legislation & jurisprudente (1)
aviation (15)	transportation / manpower (1)
engineering education (4)	transportation / methods (4)
engineering psychology (2)	transportation / statistics & numerical data (2)
engines (1)	transportation / standards (2)
motor vehicles (219)	transportation accidents (14)
motor vehicle crashes (2)	transportation of patient (4)
motor vehicle injury (1)	transportation of patients / methods (3)
motor vehicles / standards (3)	transportation of patients / utilization (1)
transportation (120)	transportation safety (6)
vehicular traffic (1)	vehicle actions programs (1)

2.1. TIPO DE VEHÍCULO: 139 descriptores

En esta área se detallan los descriptores relacionados con la categoría factor vehículo. En total son 139 descriptores que representan el 0,35 siendo el más significativo “air traffic control” con 29 descriptores. El tipo de vehículo está relacionado con el factor de riesgo. Tipo de vehículo en relación al medio en el que se desenvuelve, aire, tierra, agua; y su repercusión en la seguridad que ofrece.

air traffic control (29)	automobile /standards (1)
air transportation (13)	automobile driving /psychology (7)
ambulantes (11)	automobile driving /standards (14)
automobile (4)	
rail transportation (23)	aviaton, technology (15)
bus transportation (12)	rail road trains (10)

2.2. SEGURIDAD VIAL : 1.652 descriptores

En esta área se detallan los descriptores relacionados con la subcategoría de la seguridad vial del vehículo. En total son 1.652 descriptores que representan el 4,12 siendo el más significativo “highway safety” con 324 descriptores. Hacen referencia a los sistemas de seguridad del vehículo entre los cuales se encuentra el cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantiles, los cuales son sistemas que deben estar homologados y son obligatorios para todos los usuarios.

driving safety (1)	safety belt reminder (1)
air bags (5)	safety belt usage (1)
air bags / adverse effects (4)	safety belts (46)
aviation safety (5)	safety devices (18)
head protective devices (29)	safety equipment (38)
head protective devices / trends (1)	safety management / legislation & jurisprudence (1)
head protective devices / utilization (14)	safety management / organization & administration (4)
highway safety (324)	safety management / methods (7)
protective devices(32)	safety management / standards (2)
protective devices / standards (3)	safety management / statistics & numerical data (1)
protective devices / utilization (8)	safety management / trends (2)
protective factors (4)	safety management / methods (1)
restraint, physical (10)	safety message delivery (1)
restraint physical / instrumentation (1)	safety precautions (1)
restraint physical / methods (1)	safety prevention (1)
restraint physical / utilization (2)	seat belts / standards (1)
restraints (1)	seat belt wearing (1)
restraints / vehicle safety (32)	seat belts (81)
safety (264)	seat belts / legislation & jurisprudence (14)
safety devices (1)	seat belts / statistics & numerical data (7)
safety / legislation & jurisprudence (5)	seat belts / adverse effects (6)
safety / statistics & numerical data (3)	seat belts / economics (4)
safety / standards (5)	seat belts / standards (10)
safety / standards transportation (1)	seat belts / utilization (47)
traffic safety (598)	seat belt use (1)
traffic safety campaigns (1)	

3. FACTOR AMBIENTAL: 244 descriptores

En esta área se clasifican los descriptores relacionados con la categoría factor ambiental. En total son 244 descriptores que representan el 0,61 siendo el más

significativo “environment” con 35 descriptores. En esta categoría se encuentran los factores ambientales como la contaminación, el factor climatológicos y otros.

ecology (9)	environmental (1)
ecology psychology (1)	environmental adaptation (1)
air pollutants (6)	environmental attitudes (6)
air pollutants /adverse & effects (3)	environmental design (1)
air pollutants / analysis (3)	environmental education (25)
air pollutants/ toxicity (1)	environmental exposure (11)
air pollutants / poisoning (1)	environmental exposure / adverse effects (5)
air pollution (4)	environmental exposure / analysis (2)
air pollution, indoor / adverse effects (1)	environmental health (4)
air pollution / adverse effects (4)	environmental influences (12)
air pollution / prevention control (3)	environmental monitoring (6)
energy (7)	environmental monitoring / methods (2)
energy conservation (12)	environmental exposure / prevention & control (1)
energy consumption (1)	environmental planning (3)
energy expenditure (1)	environmental pollutants / metabolism (1)
environment (35)	environmental pollutants / adverse effects (2)
environment exposure / analysis (2)	environment psychology (3)
environment design (14)	environmental standards (1)
environmental education (25)	vehicle emissions (9)
environment exposure / adverse effects (5)	vehicle emissions / adverse effects (4)
vehicle emissions / analysis (5)	
vehicle emissions / prevention & control (1)	

3.1. POLÍTICA LEGISLATIVA: 1.075 descriptores

En esta área se organizan los descriptores relacionados con el contenido de la política legislativa. En total son 1.075 descriptores que representan el 2,68 siendo el más significativo “laws” con 151 descriptores. En esta categoría se encuentran los factores ambientales como la contaminación, el factor climatológico y otros.

accidents, traffic / legislation & jurisprudence (148)	government mass media (1)
accident prevention / legislation & jurisprudence (113)	government policy disturbs (1)
accidents home / legislation & jurisprudence (65)	government policy making (27)
air bags / legislation & jurisprudence (2)	government programs (40)
ambulances /legislation & jurisprudence (1)	government school relationship (3)
ambulances / utilization (2)	law government (72)

automobile driver examination /legislation & jurisprudence (6)	law enforcement (73)
automobiles /legislation & jurisprudence (3)	law enforcement / methods (2)
bicycling/ legislation & jurisprudence (2)	law related education (3)
bicycling / legislation & control (1)	law students (1)
cellular phone /legislation & jurisprudence (2)	laws (151)
driving/ legislation & jurisprudence (1)	legal arrest (9)
drug and narcotic control / legislation & jurisprudence (2)	legal decisions (2)
drugs laws (4)	legal guardians (1)
education / legislation & jurisprudence (1)	legal incentive program (1)
education legislation (1)	legal limit (1)
enforcement of laws prohibiting service of alcohol to intoxicated patrons (1)	legal problems (8)
federal government (5)	legal processes (15)
federal legislation (21)	legal responsibility (12)
federal programs (14)	legal testimony (1)
federal regulation (9)	legislation (37)
federal state relationship (3)	legislation & jurisprudence (5)
government programs (2)	legislation as topic (9)
government publications (1)	legislative processes (3)
governance (1)	political attitudes (1)
government employees (1)	political influences (1)
government policy making (1)	political issues (4)
government programs (1)	political processes (2)
government (7)	politics (11)
government /administrative body (4)	state legislation (38)
government agencies (6)	state licensing boards (5)
government employees 89)	state government (10)
traffic laws (1)	traffic law compliance (1)

3.2. ÁREAS GEOGRÁFICAS: 757 descriptores

En esta área se organizan los descriptores relacionados con las áreas geográficas donde se evalúan las investigaciones. En total son 757 descriptores que representan el 1,89 siendo el más significativo “South America “ con 106 descriptores. En esta categoría se encuentran los factores ambientales como la contaminación, el factor climatológico y otros.

50 states (45)	Italy (9)
Afghanistan (1)	Japan (3)

Afganistán / ethnology (1)	Korea (2)
Africa (1)	Malaysia (1)
Africa Routh of the Sahara / epidemiology (1)	Massachusetts (8)
African continental ancestry group (2)	Mexico (1)
african culture (1)	Michigan (6)
Alabama (4)	Mississippi (2)
Alberta /epidemiology (2)	Missouri (4)
Arkansas (4)	Nevada (1)
Arizona (1)	New Brunswick (1)
Asia (1)	New England (1)
Australia (39)	New York (1)
Austria (3)	New Jersey (4)
Baltimore (2)	New Zealand (13)
Bangladesh (1)	Nigeria (7)
Belgium (2)	Pennsylvania (7)
Brazil (1)	Saudi Arabia (2)
California (16)	Scandinavia (5)
Canada (23)	South Africa (2)
China (5)	South America (106)
Colorado (1)	South Australia (1)
Connecticut (5)	South Carolina (2)
Croatia (2)	Spain (9)
Cuba (2)	Sweden (10)
England (16)	Switzerland (11)
Europe (11)	Tennessee (2)
Finland (5)	Texas (3)
France (2)	Thailand (5)
Great Britain (42)	Turkey (4)
India (4)	UK (2)
Indians, north america (1)	United arab emirates (2)
Indians, north american (3)	United States (246)
Indochinese (2)	Taiwan (3)
Iran (3)	Tasmania (1)
Iraq (1)	Vermont (2)
Ireland (1)	Victoria (2)
Israel (2)	Virginia (3)
West Virginia (1)	Vietnam (1)
Western Australia (1)	West Virginia (1)

3.3. DATOS ECONÓMICOS: 1.172 descriptores

En esta área se organizan los descriptores relacionados con los datos económicos relacionados con el tráfico. En total son 1.172 descriptores que representan el 3,02 siendo el más significativo “accidents traffic / economics “ con 350 descriptores. El costo económico de las lesiones por accidente de tráfico es enorme. En el mundo, aproximadamente el 50% de las víctimas mortales por accidentes de tráfico son jóvenes con edades comprendidas entre los 15 y 44 años de edad, correspondientes al sector de la población más productivo desde un punto de vista económico.

accidents traffic / economics (350)	economic development (9)
accidents, occupational /economics (2)	economic factors (450)
administrative policy (3)	economic impact (160)
administrative principles (18)	economic progress (13)
economic change (22)	economics (10)
economic climate (12)	economy (123)

- **GENÉRICOS Y TÉRMINOS VACÍOS:** 1.211 descriptores

En esta área se organizan los descriptores que no están relacionados con las demás categorías.

CONCLUSIONES

El objetivo de esta investigación documental, ha sido identificar si la educación vial es una disciplina individualista o colaborativa y conocer qué aportaciones han hecho los investigadores en el área de la educación vial, durante el período de 1960-2008, en las bases de datos PsycInfo, Medline y Eric.

La hipótesis de trabajo se ha confirmado, “el número de firmantes aumenta de forma proporcional al número de trabajos publicados”. A partir de los datos obtenidos afirmamos que los investigadores en el área de Educación Vial trabajan de forma colaborativa.

+ A través del indicador bibliométrico de colaboración se calculó el IFT y como se detalla a continuación observamos que es proporcional durante el período estudiado.

En la tabla 5.1.b.1. se muestra como el número de trabajos publicados cada 7 años es proporcional al número de firmas. Se observa una progresión en el IFT desde el período 1960-1968 donde se obtiene un IFT de 9,53; en el período de 1985-1992 se alcanza un IFT de 12,13; en el período de 1993-2000 se obtiene un IFT de 17,68; y en el último período de 2001-2008 se alcanza un IFT de 22,37. El mayor índice de colaboración IFT alcanza un 3,31, en 2008.

+ Aportaciones para la mejora del conocimiento en la comunidad científica

El proceso de colaboración e interacción social que se produce entre los científicos, hace posible, el desarrollo de la ciencia. Esto es posible porque los autores que colaboran en investigaciones, establecen una red subyacente de comunicaciones entre sí de manera que, indirectamente vinculan a otros que han trabajado con sus colaboradores.

En los resultados obtenidos se muestra que en esta área los investigadores prefieren trabajar en colaboración. ¿Por qué es tan importante el trabajo en equipo?

El análisis de la colaboración en las publicaciones aporta datos importantes para el conocimiento de una comunidad científica en un momento dado. En el área de educación vial, la colaboración científica desempeña un importante papel siguiendo la tendencia de las áreas denominadas “Big Science”; a diferencia de otras ciencias como en las humanidades, en las que el trabajo en solitario sigue primando.

La contribución de este trabajo es relevante para la disciplina de la documentación en el área de la Psicología del Tráfico, porque se ha mostrado en todo el espectro temporal una producción constante. Rasgo importante para detectar el crecimiento de cualquier disciplina.

En relación al indicador de la colaboración entre autores, esta variable ha aportado datos importantes para el conocimiento de la estructura dinámica de la educación vial, a partir de la obtención del IFT e IPG.

Este estudio nos ha mostrado la evolución de esta disciplina a lo largo de su historia, como datos relevantes destacamos la formación de colegios invisibles (tan importantes para el crecimiento de una disciplina). Un rasgo determinante de la colaboración es su relación positiva con la productividad. En los resultados obtenidos se muestra que los autores más productivos son los que más colaboran en autoría con otros.

Este trabajo nos ha proporcionado información sobre las tendencias de investigación e innovación en el área de la ciencia. Entre los factores que han contribuido a la colaboración científica y sirven para mejorar el conocimiento, destacamos la creciente multidisciplinariedad de la investigación en educación vial, ya que empuja a la colaboración entre especialistas de distintas áreas temáticas y al crecimiento del conocimiento.

A través de los puntos anteriormente señalados, se evidencia que la educación vial contribuye a la ciencia para confirmar que se comporta igual que otras disciplinas, como es el caso de las incluidas en ciencias experimentales en los que predominan los trabajos en colaboración.

Estos datos son importantes porque nos permiten conocer la evolución de la producción científica en educación vial, y por los datos obtenidos observamos que aumenta de forma progresiva alcanzando el zenit en 2006 con 499 trabajos publicados y 1.577 firmantes. Estos datos aportan datos sobre los hábitos de los investigadores de un área determinada. En nuestro caso, el área de la Educación Vial es un área donde los investigadores prefieren trabajar en colaboración, y vemos una tendencia progresiva a lo largo de los años. Este hecho resulta fundamental ya que los problemas de objeto de estudio requieren abordajes multi-institucionales y multidisciplinarios para compartir recursos y poder afrontar los grandes gastos que las investigaciones requieren.

En el caso de los grandes productores como se muestra en la tabla 5.1.b.3. son aquellos que tienen mayor número de trabajos en colaboración. En esta disciplina los grandes productores trabajan fundamentalmente en colaboración y publican sus trabajos en revistas que circulan en diferentes bases de datos. Destacan Robertson y Wells Parker, con el 100% de trabajos en colaboración.

+ *Los sesgos con los que nos hemos encontrado en nuestro estudio:*

El primer sesgo lo encontramos en el propio doctorando, ¿Por qué se han elegido solamente tres bases de datos? Se han escogido estas bases de datos porque recogen mayoritariamente trabajos centrados en el factor humano (responsable del 90% de los accidentes) y centran sus estudios en los procesos formativos viales utilizados en diferentes contextos educativos, sociales y sanitarios.

Como se señala en el Manual de Educación Vial (2000) en su introducción, la educación vial hay que entenderla como ciencia del arte, así se define la educación vial como “el arte de saber andar, conducir o viajar con seguridad”, es una disciplina donde la toma de conciencia del riesgo constituye el principal componente del factor humano para la prevención de accidentes.

Educación vial no consiste únicamente en aprender unas normas de tráfico, sino que también instruye psicológicamente a reflexionar, aceptar y comprender las normas. La educación vial, es un proceso formativo que pretende fomentar la responsabilidad, crear empatía y solidaridad, desarrollar la autoestima, adquirir el sentido de la prudencia, crear hábitos correctos, despertar la sensibilidad, aprender a respetar a los demás, fomentar la cordialidad y el civismo obtener conciencia del peligro y alcanzar en definitiva el grado de madurez necesario que nos permita distinguir y controlar cualquier situación que entrañe riesgo para nosotros mismos y los demás, para poder evitar los accidentes.

El segundo sesgo lo encontramos en la propia área de estudio. El área de la educación vial tiene como objetivo principal la propia tarea del aprendizaje, los procesos de instrucción, enseñanza y formación vial (propios del factor humano).

En tercer lugar el sesgo procede de las mismas bases de datos, ya que solo admiten un determinado perfil de revista. Psicológico en PscInfo, médico en Medline y pedagógico en Eric. .

En cuarto lugar, todas las bases de datos tienen sesgos, porque es el propio autor principal el que tiene diferentes criterios de indexación. El autor es el que elige la revista en la que quiere que sea su canal de transmisión científica. La propia elección de un área temática u otra se considera otro sesgo en la investigación.

En quinto lugar nos hemos encontrado con artículos repetidos en ocasiones en dos bases de datos, e incluso en las tres escogidas. La repetición de un mismo trabajo en diferentes áreas temáticas, es un indicativo del enfoque multidisciplinar del área de educación vial. Para evitar este sesgo se eliminaron los trabajos repetidos y en su ficha quedó reflejada esta incidencia.

En sexto lugar nos encontramos con el sesgo del factor vehículo y las teorías educativas, pues a lo largo de la historia su crecimiento ha sido muy diferente. Mientras la tecnología se ha precipitado vertiginosamente, las teorías educativas han crecido muy lentamente. Esta situación ha creado un desequilibrio que se manifiesta en los accidentes de tráfico de los más jóvenes. Sólo el 17% de los conductores son jóvenes y están implicados en un 30% de los accidentes que se producen en España; cada año los accidentes causan la muerte de 330.000 jóvenes en todo el mundo, lo que significa que cada hora mueren 34 jóvenes y otros 408 resultan heridos; de los heridos alrededor de un 38% sufrirá algún tipo de lesión medular.

+ Aplicaciones de este estudio, ¿para qué sirve este estudio?:

La aplicación principal es la creación de una herramienta de trabajo en documentación en el área de la educación vial.

Esta herramienta de documentación es importante, porque permitirá en el futuro realizar el seguimiento de la disciplina de la educación vial a lo largo de los años.

Puede aplicarse en el CEFIRE, que son centros de formación de profesorado, repartidos por todo el territorio español. Donde a través de cursos de formación se puede dotar al docente de nuevas herramientas didácticas que hemos detectado en los últimos cinco años en el área de Educación Vial.

Este trabajo puede fomentar en centros educativos la realización de proyectos de educación vial dirigidos a mejorar el material curricular existente y realizar evaluaciones continuas (tan importantes para el crecimiento de una disciplina).

Además pretende crear lazos de colaboración más frecuentes entre la policía local y los centros educativos. Las líneas de investigación trazadas en este trabajo pueden servir para potenciar nuevos proyectos e identificar nuevos patrones de comportamiento vial, en una sociedad tan cambiante. La publicación de sus resultados, sería muy importante como contribución formativa.

Como hemos visto es muy importante considerar a las personas con necesidades educativas especiales, por ello a partir de este trabajo se podrían seguir otras líneas de investigación en colaboración con institutos especializados en el factor vehículo para poder realizar procesos formativos personalizados.

Como se ha detectado en el trabajo, hacen falta más investigaciones en el factor vehículo, pues en esta investigación se ha mostrado como la simulación es una herramienta muy eficaz para el proceso formativo. Desde este trabajo pretendemos fomentar la colaboración de diferentes entidades para que se puedan investigar diferentes herramientas de metodología didáctica en diferentes contextos.

Este trabajo puede sugerir modificaciones en los proyectos ya existentes en la Dirección General de Salud, la cual lleva desarrollando actividades de Educación vial como parte del Programa de Prevención de accidentes de tráfico en centros de salud españoles.

Destacamos la función de prevención de los centros de salud, tan importante en otros países, y esperemos que en España también adquiera mayor papel formativo en los centros educativos. A partir de los resultados obtenidos en Medline, señalamos la importancia de la colaboración con universidades para que su labor se conozca en bases de datos con difusión internacional.

Hemos detectado que hay una gran parte de libros, manuales y proyectos, que no llegan a circular en la comunidad científica internacional. Pensamos que sería importante para completar este trabajo realizar una revisión de trabajos nacionales e internacionales especializados en el área, para poder recensionar la totalidad de trabajos realizados en esta disciplina.

Teniendo en cuenta las consideraciones sobre El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, el cual demuestra que es urgente un mayor trabajo en estrategias de prevención, y se destaca la importante labor de una de las líneas de prevención como es “la educación vial”. Consideramos que este trabajo puede fomentar nuevas herramientas metodológicas que permitan una mayor colaboración entre organismos institucionales de diferente índole, para poder potenciar una educación para la seguridad vial, desde diferentes frentes institucionales.

A través de los trabajos revisados podemos concluir diciendo que la Educación Vial aún tiene un gran campo por investigar; porque muchas de las investigaciones son parcelarias.

Consideramos que esta área representa un punto de interrelación muy importante entre la Psicología del Tráfico, la ingeniería de vehículos, la ingeniería de Caminos y Puertos, el ámbito Educativo y las Ciencias de la Salud, las Ciencias Políticas y Económicas como medidas multidisciplinares que deberían actuar conjuntamente.

La Educación Vial en este trabajo se ha perfilado como un área de acción multidisciplinar que constituye la base de la Seguridad Vial, esperemos que en el futuro las próximas intervenciones educativas desarrollen nuevas herramientas educativas eficaces para poder prevenir un problema tan grave como es la accidentalidad y la mortalidad.

+ *En relación a los objetivos específicos:*

Con este trabajo hemos cumplido los objetivos específicos planteados al inicio de este trabajo y hemos analizado la producción científica de la educación vial a nivel internacional, desde la perspectiva de la documentación a través de un estudio bibliométrico.

En esta línea de investigación, que se caracteriza por el hecho de aplicar el método científico, se ha llevado a cabo el análisis estadístico de las bases de datos entre los años 1960 y 2008, analizándose la productividad de los autores científicos, la dispersión de las publicaciones científicas y las palabras clave utilizadas, entre otros indicadores a nivel cuantitativo. A nivel cualitativo se han realizado unas fichas sobre los autores más productivos y los colegios invisibles. Los resultados ponen de manifiesto que la educación vial es un área multidisciplinar en pleno desarrollo y progresión, con una tendencia al incremento de la productividad de sus autores, trabajos y una gran dispersión de sus publicaciones, dependiendo del país de origen.

En el capítulo primero hemos acercado al lector al concepto de la Educación Vial desde la perspectiva histórica, legislativa y educativa. A través de este apartado abordamos las siguientes cuestiones: ¿Qué es? ¿Para qué sirve? ¿Cómo se aplica? y ¿Dónde se aplica?

En este capítulo, hemos hecho un recorrido acerca de la situación de la Educación Vial en el ámbito legislativo a nivel nacional e internacional; en el ámbito

educativo a nivel nacional en la etapa de educación infantil, primaria, secundaria, ámbito de necesidades educativas especiales y educación para adultos. Para terminar se han explicado las implicaciones existentes entre la educación vial y la educación para la salud.

En relación a los aspectos más importantes del primer capítulo, desde la perspectiva histórica, observamos en España que la Educación Vial ha ido surgiendo de una manera paulatina, a nivel legislativo el germen de la Educación Vial fue la aparición del primer Código de Circulación en 1943, el cual supuso un avance importante en la ordenación del tráfico existente en la década de los años treinta. A nivel educativo domina el totalitarismo, en materia de seguridad vial y en las escuelas se recoge la obligatoriedad de la enseñanza de las normas relativas a Seguridad Vial. En este período destaca el papel fundamental desempeñado por las Escuelas de Ensayo y los ayuntamientos.

Con la creación de la Jefatura Central de Tráfico en 1959, se comenzaron a reformar los campos de actuación sobre la Educación Vial y se iniciaría la formación en el ámbito de los conductores que posteriormente darían origen a las autoescuelas. Durante los primeros años de la post-guerra la llegada de López Rodó significó un cambio de rumbo en la educación hacia el modelo tecnocrático, ya que hasta este momento la educación había presentado una organización rígida, centralizada, burocrática y jerárquica. En 1962 el Ministerio publica los temas para la enseñanza de la circulación en las Escuelas Nacionales de Enseñanza Primaria y se realizan actividades en los Parques de Tráfico. Las Orientaciones fueron completadas con las propuestas presentadas en los Programas Renovados en 1981 y éstos serían mejorados por las disposiciones dispuestas en la Logse. Hasta 1990 la Educación Vial aparece vinculada a un área concreta “el conocimiento del medio”, con la llegada de la Logse ésta aporta el carácter transversal a la Educación Vial, lo que le permite estar presente a través de diferentes áreas a lo largo de todas las etapas. Actualmente con la entrada en vigor de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de Mayo, de Educación, ésta desarrolla objetivos específicos del área de Educación Vial, en las diferentes etapas educativas.

La segunda parte del capítulo primero nos muestra la perspectiva curricular del área de educación vial. Es importante porque nos muestra los objetivos actuales viales por etapas educativas. Nos muestra ¿cómo y dónde se aplica?

En el capítulo segundo hemos expuesto la hipótesis de nuestro trabajo, los objetivos específicos, la metodología y las fuentes que se han desarrollado.

En el capítulo tercero desarrollamos las nociones conceptuales sobre las leyes bibliométricas y los indicadores bibliométricos para poder entender ¿para qué sirve este análisis bibliométrico? y ¿cuál es su aplicación en el ámbito científico?. Los datos obtenidos hacen referencia a la productividad de los autores, colaboraciones y colegios invisibles, revistas más productivas, colegios invisibles y productividad de los descriptores en el área de educación vial.

En el capítulo cuarto hemos obtenido los resultados. A continuación exponemos los datos obtenidos:

En la primera criba se encontraron 5.158 artículos, 2005 artículos procedentes de PsycInfo, de Medline 1.651 artículos y de Eric 1.502 artículos; después de efectuar una segunda revisión atendiendo a los criterios de repetición y ruido se eliminaron 881 artículos.

En el análisis final, en cuanto a la productividad se analizaron 4.295 trabajos, de los cuales proceden 1.823 de la base de datos PsycInfo; 1.269 trabajos de la base de datos Medline y 1.203 trabajos de la base de datos Eric . En total hemos obtenido 4.295 trabajos en 48 años de estudio.

En relación a la evolución de la productividad según los años, observamos una productividad creciente. En los comienzos de esta disciplina se registran tan solo dos trabajos publicados en 1960 y 1961 (0,046% respectivamente), progresivamente va ascendiendo hasta 1977 con 98 trabajos (2,28%) y alcanzan máximos a partir de 1999 con 102 trabajos (2,37%). Desde 2001 con 159 trabajos (3,7%), la producción sigue ascendiendo registrándose en 2003, 223 trabajos (5,19%), en 2005 se recensionan 256 trabajos (5,98%) y la máxima productividad del período estudiado la encontramos en 2006 con 499 trabajos (11, 62%).

En la tabla 4.1.1.c. observamos la evolución de la productividad según los años y se ha calculado el índice de productividad general de los artículos publicados (IPG). El índice de productividad general máximo lo encontramos en 2006 con un 2,7; en 2007 se registra un 2,58 y en 2008 se alcanza un 2,35.

Los resultados por bases de datos de forma independiente, muestran una mayor productividad en la base de datos PsycInfo. El período de máxima productividad comprende desde 2002 hasta 2006 con una productividad en 2002 de 86 trabajos (2%), en 2003 de 113 trabajos (2,63%), en 2004 con 101 trabajos (2,35%) y 2006 con 384 publicaciones en la base de datos PsycInfo.

El período temporal más productivo de la base de datos Medline se encuentra desde 2003-2008. En 2007 encontramos 83 trabajos, en 2008 se publican 81 trabajos y en 2003 se registran 80 trabajos.

Con respecto a la base de datos Eric el período más productivo en 1974 y 1977, en 1977 se publican 74 trabajos (1,725) y en 1974 encontramos 70 trabajos (1,63%).

El análisis de la productividad de autores nos muestra que los grandes productores de acuerdo con los resultados (tabla 4.1.2.1.a.) son 20 autores, así encontramos a Williams con 46 trabajos (1,07%) , Robertson con 39 trabajos (0,91%), Voas con 33 trabajos (0,77%), McKinght con 32 trabajos (0,75%), Agran 26 trabajos (0,6%), Wells-Parker con 21 trabajos (0,49%), Avery con 20 trabajos (0,46%), Mann, Groeger y Geller con 19 trabajos cada uno (0,44% respectivamente) Beck y Simons-Morton con 17 trabajos (0,39%), Finn con 16 trabajos (0,37%), Lajunen, Daugherty y Shope con 13 trabajos y McKnight y Hennessy con 12trabajos (0,28%); por último encontramos a Rothengatter y Gielen con 10 trabajos cada uno de ellos (0,23% respectivamente).

Los productores moderados son 18 autores, Waller, McDermott, Hedlund y Hartos con 9 trabajos (0,21%), Gregersen, Foss y C' de Baca con 7 trabajos (0,16%), y Mayhew, Martínez, Kalyga, Iversen, Hale, Blows y Al-Madani con 6 trabajos (cada uno de ellos) (0,14% respectivamente) Walker y Burgener con 5 trabajos cada uno de ellos (0,12% respectivamente).

Los pequeños productores están formados por el colectivo de 16 autores, encontramos a Wagenaar, Ullerberg, Rosenbloom, Rivara, Richards, Reese, Redding, Preusser, Pendleton, Morrongiolo, Hasselberg, Embry, Council, Carnahan y Bishop con 4 trabajos cada uno de ellos (0,09% respectivamente).

En cuanto a la producción de trabajos anónimos los años, 362 trabajos, se registra una mayor frecuencia en el período 1969-1978, en 1969 observamos 10 trabajos anónimos en 1971 se registran 16 trabajos anónimos, en 1973 hay una frecuencia de 18 trabajos anónimos ; en 1974 se registran 27 trabajos anónimos y en 1977 encontramos el año con mayor número de trabajos anónimos 66 trabajos (2,28%). El mayor IPG de los trabajos anónimos lo encontramos en 1977 con 1,81 y 1974 con 1,43.

La tipología documental usada para la transmisión de la investigación científica en educación vial son libros y revistas.

En relación a la producción de libros, se publican 329 libros en las bases de datos analizados. El año más productivo de artículos en revista también coincide con el año donde más libros se publican 2006, con 102 libros 31% del total. Los años más productivos los encontramos en 1987 con 8 libros publicados (2,43%), en 1988 con 9 libros publicados (2,73%), en 2002 con 11 libros publicados (3,34%), en 2004 con 17 libros (5,17%); en 2005 con 41 libros (12,46) y en 2007 con 76 libros publicados (23,1%). En relación al cálculo del IPG; el mayor IPG lo encontramos en 2007 con 1,88 y conviene destacar 2005 con un índice de 1,61 y 2008 con un índice de 1,43.

La división de los artículos de la muestra en cuatro grupos, da lugar a la aparición de las “Áreas de dispersión de Bradford”, la primera de estas áreas incluye 17 revistas en las que se han publicado el 0,56% de la revistas. Junto a ella se encuentra una segunda área compuesta por 96 revistas que han publicado el 3,16 % del total, una tercera área con 848 revistas (27,92%) y una cuarta área con 2130 revistas (68,36%).

De las revistas más productivas, destacamos Accident Analysis & Prevention con 246 artículos (7,96%), Journal of Safety Research con 111 artículos (3, 59%), Journal of Studies on Alcohol con 40 artículos (1,29%), Pediatrics con 40 artículo (1,29%), Injury Prevention con 38 trabajos (1,23%), Traffic Psychology and Behaviour con 36 artículos (1,16%), Addiction con 33 artículos (1,07%), American Journal of Public Health con 30 artículos (0,96%), American Journal of Preventive Medicine con 29 artículos (0,94%), Health Education Research con 24 artículos (0,78%), Ergonomics con 22 artículos (0,71%), British Medical Journal con 21 artículo (0,68%), Journal of Alcohol and Drug Education con 21 artículo (0,68%) y Human Factor con 20 artículos (0,65%).

Por bases de datos independientes, en la base de datos PsycInfo: de las 1.475 revistas recensionadas, la más utilizada por los autores para publicar el resultado de sus investigaciones, es Accident Analysis & Prevention con 178 trabajos (11,72%).

En Medline se han recogido 1.252 revistas, la más utilizada también es Accident Analysis & Prevention, con 56 trabajos (4,47). Observamos que esta revista es la más productiva en las bases de datos PsycInfo y Medline.

En Eric de las 192 revistas recensionadas, la preferida por los autores para utilizarla como canal de comunicación es American School Borrard Journal con 23 trabajos (7,42%).

En relación a localización de la investigación, los 4.295 trabajos son investigados en 2.639 instituciones y universidades. Las instituciones y universidades más productivas son el National Highway Traffic Safety Administration de Washington, DC con 51 trabajos (1,93%); el Pacific Institute for Research and Evaluation con 32 trabajos (1,21%), el Department of Psychology de Virginia con 21 trabajos (0,79%), el National Public Services Research Inst con 19 trabajos (0,72%), Abt. Associates de Cambridge con 18 trabajos (0,68%), el Insurance Inst for Highway Safety con 18 trabajos (0,68%), Dunlap and Associates con 15 trabajos (0,57%), Addiction Research Foundation con 14 trabajos (0,53%), Mesa Public Schools con 14 trabajos (0,53%), Highway Safety Research Center con 13 trabajos (0,49%), University of Surrey con 11 trabajos (0,42%), Center for Vocational and Technical con 11 trabajos (0,42%) y el National Highway Safety Bureau con 10 trabajos (0,38%).

En cuanto a la localización geográfica encontramos 75 países diferentes productores en el área de Educación Vial. En cuanto a la productividad, los países más productivos son EEUU con 406 trabajos (9,45%) , Australia con 64 trabajos (1,49%), Canadá con 64 trabajos (1,49%), el Reino Unido con 58 trabajos (1,35%), Alemania con 45 trabajos (1,05%), Suecia con 37 trabajos (0,86%), Noruega con 19 trabajos (0,44%), Nueva Zelanda con 15 trabajos (0,35%), Francia, Holanda con 14 trabajos (0,32%). Los productores moderados son Escocia, España e Italia con 8 trabajos (0,19%), Japón con 7 trabajos (0,16%), Brasil y Dinamarca con 6 trabajos (0,14%).

Las categorías de población estudiadas, son: humanos, hombres y mujeres; animales y pacientes externos del hospital. En el estudio con humanos se encontró una frecuencia de 1.787 trabajos (41,6%), en la categoría hombres se encontraron 715 trabajos (16,65%), en la categoría mujeres se encontraron 690 trabajos (10,06%), con animales se realizaron 5 trabajos (0,12%), con pacientes externos al hospital se encontraron 3 trabajos (0,07%), y sin especificar se registraron 1.095 trabajos (25,49%).

El idioma más utilizado en las producciones con el 86,17% es el inglés (3.701 trabajos). Otros idiomas utilizados son el alemán en 45 trabajos 1,05%, el francés en 21 trabajos (0,49%), el español en 14 trabajos (0,32%), el chino en 10 trabajos (0,23%), el italiano en 8 trabajos (0,19%), el japonés, el suizo y el portugués cada uno de ellos en cinco trabajos (0,12% respectivamente).

En el capítulo quinto hemos desarrollado los colegios invisibles de los autores más productivos. A continuación también se ha expuesto de forma más detallada en cada una de las tres bases de datos, exponiendo los colegios invisibles de la base de datos PsycInfo, Medline y Eric.

El autor más productivo es Williams con 46 artículos. Este autor tiene 33 publicaciones en la base de datos PsycInfo. En 1965 investiga sobre el concepto de sí mismo en los universitarios de 4 fraternidades para realizar el perfil del universitario que consume alcohol y conduce. En 1968 en colaboración con DiCicco y Unterberger describe un programa educativo dirigido a estudiantes de la escuela de secundaria sobre las consecuencias del consumo de alcohol en la conducción. En 1973 investiga sobre las dimensiones del comportamiento preventivo respecto a los accidentes de circulación. En 1974 trabaja con O'Neill en una investigación para realizar el perfil de conductores con mayor tasa de accidentalidad. En 1982 revisa las medidas de intervención activas y pasivas que se llevan a cabo por los psicólogos para la promoción de la salud y control de la lesión en centros de salud. En 1985 revisa los programas de restricción nocturna en adolescentes, ese mismo año trabaja con Lund sobre el cumplimiento de las restricciones en conductores noveles en el estado de Nueva York y Lousiana. En 1986 realiza una evaluación de la nueva normativa sobre la compra legal de alcohol en EEUU y su efecto en los accidentes de tráfico; con Lund y Preuser investiga sobre los programas para reducir el consumo de alcohol en conductores de la escuela de secundaria. En 1987 con Wells, Lund y Teed evalúan el uso del cinturón de seguridad. En 1992 con Lund reflexiona sobre el rol de los psicólogos en el control y reducción de la lesión. En 1993 con Wells realiza un trabajo sobre los factores asociados a tasa de accidentalidad y conductores con tasas altas de alcoholemia. En 1994 realiza un programa educativo para reducir la tasa de alcohol en conductores ebrios y elabora un perfil del conductor joven con alta tasa de accidentalidad. Ese mismo año colabora con Hall, Tolbert y Wells para el desarrollo y evaluación de programas experimentales para aumentar el uso del cinturón de seguridad en Carolina del Norte. Con Wells trabaja sobre la experiencia del conductor en el sistema de frenada en situaciones de alto riesgo. En 1995, investiga sobre los factores que motivan al conductor para conducir de forma segura. En 1998, comienza las investigaciones sobre los adolescentes y su conducta de riesgo en la conducción y en 1999 realiza una revisión sobre las intervenciones sistemáticas utilizadas en las escuelas de secundaria para la obtención de la licencia de conducción. En 2000, junto con Wells, McCartt y Preusser elaboran un programa para promocionar el uso del cinturón de seguridad. En 2001, colabora con Fergurson y De Leonardis sobre los programas que se imparten en los centros de salud, donde la figura del pediatra es fundamental para la promoción de la seguridad, en sistemas de retención infantiles. En 2003, en una primera investigación, identifica los patrones de riesgo de los conductores adolescentes y en otro trabajo comenta las medidas de seguridad más eficaces para reducir los riesgos entre toda la población de conductores americanos. En 2004 colabora con Wells en un trabajo sobre un programa para incrementar el uso del cinturón de seguridad y amplía su investigación con Wells y Reinfurt para promocionar su uso en Carolina del Norte. En 2006, realiza una revisión durante los últimos 25 años sobre las consecuencias del alcohol en los accidentes de tráfico sobre la población de EEUU. El mismo año colabora con Simons- Morton y Hartos y realizan una intervención para recoger opiniones sobre los padres acerca de los riesgos que asumen sus hijos adolescentes como conductores

noveles. Con Kyriychenko y Retting, también en 2006, Williams investiga sobre las características de los reductores de velocidad y elaboran el perfil del conductor que excede en la velocidad permitida. En 2007, investiga sobre la contribución de los factores que reducen los accidentes de tráfico en los programas para conductores noveles y comenta la política del GDL (Graduated Driver Licensing). En el mismo año con Ferguson y McCartt siguen investigando sobre los factores de riesgo en conductores adolescentes, y en concreto sobre la influencia de los pasajeros en la asunción de riesgos innecesarios. El autor tiene 13 publicaciones en la base de datos Medline, de las cuales cinco realiza en solitario. El grupo que forma de investigación está formado por 10 autores, de los cuales se observan cuatro subgrupos. La mayor frecuencia de colaboración se encuentra con dos publicaciones con los autores Ferguson, Hartos, Leaf, Simons-Morton y Wells; los temas de investigación se centran en el estudio de la prevención de la lesión y los factores asociados a ella. Durante 30 años Williams trabaja con 2 colaboraciones, la primera fue en 1973 con Wechsler sobre dimensiones de la conducta de prevención de la accidentalidad, la segunda con Karpf, en 1982, donde realizan el perfil de las personas jóvenes y mayores que sufren accidentes de tráfico. El resto de los años trabaja sólo, en 1994, evalúa un programa de prevención del consumo de alcohol. En 1995 trabaja sobre las medidas restrictivas en conductores noveles y en 2003 investiga sobre los patrones de riesgo en conductores adolescentes.

El segundo autor más productivo es Robertson con 39 trabajos publicados en la base de datos Medline. Sus temas de investigación son programas estatales para la prevención y control de la lesión y la mortalidad, el estudio de la causalidad, factores asociados al riesgo como el exceso de velocidad, el cinturón de seguridad, alcohol y los grupos de edad de mayor riesgo.

El tercer autor más productivo es Voas de la base de datos PsycInfo con 33 registros, el contenido que evalúa en sus investigaciones es el consumo de alcohol. En sus trabajos se recogen diferentes programas de intervención para la prevención del consumo de alcohol en conductores adolescentes.

El cuarto autor más productivo de la base de datos PsycInfo con 20 trabajos en PsycInfo y en Eric 12 trabajos, es el autor McKnight, el cual colabora en el programa de seguridad HumRRO, un programa instruccional de educación vial para aprender a conducir, donde se especifican objetivos, tareas de aprendizaje y evaluación. Además colabora en el desarrollo de un sistema de evaluación para seleccionar conductores de autobuses escolares

La quinta autora más productiva con 25 publicaciones en la base de datos Medline, trabaja sobre los factores responsables de las lesiones infantiles por accidente de tráfico y desarrolla programas de prevención dirigidos a padres.

En el capítulo sexto se ha realizado el análisis temático de los descriptores, estableciéndose la clasificación de categorías temáticas por su significado. Se han analizado 39.721 descriptores. El año más productivo de descriptores es 2006 con 3.724 descriptores (9,3%). En relación al contenido los descriptores los hemos

organizado en tres grandes áreas temáticas: el factor humano con 34274 descriptores (86,39%), el factor vehículo con 2199 descriptores (5,49%) y el factor ambiental con 3248 descriptores (8,12%).

En cuanto a la temática en particular del factor humano, hemos encontrado 34.274 descriptores (86,29%). Recordemos el sesgo anteriormente mencionado por las bases de datos.

Los contenidos tratados los hemos organizado en las siguientes premisas: datos estadísticos con 517 descriptores (1,29%), accidentes de tráfico con 569 descriptores (1,04%), etiología de los accidentes de tráfico con 414 descriptores (1,04%), lesiones por accidente de tráfico con 723 descriptores (1,8%), prevención de la lesión y control de los accidentes con 1017 descriptores, categorías de usuario con 655 descriptores (1,63%), variables sociodemográficas con 682 descriptores (1,7%), características evolutivas con 520 descriptores (1,3%), drogas con 309 descriptores (0,77%), salud con 315 descriptores (0,79%), enfermedades con 209 descriptores (0,52%), velocidad con 20 descriptores (0,05%), alcohol con 770 descriptores (3,04%), variables psicológicas con 1216 descriptores (3,04%), teléfono móvil con 6 descriptores (0,15%), fatiga con 14 descriptores (0,34%).

En relación al contenido propio formativo del proceso de educación vial encontramos los siguientes descriptores: currículum con una frecuencia de 184 (0,46%), tipos de programas con 324 descriptores (0,81%), evaluación inicial con 72 descriptores (0,18%), formulación de objetivos con 65 descriptores (0,16%), selección y organización de contenidos con 176 descriptores (0,44%), recursos didácticos con 465 descriptores (1,16%), agentes e instructores educativos con 1200 descriptores (2,99%), población con 2408 descriptores (6,01%), muestra por grupos de edad 7 descriptores (0,02%), factores relacionados con la edad 715 descriptores (1,78%), nivel educativo con 1278 descriptores (3,19%), sexo con 3832 descriptores (9,57%), educandos con 440 descriptores (1,1%), ubicación educativa con 2561 descriptores (6,39%), déficits y patologías con 278 descriptores (0,69%), temporalización con 354 descriptores (0,88%), metodología didáctica con 1284 descriptores (3,21%), proceso educativo, instruccional y formativo de enseñanza-aprendizaje con 6966 descriptores (17,39%), selección de actividades con 933 descriptores (2,33%), herramientas de evaluación con 1565 descriptores (3,91%).

Una visión global de las categorías y frecuencias obtenidas muestra el protagonismo del factor humano en la tarea del aprendizaje, instrucción, enseñanza, educación y formación vial en la vida del ser humano.

En el factor vehículo, hemos encontrado 2.199 descriptores, en relación al vehículo encontramos 408 descriptores (1,02%), el tipo de vehículo está representado con 139 descriptores (0,35%), y la seguridad vial activa y pasiva se encuentran representadas con 1652 descriptores (4,12%).

En el factor ambiental, hemos encontrado 3.248 descriptores, los descriptores relacionados con el área ambiental encontramos 244 descriptores (0,61%), la política legislativa está representada con 1075 descriptores (2,68%), países y áreas

geográficas se encuentran con 757 descriptores (1,89%), datos económicos con 1172 descriptores (3,02%).

Como hemos visto a través de este trabajo se han expuesto las líneas de investigación, a nivel internacional, en el área de la educación vial. A través de los diferentes trabajos hemos visto que esta disciplina tiene por objeto desarrollar en el ciudadano destrezas, conocimientos, actitudes y valores para que comprenda y respete las leyes y normas vigentes en seguridad vial. Su contribución más importante es la prevención de accidentes y la toma de conciencia de los riesgos de la accidentalidad.

La Educación Vial se ha perfilado en este trabajo como un área de acción multidisciplinar que constituye la base de la Seguridad Vial, esperemos que en el futuro aumente la productividad de las intervenciones educativas y de esta forma disminuyan las tasas de mortalidad y accidentalidad.

BIBLIOGRAFÍA

- Adair, J. G. & Vohra, N. (2003). The explosion of knowledge, references and citations. Psychology's unique response to a crisis. *American Psychologists*, 58 (1), 15-23.
- Agran, Phyllis F. & Dunkle, Debora E. (1985). A comparison of reported and unreported noncrash events. *Accident Analysis and Prevention*, 17 (1), 7-13.
- Agran, P.F. & Wehrle, P. F. (1985). Injury reduction by mandatory child passenger safety laws. *American Journal of Public Health*, Feb, 75 (2), pp. 128-9.
- Agran, P. F. ; Dunkle, D. E. & Winn, D. (1985). Noncrash motor vehicle accidents. Injuries to children in the vehicle interior. *American Journal of Diseases of Children*, Mar, 139 (3), pp. 304-6.
- Agran, P. F.; Dunkle, D. E. & Winn, D.G. (1985). Motor vehicle childhood injuries caused by noncrash falls and ejections. *JAMA*, May, 253 (17), pp. 2530-3.
- Agran, P. F. ; Dunkle, D. E. & Winn, D. G. (1985). Motor vehicle accident trauma and restraint usage patterns in children less than 4 years of age. *Pediatrics*, Sep, 76 (3), pp. 382-6.
- Agran, P. F.; Dunkle, D. E. & Winn, D. G. (1987). Effects of legislation on motor vehicle injuries to children. *American Journal of Diseases of Children*, Sep, 141 (9), pp. 959-64.
- Agran, P. F. ; Dunkle, D. E.; Winn, D. G. & Kent, D. (1987). Fetal death in motor vehicle accidents. *Annals of Emergency Medicine*, Dec, 16 (12), pp. 1355-8.
- Agran, P. F. ; Dunkle, D. E. & Winn, D. G. (1987). Injuries to a sample of seatbeltd children evaluated and treated in a hospital emergency room. *The Journal of Trauma*, Jan, 27 (1), pp. 58-64.
- Agran, Phyllis F; Castillo, Dawn N. & Winn, D.G. (1990a). Childhood motor vehicle occupant injuries. *Am-J-Dis-Child*, Jun, 144 (6), 653-62.
- Agran, Phyllis F.; Castillo, Dawn N. & Winn, D.G. (1990b). Pediatric injuries in the back of pickup trucks. *Jama*, Aug. 8, 264 (6), 712-6.
- Agran, Phyllis F.; Castillo, Dawn N. & Winn, Diane G. (1990c). Limitations of data compiled from police reports on pediatric pedestrian and bicycle motor vehicle events. *Accident Analysis and Prevention*, 22 (4), 361-370.
- Agran, P. F. ; Winn, D.G. & Castillo, D.N. (1992). On-lap stravel: still a problem in motor vehicles. *Pediatrics*, 90(1pt1), pp. 27-9.
- Agran, P. F.; Castillo, D.N. & Winn, D. G. (1992). Comparison of motor vehicle occupant injuries in restrained and unrestrained 4 to 14 year olds. *Accident Analysis and Prevention*, Aug, 24 (4), pp. 349-55.
- Agran, P. F. & Winn, D. G. (1993). The bicycle: a developmental toy versus a vehicle. *Pediatrics*, Apr, 91 (4), pp. 752-5.
- Agran, Phyllis F.; Winn, Diane G.& Anderson, Craig L. (1994). Differences in child pedestrian injury events by location. *Pediatrics*, 93 (2), 284-288.
- Agran, Phyllis F.; Castillo, Dawn N. & Winn, Diane G. (1994b). Injuries to occupants in cargo areas of pickup trucks. *West-J-Med*, 161 (5), 479-82.
- Agran, P. F.; Winn, D.G. & Anderson, C. L. (1995). Surveillance of pediatric injury hospitalization in Southern California. *Injury Prevention: Journal of the International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*, Dec, 1 (4), pp. 234-7.

- Agran, P. F.; Winn, D. G. & Anderson, C. L. (1995). Who carries passengers in the back of pickup trucks? *Accident Analysis and Prevention*, Feb, 27 (1), pp. 125-30.
- Agran, P.F.; Winn, D. G.; Anderson, C.L.; Tran, C. & Del Valle, C. P. (1996). The role of the physical and traffic environment in child pedestrian injuries. *Pediatrics*, Dec, 98 (6 pt1), pp. 1096-103.
- Agran, P. F. ; Winn, D. G.; Anderson, C.L. & Del Valle, C. (1998). Family social, and cultural factors in pedestrian injuries among Hispanic children. *Injury Prevention*, 4 (3), pp. 188-93.
- Agran, P. F. ; Anderson, C. L. & Winn, D. G. (1998). Associated with restraint use of children in fatal crashes. *Pediatrics*, Sep, 102 (3), pp. E39.
- Agran, P. F. ; Winn, D.; Anderson, C.; Trent, R. & Walton-Haynes, L. (2001). Rates of pediatric and adolescent injuries by year of age. *Pediatrics*, Sep, 108 (3), pp. E45.
- Agran, P. F.; Anderson, C.; Winn, D.; Trent, R.; Walton- Hayness, L. & Thayer, S. (2003). Rates of pediatric injuries by 3- month intervals for children 0 to 3 years of age. *Pediatrics*, Jun, 111 (6 pt 1), pp. e683-92.
- Agran, P. F.; Anderson, C. L. & Winn, D. G. (2004). Violators of a child passenger safety law. *Pediatrics*, 114 (1), pp. 109-15.
- Agran, P. F.; Anderson, C. & Winn, D. G. (2006). Development of a child safety seat Hassles Scales in a largely low- income Latino population. *Pediatrics*, Jul, 118 (1), pp. e85-91.
- Agran, P.F.(2007). School transportation safety. *Pediatrics*, Jul, 120 (1), pp. 213-20.
- Agran, P. F. & Hoffman, B. (2008). Passenger safety: direction, selection, location, installation. *Pediatric Annals*, Sep, 37 (9), pp. 614-21.
- Agulló, A. & Alexandre, R. (1999). Evolución del índice de colaboración de los artículos médicos españoles en la presente centuria. *Papeles Médicos*, 8, 16-20.
- Albert, W.G.& Simpson, R.I. (1985). Evaluating an educational program for the prevention of impaired driving among grade 11 students. *Journal of Drug Education*, 15 (1), 57-71.
- Aldrich, Michael S. (1989). Automobile accidents in patients with sleep disorders. *Sleep*, 12 (6), 487-494.
- Alcaín, M. D. & Gálvez, M. (1998). Evolución de las revistas españolas de psicología. *Papeles del psicólogo*, Revista del COP, 70, 35-42.
- Alexander, Elizabeth A.; Kallail, Ken J.; Burdsal, Jeanne P. & Ege, David L. (1990). Multifactorial causes of adolescent driver accidents: Investigation of time as a major variable. *Journal of Adolescent Health Care*, 11 (5), 413-417.
- Al- Madani, Hashim (2000). Influence of drivers' comprehension of posted signs on their safety related characteristics. *Accident Analysis and Prevention*, vol 32 (4), Jul, pp. 575-581.
- Al- Madani, Hashim (2001). Prediction of drivers' recognition of posted signs in five Arab countries. *Perceptual and Motor Skills*, vol 92 (1), Feb , pp. 72-82.
- Al-Madani, Hashim (2001). Demographic characteristics of the drivers with respect to their understanding of posted signs. *Communication & Cognition*. Special issue: On sustainability and IST, vol 34 (3-4), 2001, pp. 257-274.
- Al-Madani & Al-Janahi, A. (2002). Role of drivers' personal characteristics in understanding traffic sign symbols. *Accident Analysis & Prevention*, vol 34 (2), Mar, pp. 185-196.

- Al-Madani, Hashim & Al-Janahi, Abdul – Rahman (2002). Assessment of driver's comprehension of traffic signs based on their traffic, personal and social characteristics. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, vol 5 (1), Mar, pp. 63-76.
- Al-Madani & Al-Janahi, A. (2006). Personal exposure risk factors in pedestrian accidents in Bahrain (2006). *Safety Science*, vol 44 (4), Apr, pp. 335-347.
- Alonso- Arroyo, A.; Pulgarín, A. & Gil- Leiva, I. (2005). Estudio cuantitativo de la colaboración científica en la Universidad Politécnica de Valencia. *Information Research*, 11 (1), 245.
- Alvarez, Josefina & Jason, Leonard A (1993). The effectiveness of legislation, and loaners for child safety in automobiles. *Journal of Community Psychology*, 21 (4), 280-284.
- Ampofo Boateng, Kwame & Thomson, James A. (1990). Child pedestrian accidents: A case for preventive medicine. *Health Education Research*, 5 (2), 265-274.
- Ampofo Boateng, Kwame & Thomson, James A. (1991). Children's perception of safety and danger on the road. *British Journal of Psychology*, 82 (4), 487-505.
- Ampofo Boateng, K.; Thomson, J.A.; Grieve, R.; Pitcairn, T. & et al. (1993). A developmental and training study of children's ability to find safety routes to cross the road. *British Journal of Developmental Psychology*, 11 (1), 31-45.
- Araújo, J. A. & Arencibia, R. (2002). Informetría, bibliometría y ciecimetría: Aspectos teóricos y prácticos. *ACIMED*,10(4), 165-170.
- Argeriou, Milton; McCarty, Dennis & Blacker, Edward (1985). Criminality among individuals arraigned for drinking and driving in Massachusetts. *Journal of Studies on Alcohol*, 46 (6), 525-530.
- Arneson, SW; Triplett, JL (1990). Riding with Buckebear: an automobile safety program for preschoolers. *J-Pediatr-Nurs*, Apr, 5 (2), 115-22.
- Arora, J. & Pawan, U. (1995). Collaborative research and authorship patterns in immunology: Correlation between multiple authorship and citedness. *IASLIC Bulletin*, 40 (2), 73-83.
- Arunachalam, S. & Jinandra, M. (2000). Collaboration networks in science. In Cronin, B. & Atkings, H. B. (ED.).*The web of knowledge: A Festschrift in honor of Eugene Garfield* (pp.197-213). Medford, NJ: Information Today, Inc. & ASIS.
- Ashley, M. (1992). The validity of sociometric status. *Educational Research*, 34 (2), 149-154.
- Assailly, Jean Pascal (1992). A model of accident risk in adolescent. *Orientation Scolaire et professionnelle*, 21 (2), 197-213.
- Atkin, Charles K; Neuendorf, Kimberly & McDermott, Steven (1983). The role of alcohol advertising in excessive and hazardous drinking. *Journal of Drug Education*, 13 (4), 313-324.
- Atkinson, Al. (2009). Education planner CA: An external review. *British Columbia Council on Admissions and Transfer*, pp. 709-755.
- Avery, J. G. (1977). Motorcycle training and accidents. *British Medical Journal*, Nov, 2 (6097), pp. 1284.
- Avery, J. G. (1977). Motorcyclist's injuries. *British Medical Journal*, Jul, 2 (6979), pp. 119.

- Avery, J. G. (1978). Car seat belt legislation third time lucky? *British Medical Journal*, 2 (6148), pp. 1364.
- Avery, J. G. (1979). Motorcycle accidents in teenage males. A modern epidemic. *The Practitioner*, mar, 222 (1329), pp. 369-80.
- Avery, J. G. (1979). Motorcycle crash helmets. *British Medical Journal*, Mar, 1 (6164), p. 686.
- Avery, J. G. (1980). The safety of children in cars. *The Practitioner*, Aug, 224 (1346), pp. 816-21.
- Avery, J. G.; Vesey, J. & Vesey, R. J. (1983). Children in cars. *British Medical Journal*, Jul, 287 (6388), pp. 357.
- Avery, J. G. (1984). Seat belt success: where next? *British Medical Journal*, 3 (6418), pp. 662-3.
- Avery, J. G. (1985). Death and injury to children in cars in Britain. *British Medical Journal*, Aug, 291 (6494), pp. 515.
- Avery, J. G. (1985). The overall assessment of the medical effects of seat-belt legislation in the United Kingdom. *Archives of Emergency Medicine*, Dec, 2 (4), pp. 232-3.
- Avery, J. G. & Hayes, H. R. (1986). Restraint of babies in cars. *British Medical Journal*, Apr, 292 (6525), pp. 959.
- Avery, J. G. (1987). Time to stop putting the cloaks back? *British Medical Journal*, Dec 295 (6613), pp. 1586.
- Avery, J. G. (1988). Sporting motorcycle accidents in children. *Public Health*, Jan, 102 (1), pp. 27-31.
- Avery, J. G. (1990). Geographical and social variations in mortality due to childhood accidents in England and Wales 1975-1984. *Public Health*, May, 104 (3), pp. 171-82.
- Avery, J. G. (1991). Health of the nation. *BMJ*, Oct 303 (6807), pp. 926.
- Avery, J. G. (1995). Children and bicycles. *Injury Prevention: Journal of The International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*, Sep, 1 (3), pp. 204.
- Avery, J. G. (1995). Accident prevention –injury control- injury prevention – or whatever? *Injury Prevention: Journal of The International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*, Mar 1 (1), pp. 10-1.
- Bagley, Christopher (1992a). The urban setting of juvenile pedestrian injuries: A study of behavioural ecology and social disadvantage. *Accident Analysis and Prevention*, 24 (6), 673-678.
- Bagley, Christopher (1992b). The urban environment and child pedestrian and bicycle injuries: Interaction of ecological and personality characteristics. *Journal of Community and Applied Social Psychology*, 2 (4), 281-289.
- Baker, Susan P.; Waller, Anna; Langlois, Jean (1991). Motor vehicle deaths in children: Geographic variations. *Accid. Anal. & Prev.*, 23 (1), 19-28.
- Barabási, A. L. ; Jeong, H.; Néda, Z.; Schubert, A. & Vicsek, T. (2002). Evolution of the social network of scientific collaborations. *Physica A: Statistical Mechanics and its Applications*, 311 (3-4), 590-614.
- Barjonet, P.E. (1991). Algunas cuestiones sobre la velocidad desde el punto de vista de la Psicología y la Seguridad Vial. *Papeles del Psicólogo*, 49,55-60.

- Basch, Charles E. (1987). Focus group interview: an underutilized research technique for improving theory and practice in health education. *Health-Educ-Q*, winter, 14 (4), 411-48.
- Bass, D.H.; Albertyn, R. & Melis, J. (1992). Road traffic collisions involving children as pedestrians. Provisional results of a hospital-based study. *S-Afr-Med-J*, 82 (4), 268-70.
- Bass, D.H.; Albertyn, R. & Melis, J. (1995). Child pedestrian injuries in the Cape metropolitan area-final results of a hospital-based study. *S-Afr-Med-J*, Feb 27, 104 (906), 60-1.
- Beaver, B.L.; Moor, V.L.; Pecelet, M.; Haller, J.A. & Smialek, J. Hill, J.L (1990). Characteristics of pediatric firearm fatalities. *J-Pediatr-Surg*, Jan, 25 (1), 97-9, discussion 99-100.
- Beaver, D. & Rosen, R. (1978). Studies in scientific collaboration I. The professional origins of scientific co-atorship. *Scientometrics*, 1 (1), 65-84.
- Beaver, D. & Rosen, R. (1978). Studies in scientific collaboration II. Scientific co-atorship, research productivity and visibility in the French scientific elite 1799-1830. *Scientometrics*, 1 (2), 133-149.
- Beaver, D. & Rosen, R. (1978). Studies in scientific collaboration III. Professionalization and the natural history of modern scientific co-atorship. *Scientometrics*, 1 (3), 231-245.
- Basch, Charles E.; DeCicco, Ingrid M.; Malfetti, James L. (1989). A focus group study on decision processes of young drivers. Reasons that may support a decision to drink and drive. *Health Education Quarterly*, 16 (3), 389-396.
- Blanquer, J.J. ; Rapa, M.; Melchor, A.; Jimenez, T.; Adam, A.; Mulet, M.J. (1993). Traffic accidents: a health problem in primary care. *Aten-Primaria*, Sep 15, 12 (4), 403-9.
- Beck, Kenneth H, Summons, Terry G. (1987). Adolescent gender differences in alcohol beliefs and behaviors. *Journal of Alcohol and Drug Education*, 33 (1), 31-44.
- Beck, Kenneth H. & Summons, Terry G. (1987). The social context of drinking among high school drinking drivers. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, vol 13 (1-2), Mar-Jun, pp. 181-198.
- Beck, Kenneth H.; Summons, Terry G. & Hanson- Matthews, Molly P. (1987). Monitoring high school drinking patterns and influences: A preliminary focus group interview approach. *Psychology of Addictive Behaviors*, vol 1 (3), pp. 154-162.
- Beck, Kenneth H. (1990). Monitoring parent concerns about teenage drinking and driving: A random digit dial telephone survey. *The American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, vol 16 (1-2), Mar-Jun, pp. 109-124.
- Beck, Kenneth H.; Summons, Terry G.& Matthews, Molly P. (1991). Monitoring parent concerns about teenage drinking and driving. A focus group interview approach. *Journal of Alcohol and Drug Education*, 37 (1), Fal, pp. 46-57.
- Beck, Kenneth H. & Lockarth, Susan J. (1992). A model of parental involvement in adolescent drinking and driving. *Journal of Youth on Adolescence*, vol 21 (1), Feb, pp. 35-51.
- Beck, Kenneth H.; Shattuck, Teresa & Raleigh, Robert (2001). Parental predictors of teen driving risk. *American Journal of Health Behavior*, vol 25 (1), Jan-Feb, pp. 10-20.
- Beck, Kenneth H.; Hartos, Jessica & Simons, Morton, Bruce (2002). Teen driving risk: The promise of parental influence and public policy. *Health Education & Behavior*, vol 29 (1), Feb, pp. 73-84.

- Beck, Kenneth & Moser, Mary L. (2003). Does graduated licensing empower parents to place greater restrictions on their newly licensed teen's driving?. *American Journal of Health Behavior*. Vol 30 (3), May-Jun, pp. 268-277.
- Beck, Kenneth H.; Boyle, Jennifer R. & Boekeloo, Bradley O. (2003). Parental monitoring and adolescent alcohol risk in a clinic population. *American Journal of Health Behavior*, vol 27 (2), Mar-Apr, pp. 108-115.
- Beck, Kenneth H.; Boyle, Jennifer R. & Boekeloo, Bradley O. (2004). Parental monitoring and adolescent drinking. Results of a 12 month follow-up. *American Journal of Health Behavior*, vol 28 (3), May-Jun, pp. 272-279.
- Beck, Kenneth H. & Hartos, Jessica L. (2005). Parent-teen disagreement of parent-imposed restrictions on teen driving after one month of licensure: Is discordance related to risky teen driving?. *Prevention Science*, vol 6 (3), sep, pp. 177-185.
- Beck, Kenneth H.; Hartos, Jessica L. & Simons, Morton Bruce G. (2006). Relation of parent-teen agreement on restrictions to teen risky driving over 9 months. *American Journal of Health Behavior*, vol 30 (5), sept-oct 2006, pp. 533-543.
- Beck, Kenneth H.; Shattuck, Teresa; Raleigh, Robert & Hartos, Jessica (2006). Does the type of exposure to a roadside sobriety checkpoint influence driver perceptions regarding drunk driving?. *Health Education & Behavior*, vol 30 (6), Dec, pp. 695-708.
- Beck, Kenneth H.; Wang, Min Qi & Mitchell, Mary Moser (2006). Concerns, dispositions and behaviors of aggressive drivers. What do self-identified aggressive believe about traffic safety?. *Journal of Safety Research*, vol 37 (2), pp. 159-165.
- Beck, Kenneth H.; Yang, Fang & Wang, Min Qi (2007). Cell phone users, reported crash risk, unsafe driving behaviors and dispositions: A survey of motorists in Maryland. *Journal of Safety Research*, vol 38 (6), pp. 683-688.
- Bergman, A.B.; Rivara, F.P.; Richards, D.D.; Rogers, L.W..(1990). The Seattle children's bicycle helmet campaign. *Am-J-Dis-Child*, Jun, 144 (6), 727-31.
- Berle, Jan Oystein, Haver, Brit; Karterud, Sigmund W. (1994). Group reactions in a hospital crisis intervention programme. *Group Analysis*, 27 (2), 159-171.
- Best, Amy L. (2008). Teen Driving as Public Drama: Statistics, Risk, and the Social Construction of Youth as a Public Problem. *Journal of Youth Studies*, v11,n6, p651-669.
- Blasco, Ricardo D. (1994). Psycholog and road safety. *Applied Psychology and International Review*, 43 (2), 313-322.
- Blows, Stephanie; Ivers, Rebecca Q & Ameratunga, Shanti; (2003). Car insurance and the risk of car crash injury. *Accident Analysis and Prevention*, Nov, 35 (6), pp. 987-990.
- Blows, Stephanie; Ivers, Rebecca Q; Connor, J; Ameratunga, Shanti & Norton, R. (2003). Does periodic vehicle inspection reduce car crash injury? Evidence from the Aucland car crash injury study. *Australian and New Zealand Journal of Public Health*, 27 (3), pp. 323-7.
- Blows, Stephanie; Ivers, Rebecca Q; Connor, Jenne; Ameratunga, Shanti; Woodward, Mark & Norton, Robyn (2005a). Unlicensed drivers and car crashes injury: *Traffic Injury Prevention*, Sep, 6 (3), pp. 234-4.
- Blows, Stephanie; Ivers, Rebecca Q; Connor, Jenne; Ameratunga, Shanti; Woodward, Mark & Norton, Robyn (2005b). Marijuana use and car crash injury. *Addiction*, May, pp. 605-11.

- Blows, Stephanie; Ivers, Rebecca Q; Ameratunga, Shanti; Woodward, Mark; Lo, S.K. & Norton, Robyn (2005). Risky driving habits and motor vehicle driver injury. *Accident Analysis and Prevention*, Jul, 37 (4), pp. 619-24.
- Blows, Stephanie; Ivers, Rebecca Q; Ameratunga, Shanti; Ameturnaga, M. & Norton, Robyn (2005). Seat abelt non –use and car crash injury: an interview study. *Traffic Injury Prevention*, Jun,6 (2), pp. 117-9.
- Bjornstig, U.; Ostrom, M.; Ericksson, A. & Sonntag, Ostrom E. (1992). Head and face injuries in bicyclists-with special reference to possible effects of helmet use. *J-Trauma*, dec 33(6), 887-93.
- Bodtker, S; Kramhoft, M. & Lind, J (1989). Moped accidents. A prospective study on the causes of accidents, injury patterns and sequelae. *Ugeskr-Laeger*, Sep 18, 151 (38), 2425-8.
- Booth-Kewley, Stephanie & Vickers, Ross R. (1994). Associations between major domains of personality and health behavior. *Journal of Personality*, 62 (3), 281-298.
- Bordons, M. & Gómez, I. (1997). La actividad científica española a través de indicadores bibliométricos en el período 1990-3. *Revista General de Información y Documentación*, 7 (2), p. 69-86.
- Bordons, M. & Zulueta, M. A. (1999). Evaluación de la actividad científica a través de indicadores bibliométricos. *Revista Española de Cardiología*, 52 (10), 790-800.
- Bordons, M. ; Fernández, M.& Gómez, I. (2002). Advantages and limitations in the use of impact factor measures for the assessment of research performance. *Scientometrics*, 53 (2), 195-206.
- Borgman, C. L. & Ronald, E. (1992). The convergence of information science and communication:a bibliometric analysis. *Journal of the American Society for Information Science*, 43 (6), 397-411.
- Bradford, S. C. (1948). *Documentation*. London: Crosby Lockwood.
- Braddock, Mary; Lapidus, Garry; Gregorio, David; Kapp, Mary & Banco, Leonard (1991). Population, income and ecological correlates of child pedestrian injury. *Pediatrics*, 88 (6), 1242-1247.
- Braddock, Mary; Lapidus, Garry; Cromley, Ellen; Cromley, Robert; Burke, Georgine & Banco, Leonard (1994). Using a geographic information system to understand child pedestrian injury. *Am-J-Public-Health*, 84, 1158-1161.
- Braddock, Mary; Lapidus, Garry; Gregorio, David; Kapp, Mary & Banco, Leonard (1991). Population, income and ecological correlates of child pedestrian injury. *Pediatrics*, 88 (6), 1242-1247.
- Braddock, Mary; Lapidus, Garry; Cromley, Ellen; Cromley, Robert; Burke, Georgine & Banco, Leonard (1994). Using a geographic information system to understand chil pedestrian injury. *Am-J-Public-Health*, 84, 1158-1161.
- Brainard, BJ; Slauterbeck, J. & Benjamin, J.B. (1992): Fracture patterns and mechanisms in pedestrian motor-vehicle trauma: the ipsilateral dyad. *J-Orthop-Trauma*, 6(3), 279-82.
- Brian A, Jonah (1990): Age differences in risky driving. Special Issue: Traffic injury prevention. *Health Education Research*, 5 (2), 139-149.
- Brison, Robert J and others (1988): Fatal pedestrian injuries to young children: a different pattern of injury. *American Journal of PublicHealth*, Jul, 78 (7), 793-5.
- Brookes, B. C. (1969). “Bradford’s law and the bibliography of science”. *Nature*, 224 (5249), dec 6, 953-6.

- Brown, Freddy Jackson & Gillard, Duncan (2009). Learning Road Safety Skills in the Classroom. *British Journal of Learning Disabilities*, v37, n3, p228-23.
- Bull, J.P. (1985). Disabilities caused by road traffic accidents and their relation to severity scores. *Accid. Anal. & Prev.*, 17 (5), 387-397.
- Burton, R. E. & Kebler, R. W.(1960). The “half –life” of some scientific and technical literatures. *Am Doc*, 11, 18-22.
- Butler, John A & Mitrovich, Kimberly A (1987). The select panel for the promotion of child health: injury. *Recommendations in Retrospect*. 43 (2), 119-32.
- Brüde, Ulf & Larsson, Jörgen (1993). Models for predicting accidents at junctions where pedestrians and cyclists are involved. How well do they fit? *Acci. Anal. & Prev.*, 25 (5), 499 - 509.
- Brunn, S. D. & O’ Lear, S. R. (1999). Research and communication in the “invisible college” of the human dimensions of global change.The geography of latterday phenomenon. *Global Environmental Change*, 9 (4), 285-301.
- Cameron, Tracy L. (1982). Drinking and driving among American youth: Beliefs and behaviors. *Drug and Alcohol Dependence*, 10 (1), 1-33.
- Camps, D. (2007). Estudio bibliométrico general de colaboración y consumo de la información en artículos originales de la revista Universitas Médica, período 2002 a 2006. *Univ Méd.*, 48 (4), 358-365.
- Camps, D. (2008). Limitaciones de los indicadores bibliométricos en la evaluación de la actividad científica biomédica. *Colombia Médica*, 39 (1), 74-79.
- Carlin, John B; Taylor, Petra & Nolan, Terry (1995). A case control study of child bicycle injuries: Relationship of risk to exposure. *Accid. Anal. & Prev.* , 27 (6), 839-844.
- Carlson, William L. (1973). Age, exposure and alcohol involvement in night crashes. *Journal of Safety Research*, 5 (4), 247-259.
- Carpintero, H. (1983). Algunos métodos cuantitativos en Historia de la Ciencia Psicológica. *Millars*, 8, 1-2, 49-60.
- Carpintero, H.; Gotor, A. & Miralles, J. (1983). Los editores de las revistas científicas en psicología: Un estudio acerca de su influencia en la colaboración de las materias y la productividad presentes en las revistas. *Revista de Psicología General y Aplicada*, 38, 317-348.
- Carpintero, H. & Peiró , J. M. (1981). Psicología contemporánea. *Teoría y métodos cuantitativos para el estudio de su literatura científica*, Valencia: Alfaplus.
- Carpintero, H & Peiró, J. M. (1983). The significance of the bibliometric methodology to the studies of the history of psychology. *Revista de Historia de la Psicología*, 4 (1), 21-32.
- Carpintero, H. & Piñero, J. (1979). *Estudio bibliométrico de la literatura periódica sobre psicología en lengua inglesa*. Valencia: Mimeo.
- Carpintero, H. & Tortosa, F. (1990). *Aplicaciones de la metodología bibliométrica a la historia de Psicología: una revisión de conjunto*. En: F. Tortosa, L. Mayor y H. Carpintero (dirs.). *La Psicología contemporánea desde la Historiografía*. Barcelona: PPU.
- Carpintero, H.; Tortosa, F. & Sanchis-Aldas, P.(1997). El impacto de H. J. Eysenck en la psicología contemporánea. *Revista de Psicología General y Aplicada*, 50 (4), 417-432.

Castillo, Isabel; Alvarez, Octavio & Balaguer, Isabel (2005). Temas de investigación sobre aspectos psicosociales del deporte a través de la base de datos Psycinfo (1887-2001). *Revista de Psicología del Deporte*, vol14, pp. 109-123.

Casswell, S; Gilmore, LL; Silva, P & Brasch, P (1988). What children know about alcohol and how they know it. *British Journal of Addiction*, 83 (2), 223-227.

C' de Baca (2000). Risk factors for recidivism among DWI offenders entering screening: A 4 year follow-up. *Dissertation Abstracts International: Section B: The Sciences and Engineering*, vol 60 (8-b), Feb, pp. 4208.

C' de Baca, J.; Lapham, S.C.; Liang, H.C. & Skipper, B.J. (2000). Victim impact panels. Who is sentenced to attend? Does attendance affect recidivism of first-time DWI offenders? *Journal of Studies on Alcohol*, vol 62 (5), Sep, pp. 615-620.

C' de baca, Janet; Lapham, Sandra C.; Paine, Susan & Skipper, Betty J. (2000). Victim impact panels: Do they impact drunk drivers? A follow-up of female and male, first -time and repeat offenders. *Alcoholism, clinical and experimental research*, vol 24 (9), pp. 1420-1426.

C' de Baca; Miller, William R. & Lapham, Sandra (2001). Risk factors for recidivism among DWI offenders entering screening: A 4 year follow-up. *Journal of Substance Abuse Treatment*, vol 21 (4), Dec, pp. 207-215.

C' de Baca, Janet; Miller, William R. & Lapham, Sandra (2001). A multiple risk factor approach for predicting DWI recidivism. *Journal of Substance Abuse Treatment*, vol 21 (4), Dec, pp. 207-215.

C' de Baca, Janet; Lapham, Sandra; Skipper, Betty J. & Hunt, William C. (2004). Psychiatric disorders of convicted DWI offenders: A comparison among hispanics, americans indians and non-hispanic whites. *Journal of Studies on Alcohol*, vol 65 (4), Jul, pp. 419-427.

C' de Baca, Janet & Lapham, Sandra C. (2005). Perceptions of policy change: Hispanics speak out on the 1998 New Mexico drive-up liquor window closure (2005). *Drugs: Education, Prevention & Policy*, vol 12 (3), Jun, pp. 197-211.

C' de Baca, Janet; McMillan, Garnett P. & Lapham, Sandra C. (2006). Reclassifying DIS-III-R alcohol use disorders to DSM-IV criteria in a sample of convicted impaired drivers. *Journal of Studies on Alcohol*, vol 67 (6), Nov ,pp. 898-903.

Centers for Disease Control and Prevention –CDC-(1988). Premature mortality due to alcohol related motor vehicle traffic fatalities- United States, 1987. *MMWR*, Dec, 37 (49), pp. 753-5.

Centers for Disease Control and Prevention -CDC-(2005). Nonfatal motor vehicle- related backover injuries among children- United States, 2001-2003. *MMWR*, Feb, 54 (6), pp. 144-6.

Centers for Disease Control and Prevention -CDC- (2006). Injuries from motor-vehicle collisions with moose – Maine, 2000-2004. *MMWR (Morbidity & Mortality Weekly Report)*, Dec, 55 (47), pp. 1272-4.

Chassin, Laurie; Barrera, Manuel; Bech, Kirsten & Kossak Juller, Julie (1992). Recruiting a community sample of adolescent children of alcoholics. *Journal of Studies on Alcohol*, 53 (4), 316-319.

Chaviano, O. (2004). Algunas consideraciones teórico – conceptuales sobre las disciplinas métricas. *ACIMED*, 12 (5).

Chen, Chwen Jen & Fauzy Wan Ismail, Wan Mohd (2008). Guiding Exploration through Three-Dimensional Virtual Environments: A Cognitive Load Reduction Approach. *Journal of Interactive Learning Research*, v19, n4, p579-596.

- Chow, TK; Bracker, M.D.; Patrick, K. (1993). Acute injuries from mountain biking (see comments). *West-J-Med*, Aug, 159 (2), 145-8.
- Churchmann, Arza; Tzimir, Yigal (1981). Traffic segregation and pedestrian behavior in a shopping center. *Man Environment Systems*, 11 (1-2), 19-24.
- Christoffel, Katherine K.; Schoffer, Joseph L.; Jovanis, Paul P.; White, Barbara & Tanz, Robert (1986). Childhood pedestrian injury: A pilot study concerning etiology. *Accid. Anal. & Prev.*, 18 (1), 25-35.
- Cinque, Chris (1989). Bicycle safety: A balancing Act. *Physician and Sportmedicine*, 17 (5), 176- 178, 182-183.
- Cirillo, Samuel F.; Andrews, Brian T.; Damron, Susan L.& Pitts, Lawrence H. (1992). Severity and outcome of intracranial lesions in pedestrians injured by motor vehicles. *J -Trauma*, 33 (6), 899-903.
- Clark, Alfred W. & Porliski, Andrew (1979). Social-role correlates of driving accidents. *Human Factors*, 21 (6), 655-659.
- Clayton, Andrew (1985). Youth and traffic safety. *Alcohol, Drugs and Driving*, 1 (1-2), 107-110.
- Cochran, Barbara J (1975). Effect of physical fatigue on learning to perform a novel motor task. *Research Quarterly*, 46 (2), 243-249.
- Cohen, Sidney (1978). Lowering the drinking age: Effects on auto-accidents. *Drug Abuse and Alcoholism Newsletter*, 7 (5), 1-4.
- Cole, J. & Cole, S. (1971). Measuring the quality of sociological research: Problems in the uses of the Science Citation Index. *American Sociological Review*, 23, 23-39.
- Cole, J. & Cole, S. (1973). *Social stratification in science*. Chicago: University Chicago Press.
- Collins, Donna & Celluci, Tony (1991). Effects of a school based alcohol education program with a media prevention component. *Psychological Reports*, 69 (1), 191-197.
- Collins, BA; Langley, JD & Marshall, SW (1993). Injuries to pedal cyclists resulting in death and hospitalization. *N-Z-Med-J*, dec 8, 106 (969), 514-6.
- Conn, P. (1993). The relations between Griffiths scales assessments in the pre-school period and educational outcomes at 7 + years. *Child-Care-Health-Dev*, Jul-Aug, 19 (4), 275-89.
- Conn, Judith M.; Chorba, Terence L.; Peterson, Timothy D.& Rhodes, Phillip (1993). Effectiveness of safety belt use. *Journal of Safety Research*, Apr, 24 (4), 223-232.
- Conn, Judith M.; Chorba, Terence L.; Peterson, Timothy D. & Rhodes, Phillip (1994). Effectiveness of safety belt use: A study using hospital based data for nonfatal motor vehicle crashes. *Journal of Safety Research*, 25 (1), 61.
- Coppens, Nina M (1986). Cognitive characteristics as predictors of children's understanding of safety and prevention. *Journal of Pediatric Psychology*, 11 (2), 189-202.
- Corral, M.I. *La práctica de la Educación Vial. La Educación Vial como componente básico de la educación para la salud*. Universidad Nacional de Educación a Distancia. Madrid. Dirección General de Tráfico. Salamanca, 1995.
- Constantinou, Jules E. & Gubbay, Sasson S. (1990). Epileptic seizures at the wheel: An 11 year experience. *Journal of Epilepsy*, 3 (4), 201-205.

- Cote, T.R.; Sacks, J.J.; Lambert-Huber D.A.; Dannenberg, A.L.; Kresnow, M.J.; Lipsitz, C.M.; Schmidt, E.R. (1992). Bicycle helmet use among Maryland children: effect of legislation and education. *Pediatrics*, Jun, 89 (6 pt 2), 1216-20.
- Cozzens, S. E. (1989). What do citations counts? The rethoric –first model. *Scientometrics*, 15, 437-444.
- Coupey, Susan M. (1984). The challenge of providing health care to adolescent. *Women and Health*, 9 (2-3), 1-14.
- Crane, D. (1969). Social structure in a group of scientifics: a test of the “invisible college” hypothesis. *American Sociological Review*, 34, 335-352.
- Crane, D. (1972). *Invisible Colleges. Diffusion of knowledge in scientific communities*. The University of Chicago Press.
- Cristoffel, KK; Schofer, JL; Jovanis, PP; Brandst, B. & White, B & Tanz, R. (1986). Childhood pedestrian injury: A pilot study concerning etiology. *Accid-Anal-Prev*, Feb, 18 (1), 25-35.
- Cronin, B. (1984). *The citation process. The role and significance of citations in scientific communication*. London:Taylor Graham.
- Cronin, B. (2001). Bibliometrics and beyond: Some thoughts on web based citation analysis. *Journal of Information Science*, 27 (1), 1-7.
- Cross, R.T.; Mehegan, Julie (1988). Young children’s conception of speed: Possible implications for pedestrian safety. *International Journal of Science Education*, 10 (3), 253-265.
- Cross, R.T. & Pitkethly A. (1989). A curriculum model to improve young children’s concept of speed to reduce their pedestrian accident vulnerability. *School Science and Mathematics*, 89 (4), 285-292.
- Cross, R.T. & Pitkethly A. (1991). Concept modification approach to pedestrian safety: A strategy for modifying young children’s existing conceptual framework of speed. *Research in Science and Technological Education*, 9 (1), 93-106.
- Cronin, B. (2001). Hyperauthorship: A postmodern perversion or evidence of a structural shift in scholarly communication practices ? *Journal of the American Society for Information Science and Technology*, vol 52 (7), 558-569.
- Cronin, B.; Shaw, D. & La Barre, K. (2003). A cast of thousands: Coauthorship and subauthorship collaboration in the 20th century as manifested in the scholarly journal literature of psychology and philosophy. *Journal of the American Society for Information Science and Technology*, vol 54 (9), 855-871.
- Cushman, R; James, W & Wackawik, H (1991). Physicians promoting bicycle helmets for children: a randomized trial (see comments). *Am-J-Public-Health*, Aug, 81 (8), 1044-6.
- Dannenberg, Andrew L; Gielen, Andrea C; Beilenson, Peter L & Wilson, Modena H (1993). Bicycle helmet laws and educational campaigns: An evaluation of strategies to increase children’s helmet use. *American Journal of Public Health*, 83 (5), 667-674.
- David, S.S.; Foot, H. C.; Chapman, A.J. & Sheehy, N.P. (1986). Peripheral vision and the aetiology of child pedestrian accidents. *British Journal of Psychology*, 77 (1), 117-135.
- David, S.S.; Foot, Hugh C. & Chapman, Antony J. (1990). Children’s sensitivity to traffic hazard in peripheral vision. *Applied Cognitive Psychology*, 4 (6), 471-484.
- Davis, Deborah J. (1985). Infant car safety: The role of perinatal caregivers. *Birth Issues in Perinatal Care and Education*, 12 (3/1), 21-27.

- De Aberasutri, N.L.; Jiminez, E. & Alarcon, P. (1976). Human Factors which can cause automobile accidents. *Revista de Psicología General y Aplicada*, 31 (143), 1113-1147.
- Dearing, Beverly; Caston, Richard J, & Babin, Joan (1991). The impact of a hospital based educational program on adolescent attitudes toward drinking and driving. *Journal of Drug Education*, 21 (4), 349-359.
- Decina, Lawrence E. & Staplin, Loren (1993). Retrospective evaluation of alternative vision screening criteria for older and younger drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 25 (3), 267-275.
- Decina, Lawrence E.; Temple, Michael G. & Dorer, Heidi S. (1994). Increasing child safety-seat use and proper use among toddlers. *Accid. Anal. & Prev.*, 26 (5), 667-673.
- DeJong, W & Atkin, CK (1995). A review of national television PSA campaigns for preventing alcohol-impaired driving. *J-Public-Health-Policy*, spring, 16 (1), 59-80.
- Delank, KW; Meldau, P & Stoll, W (1995). Traumatology of the facial skull in bicycle accidents. *Laryngorhinootologie*, Jul, 74 (7), 428-31.
- Del Barrio, V. & Mestre, V. (1991). La accidentabilidad y la Educación Vial. *Papeles del Psicólogo*, 64-70.
- Delgado, E. (1997). Incidencia en la normalización de las revistas científicas en la transferencia y evaluación de la información científica. *Rev Neurol*, 25, 1942-6.
- Demetre, James D. & Gaffin, Susan (1994). The salience of occluding vehicles to child pedestrians. *British Journal of Educational Psychology*, 64 (2), 243-251.
- Demetre, J.D.; Lee, D.N.; Pitcairn, T.K.; Grieve, R. & et al. (1992). Errors in young children's decisions about traffic gaps. Experiments with roadside simulations. *British Journal of Psychology*, 83 (2), 189-202.
- Demetre, J.D.; Lee, D.N.; Grieve, R. & Pitcairn, T.K. (1993). Young children's learning on road crossing simulations. *British Journal of Educational Psychology*, 63 (2), 349-359.
- Dhyani, D. ; Bhowmick, S. S. & Keong, Ng W. (2002). *Web informetrics: Extending classical informetrics to the web*, en: Proceedings of the 13 th International Workshop on Database and Expert Systems Applications (DEXA' 02), Washington, DC; IEEE Computer Society, 351-355.
- DiBlasio, Frederick A. (1986). Drinking adolescents on the roads. *Journal of Youth and Adolescence*, 15 (2), 173-188.
- DiGuseppi, C.G.; Rivara, F.P.; Koepsell, T.D. & Polissar, L. (1989). Bicycle helmet use by children. Evaluation of a community-wide helmet campaign (see comments). *Jama*, Oct 27, 262 (16), 2256-61.
- DiGuseppi, C.G.; Rivara, F.P. & Koepsell, T.D. (1990). Attitudes toward bicycle helmet ownership and use by school-age children. *Am-J-Dis-Child*, Jan, 144 (1), 83-6.
- Ding, S.L.; Pai, L.; Wang, J.D. & Chen, K.T. (1994). Head injuries in traffic accidents with emphasis on the comparisons between motorcycle-helmet users and non-users. *J-Formos-Med-Assoc*, Mar, 93 Suppl 1, s42-8.
- Dischinger, P.C.; Cushing, B.M. & Kerns, T.J. (1993). Injury patterns associated with direction of impact: drivers admitted to trauma centers. *J-Trauma*, Sep, 35 (3), 454-8, discussion 458-9.
- Douglas, Richard L. (1983). Youth, alcohol and traffic accidents: Current status. *Recent Developments in alcoholism*, 1, 347-366.

- Dunne, Rosemary G.; Asher, Kenneth N. & Rivara, Frederick P. (1992). Behavior and parental expectations of child pedestrians. *Pediatrics*, 89, 486-490.
- Duryea, Elias J (1983). Utilizing tenets of inoculation theory to developed and evaluate a preventive alcohol education intervention. *Journal of School Health*, 53 (4), 250-256.
- Duryea, Elias & et al. (1984). Six month follow-up results of a preventive alcohol education intervention. *Journal of Drug Education*, 14 (2), 97-104.
- Duryea, Elias J (1985). Student compliance in risky alcohol situations. *Journal of Alcohol and Drug Education*, 30 (2), 44-50.
- Edwards, RW; Thurman, PJ & Beauvais, F (1995): Patterns of alcohol use among ethnic minority adolescent women. *Recent-Dev-Alcohol*, 12, 369-86.
- Edwards, Jerri D.; Myers, Charlsie; Ross, Lesley A. & et al. (2009). The Longitudinal Impact of Cognitive Speed of Processing Training on Driving Mobility. *Gerontologist*; v49, n4, p.485-494.
- Elkind, Pamela D (1993). Correspondance between knowledge, attitudes and behavior in farm health and safety practices. *Journal of Safety Research*, 24 (3), 171-179.
- Elliot, Delbert (1987). Self-reported driving while under the influence of alcohol/drugs and the risk of alcohol/drug-related accidents. *Alcohol, Drugs and Driving*, 3 (3-4), 31-43.
- Enzler, M; Schibli, M; Stohr, S & Harder, F (1992). Accidents with bicycles and motorcycles. The injury pattern, costs, and possibilities for prevention. *Aktuelle-Traumatol*, Jun, 22 (3), 89-95.
- Eriksen, Michael P. & Gielen, Andrea C. (1983). The application of health education principles to automobile child restraint programs. *Health Education Quarterly*, 10 (1), 30-55.
- Escorcia, T. (2009). *El análisis bibliométrico como herramienta para el seguimiento de publicaciones científicas*. Trabajo de pregrado. Bogotá, DC, Colombia. Universidad Javeriana, Departamento de Microbiología.
- Espinosa González, Antonio & Vidanes Diez , Julio (1991). *El currículo de la Educación Secundaria Obligatoria*. Editorial Escuela Española. Madrid.
- Evans, Leornad (1987). Young driver involvement in severe car crashes. *Alcohol, Drugs and Driving*, 3 (3-4), 63-78.
- Faber, Marylin M. (1986). A review of efforts to protect children from injury in car crashes. *Family and Community Health*, 9 (3), 25-41.
- Farris, Candace; Trofimovich, Pavel; Segalowitz, Norman & Gatbonton, Elizabeth (2008). Air Traffic Communication in a Second Language: Implications of Cognitive Factors for Training and Assessment. *TESOL Quarterly: A Journal for Teachers of English to Speakers of Other Languages and of Standard English as a Second Dialect*, v42, n3, p.397-410
- Fawcett, Stephen B.; Seekins, Tom & Jason, Leonard A. (1987). Policy research and child passenger safety legislation: A case study and experimental evaluation. Special Issue: Children's injuries: Prevention and public policy. *Journal of Social Issues*, 43 (2), 133-148.
- Farrell, Michael (1988). Young people and alcohol. *British Journal of Addiction*, 83 (10), 1137-1138.
- Farrow, James A. (1985). Drinking and driving behaviors of 16 to 19 year olds. *Journal of Studies on Alcohol*, 46 (5), 369-374.
- Farrow, James A. (1987). Young driver risk taking: A description of dangerous driving situations among 16 to 19 year old drivers. *International Journal of the Addictions*, 22 (12), 1255-1267.

- Farrow, James A. (1989). Evaluation of a behavioral intervention to reduce DWI among adolescent drivers. *Alcohol, Drugs and Driving*, 5 (1), 61-72.
- Farrow, James A. & Brissing, Peter (1990). Risk for DWI: A new look at gender differences in drinking and driving influences, experiences, and attitudes among New adolescent drivers. *Health Education Quarterly*, 17 (2), 213-221.
- Fell, James C. & Nash, Carl E. (1989). The nature of the alcohol problem in US fatal crashes. *Health Education Quarterly*, 16 (3), 335-343.
- Feist, G. J. (1997). Quantity, quality, and depth of research as influences on scientific eminence: is quantity most important? *Creativity Research Journal*, 10 (4), 325-335.
- Ferrari, Joseph R & Baldwin, Charles H (1989). Promoting safety belt use in shopping carts: "Buckle-up your baby". *Environment and Behavior*, 21 (5), 603-619.
- Ferrater Mora, J. (1979). *Diccionario de Filosofía*, Madrid, Alianza Editorial.
- Findley, Larry J.; Fabrizio, Michael; Thommi, George & Suratt, Paul M. (1989). Severity of sleep apnea and automobile crashes. *New England Journal of Medicine*, 320 (13), 868-869.
- Finlay, Finola & Box, Dale (2008). *Moving from Case-by-Case Transfer to Formal Articulation: Assessing the Business Case. Research Results*. British Columbia Council on Admissions and Transfer. 709 - 555 Seymour Street, Vancouver, BC, V6B 3H6 Canada.
- Finn, Peter (1976). Transportation education and the social studies. *Social Studies*, 67, 3, 128-31.
- Finn, Peter & Wolff, Peter (1978). Learning about emergency vehicles. *Journal of School Health*, v 48, n10, p. 600-602.
- Fisher, Leslie (1988). Childhood injuries causes, preventive theories and case studies. *Journal of Environmental Health*, 50, 6, 355-60.
- Flade, A (1980). Subjective and objective traffic behavior in children. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 27, 4-7.
- Forbes, T.W.; Nolan, R.O.; Schmidt, F.L. & Vanosdall, F.E. (1975). Driver performance measurement based on dynamic driver behavior patterns in rural, urban, suburban and freeway traffic. *Accid. Anal. & Prev.*, 7 (49, 257-280).
- Foss, Robert D. (1985). Psychosocial factors in child safety restraint use. *Journal of Applied Social Psychology*, 15 (3), 269-284.
- Foss, Robert D. (1987). Sociocultural perspective on child occupant protection. *Pediatrics*, Dec, 80 (6), pp. 886-893.
- Foss, Robert D. (1989). Evaluation of a community wide incentive program to promote safety restraint use. *American Journal of Public Health*, Mar, 79 (3), pp. 304-6.
- Foss, Robert D. (1994). Seat belt use among drinking drivers in Minnesota. *American Journal of Public Health*, Nov, 84 (11), 1732-7.
- Foss, Robert D. & Evenson, R. (1999). Effectiveness of graduated driver licensing in reducing motor vehicle crashes. *American Journal of Preventive Medicine*, Jan, 16 (1 suppl), pp. 47-56.
- Foss, Robert D. & Goodwin, A. (2003). Enhancing the effectiveness of graduated driver licensing legislation. *Journal of Safety Research*, Jan, 34 (1), pp. 79-84.

- Foss, Robert D. (2007). Improving graduated driver licensing systems: a conceptual approach and its implications. *Journal of Safety Research*, 38 (2), pp. 185-92.
- Frame, J. D.; Narin, F.; Carpenter, M. P. (1977). The distribution of world science. *Social Studies of Science*, 7 (4), 501-516.
- Frank, Robert G.; Bouman, Dawn E.; Cain, Kathlee & Watts, Clark (1992a). Primary prevention of catastrophic injury. *American Psychologist*, 47 (8), 1045-1049.
- Frank, Robert G.; Bouman, Dawn E.; Cain, Kathleen & Watts, Clark (1992b). A preliminary study of a traumatic injury prevention program. *Psychology and Health*, 6 (1-2), 129-140.
- Freund, Barbara & Petrakos, Davithoula (2008). Continued Driving and Time to Transition to Nondriver Status through Error-Specific Driving Restrictions. *Gerontology & Geriatrics Education*, v29, n4, p.326-335.
- Fundación Mapfre. Instituto de Seguridad Vial. (1998). *Guía del peatón, el viajero y el ciclista*. Madrid: Mapfre.
- Fundación Mapfre. Instituto de Seguridad Vial. (1998). *La Educación vial en la educación infantil*. Madrid: Mapfre.
- Fundación Mapfre. Instituto de Seguridad Vial (1998). *Guía del formador*. Madrid: Mapfre.
- Fuortes, L; Phillips, K & Muldoon, J (1990). Traumatic head and spinal cord injury in Iowa. *Iowa-Med*, dec, 80 (12), 560-2.
- Galski, Thomas; Ehle, Holly T. & Bruno, Richard L. (1990). An assessment of measures to predict the outcome of driving evaluations in patients with cerebral damage. *American Journal of Occupational Therapy*, 44 (8), 709-713.
- Gantz, Walter; Fitzmaurice, Michael & Yoo, Eusun (1990). Seat belt campaigns and buckling up: Do the media make a difference? *Health Communication*, 2 81), 1-12.
- García Díaz, I. & Sotolongo Aguilar, G. (1995). Bibliometría comparada sobre tecnología de información: Diez años de la base de datos Eric. *Ciencias de la Información*, 26 (4), 162-173.
- Garder, Per (1989). Pedestrian safety at traffic signals: A study carried out with the help of a traffic conflicts technique. *Accid. Anal. & Prev.*, 21 (5), 435-444.
- Garfield, E. (1972). Citation analysis as a tool in journal evaluation. *Science*, 178, 471-499.
- Garfield, E. (1976). Significant journal of Science. *Nature*, 264, 609-615.
- Garfield, E. (1976). Journal Citation Reports. A bibliometric analysis of references. *Annual V.9*. Institute for Scientific Information. Philadelphia.
- Garfield, E. (1979). Is citation analysis a legitimate evaluation tool? *Scientometrics*, 36, 343-362.
- Garling, Tommy; Svensson Garling, Anita & Valsiner, Jaan (1984). Parental concern about children's traffic safety in residential neighborhoods. *Journal of Environmental Psychology*, 4 (3), 235-252.
- Garling, Tommy; Garling, Anita & Valsiner, Jaan (1987). Adults' assessments of children's accidents risks. *Psychological Reports*, 60 (3, Pt 1), 10003-1010.
- Gazit, H Amatzia (1992). Selected peer group social leaders as influence agents in schools. *International Journal of Adolescent Medicine and Health*, 5 (3-4).

- Gbaanador, Gbaranen; Fruin, Alan H.; Taylon, Charles (1986). Role of routine emergency cervical radiography in head trauma. *The American Journal of Surgery*, 152, 643-648.
- Geller, E. Scott; Casali, John G. & Johnson, Richard P. (1980). Seat Belt usage: A potential target for applied behavior analysis. *Journal of Applied Behavior Analysis*, vol 13 (4), Win, pp. 669-675.
- Geller, E. Scott; Johnson, Richard P. & Pelton, Susan P. (1982). Community based interventions for encouraging safety belt use. *American Journal of Community Psychology*, vol 10 (2), Apr, pp. 183-195.
- Geller, E. Scott; Peterson, Lisa & Talbot, Elizabeth (1982). A behavioural analysis of incentive prompts for motivating seat belt use. *Journal of Applied Behavior Analysis*, vol 15 (3), Fal, pp. 403-413.
- Geller, E. Scott; Erickson, Jeff B. & Buttram, Brenda A. (1983). Attempts to promote residential water conservation with educational, behavioural and engineering strategies. *Population & Environment: Behavioral & Social Issues*, vol 6 (2), sum, pp. 96-112.
- Geller, E. Scott & Hahn, Heidi (1984). Promoting safety belt use at industrial sites: An effective program for blue collar employees. *Professional Psychology: Research and Practice*, vol 15 (4), Aug, 1984, pp. 553- 564.
- Geller, E. Scott; Bruff, Cherly D. & Nimmer, James G. (1985). Flash for life': Community based prompting for safety belt promotion. *Journal of Applied Behavior Analysis*, vol 18 (4), Win, pp. 309-314.
- Geller, E. Scott; Rudd, James R.; Kalsher, Michael J. & Streff, Fredrick M. (1987). Employer based programs to motivate safety belt use: A review of short term and long term effects. *Journal of Safety Research*, vol 18 (1), Sep, pp. 1-17.
- Geller, E. Scott & Lehman, Galen R. (1988). Drinking driving intervention strategies: A person situation behavior Framework , en "Social control the drinking driver", de Laurence, Michael D. (ed), Snortum, John R. (ed), Zimring, Franklin E.(ed); Chicago, Il, 452 pp.
- Geller, E. Scott. (1990). A conceptual framework for developing and evaluating behaviour change interventions for injury control. *Health Education Research*, vol 5 (2), Jun, Special issue: Traffic injury prevention, pp. 125-137.
- Geller, E. Scott (1990). Preventing injuries and death from vehicles crashes: Encouraging belts and discouraging booze, en "Social influence processes and prevention" de Edwards, John (ed), Tndale, R. Scott (ed), Health, Linda (ed); Posavac, Emil J. (ed); pp. 249-277. New York, 345 pp.
- Geller, E. Scott (1990). Performance management and occupational safety: Start with a safety belt program. *Journal of Organizational Behavior Mangement*, vol 11(1), Special issue: Promoting excellence through performance management, pp. 149-174.
- Geller, E. Scott; Clarke, Steven W. & Kalsher, Michael J. (1991). Knowing when to say when. A simple assessment of alcohol impairment. *Journal of Applied Behavior Analysis*, vol 24 (1), Sep, 1991, pp. 65-72.
- Geller, E. Scott (1991). The buckle-up promise card: A versatile intervention for large-scale behaviour change. *Journal of Applied Behavior Analysis*, vol 24 (1), spr, 1991, pp. 91-94.
- Geller, E. Scott (1993) Increasing road safety behaviors en " Promoting health and mental health in children, yuth and families", Springer publishing, New York, 1993.
- Geller, E. Scott (1996). "The psychology of safety: How to improbé behaviors and anttitudes on the job". Radnor, PA: US: Chilton Book Company, VA, US.

- Geller, E. Scott (2001). Dream –operationalize-intervene-test: If you want to make a difference just do it!. *Journal of Organizational Behavior Management*, vol 21 (1), pp. 109-121.
- Geller, E. Scott; Hickman, Jeffrey S. & Pettinger, Charles B. (2004). The airline lifesaver: A 17 year analysis of a technique to prompt the delivery of a safety message. *Journal of Safety Research*, vol 35 (4), 2004, pp. 357-366.
- Geller, E. Scott (2005). Behavior based safety and occupational risk Management. *Behavior Modification*, vol 29 (3), May, 2005, pp. 539-561.
- Geller, E. Scott. Occupational injury prevention and applied behavior analysis en . “Injury and violence prevention: Behavioral science theories, methods, and applications”, de Gielen, Andrea Carlson; Sleet, David A.; DiClemente, Ralph. 2006. San Francisco, 534. pp
- Gervas, T.T.; Pérez Fernández, M.M. & García Sagrado, P. (1990). Science Citation Index: posibilidades y utilización. *Med Clin*, 95, 582-588.
- Gil Roales-Nieto, J. & Luciano Soriano, M. C. (2002). Algunas reflexiones sobre los criterios de evaluación de la calidad de la investigación en Psicología. *Análisis y Modificación de Conducta*, 28 (119), 431-454.
- Grayson, G.B. (1981). The identification of training objectives: What shall we tell the children? *Accid. Anal. & Prev.*, 13 (3), 169-173.
- Gregersen, N. P. (1994). Systematic cooperation between driving schools and parents in driver education, an experiment. *Accident Analysis and Prevention*, Aug, 26 (4), pp. 453-61.
- Gregersen, N.P. (1994). Children’s road safety and the strategy of voluntary traffic safety clubs. *Accident Analysis and Prevention*, Aug, 26 (4), pp. 463-70.
- Gregersen, N.P. (1996). Road safety improvement in large companies. An experimental comparison of different measures. *Accident Analysis and Prevention*, May, 28 (3), pp. 297-306.
- Gregersen, N. P. (1996). Young drivers’ overestimation on their own skill-an experiment on the relation between training strategy and skill. *Accident Analysis and Prevention*, Mar, 28 (2), pp. 243-50.
- Gregersen, N.P.; Berg, H. Y.; Engström, I.; Nolén, S. & Rimmö, P. A. (2000). Sixteen years age limit for learner drivers in Sweden – an evaluation of safety effects. *Accident Analysis and Prevention*, Jan, 32 (1), pp. 25-35.
- Gregersen, Nils Petter; Nyberg, Anders & Berg, Hans-Yngve (2003). Accident involvement among learner drivers an analysis of the consequences of supervised practice. *Accident Analysis and Prevention*, Sep, 35 (5), pp. 725-730.
- Geller, E. Scott (1989). Intervening to increase children’s use of safety belts. *Alcohol, drugs and Driving*, 5 (1), 37-59.
- Gemming, Marianne G. & and others (1984). A community health education approach to occupant protection. *Health Education Quarterly*, may, 11 (2), 147-158.
- Gennari, M. & Laudano, M. (1986). Fatal motorcycle, motorbike and bicycle accidents. Cases from the medico-legal sector of Parma (1973-82). *Acta-Biomed-Ateneo-Parmense*, 57 (1-2), 53-61.
- Gersten, Leon (1984). Here’s what our schools are doing to combat drunk driving. *American School Board Journal*, 171 (5), 34-35.

- Gielen, A. C. & Radius, S. (1984). Project KISS: educational approaches & evaluation measures. *Health Education*, Aug- Sep, 15 (5), pp. 43-7.
- Gielen, Andrea C.; Eriksen, Michael P.; Daltroy, Lawren H. & Rost, Kathryn (1984). Factors associated with the use of child restraint devices. *Health Education Quarterly*, 11 (2), 195-206.
- Gielen, A.C. (1992). Health education and injury control: integrating approaches. *Health Education Quarterly*, Summer, 19 (2), pp. 203-18.
- Gielen, A.C.; Wilson, M.E.; Faden, R. R.; Wissow, L. & Harvilchuck, J. D. (1995). In- home injury prevention practices for infants and toddlers: the role of parental beliefs, barriers, and housing quality. *Health Education Quarterly*, Feb, 22 (1), pp. 85-95.
- Gielen, A. C. ; Dannenberg, A. L. ; Ashburn, N. & Kou, J. (1996). Teaching safety: evaluation of a children's village in Maryland. *Injury Prevention*, Mar, 2 (1), pp. 26-31.
- Gielen, A.C.; Wilson, M.E.; McDonald, E.M.; Serwint, J.R.; Andrews, J. S.; Hwang, W.T. & Wang, M.C. (2001). Randomized trial of enhanced anticipatory guidance for injury prevention. *Archives of Pediatrics & Adolescent Medicine*, Jan, 155 (1), pp. 42-9.
- Gielen, A.C.; McDonald, E.M.; Wilson, M.E.; Hwang, W.T.; Serwint, J. R.; Andrews, J. S.; Wang, M. C. (2002). Effects of improved access to safety counselling, products, and home visits on parents' safety practices: results of a randomized trial. *Archives of Pediatrics & Adolescent Medicine*, Jan, 156 (1), pp. 33-40.
- Gielen, A. C. & Sleet, D. (2003). Application of behaviour change theories and methods to injury prevention. *Epidemiologic Reviews*, 25, pp. 65-76.
- Gielen, A. C. Defrancesco, Susan; Bisbahai, David; Mahoney, Patricia; Ho, Shiu & Guyer, Bernard (2004). Child pedestrian : the role of parental beliefs and practices in promoting safe walking in urban neighborhoods. *Journal of Urban Health*, Dec, 81 (4), pp. 545-555.
- Gielen, A. C. ; McKenzie, L.B. ; McDonald, E. M. ; Shileds, W. C.; Wang, M. C.; Cheng, Y. J. Weaver, N. L. & Walker, A. R. (2007). Using a computer kiosk to promote child safety: results of a randomized, controlled trial in an urban pediatric emergency department. *Pediatrics*, Aug, 120(2), pp. 330-9.
- Gielen, A. C.; McDonald, E.; Frattaroli, S.; Mckenzie, L.B.; Backes, B.; Glenshaw, M.; Shileds, W. & Bulzacchelli, M. T. (2009). If you build it, will they come? Using a mobile safety centre to disseminate safety information and products to low income urban families. *Injury Prevention: Journal of The International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*, Apr, 15 (2), pp. 95-9.
- Glänzel, W.; Shubert, A. & Gzerwon, H. J. (1999). A bibliometric analysis of international scientific cooperation of the European Union (1985-1995). *Scientometrics*, 45 (2), 185-202.
- Glass, Ronald B.J.; Sivit, Carlos J.; Sturm, Peter F.; Bulas, Dorothy Y. & Eichelberger, Martin R. (1994). Lumbar spine injury in a pediatric population: Difficulties with computed tomographic diagnosis. *J-Trauma*, 37 (5), 815-819.
- Gliksman, Louis; Douglas, Ronald R. & Smythe, Cindy (1983). The impact of a high school alcohol education program utilizing a live theatrical performance: A comparative study. *Journal of Drug Education*, 13, 83, 229-248.
- Goffman, W. & Morris, T. (1970). "Bradford's law and library acquisitions". *Nature*, 226 (5249), june, 922-3.
- Gorbea-Portal, S. (1994). Principios teóricos y metodológicos de los estudios métricos de la información. *Investigación Bibliotecológica*, 8 (17), pp. 23-32.

- González de Dios, M. & Mateos, M. A. (1997). Indicadores bibliométricos: Características y limitaciones en el análisis de la actividad científica. *An Esp Pediatr*, 47, 235-244.
- Gould, Benina B. & Gould, Jeffrey B. (1991). Young people's perception of the space shuttle disaster. *Case Study. Adolescence*, 26 (102), 295-303.
- Graham, C.J., Kittredge, D. & Stuemky, J.H. (1992). Injuries associated with child safety seat misuse. *Pediatr-Emerg-Care*, dec, 8 (6), 351-3.
- Grant, KA; Lane, PL; Janus, G. & Okovita, L. (1995). An evaluation of a hospital-based drinkings and driving prevention program. *Can-J-Public-Health*, Mar-Apr, 86 (2), 91-4.
- Grant, Marcus & Plant, Martin (1985). Alcohol, youth and traffic safety: Public policy: An International Perspective. *Alcohol, Drugs and Driving*, 1 (1-2), 97-106.
- Grayson, G.B. (1981). The identification of training objectives: What shall we tell the children? *Accid. Anal. & Prev.*, 13 (3), 169-173.
- Greenberg, Larrie W. & Coleman, Allan B. (1982). A prenatal and postpartum safety education program: Influence on parental use of infant car restraints. *Journal of Developmental and Behavioral Pediatrics*, 3 (1), 32-34.
- Gregersen, Nils Peter (1994). Systematic cooperation between driving schools and parents in driver education, an experiment. *Accident Analysis and Prevention*, 26 (4), 453-461.
- Gregersen, Nils Petter & Nolen, Sixten (1994). Children's road safety and the strategy of voluntary traffic safety clubs. *Accid. Anal. & Prev.*, 26 (4), 463-470.
- Groeger, J. A. & Brown, I. D. (1988). Motion perception is not direct with indirect viewing systems. *Vision in vehicles- II*. Gale, A. G. (Ed.); Freman, MH (Ed); Haslegrave, CM(Ed); Smith, P (Ed); Tayler, SP (Ed); pp. 27-34. Oxford, England: North- Holland, XI, 427 pp. 27-34.
- Groeger, J. A. & Browmn, I. D. (1989). Assessing one's own and others' driving ability: Influences of sex, age, and experience. *Accident Analysis and Prevention*, vol 21 (2), Apr, pp. 155-168.
- Groeger, J. A. (1989). Conceptual bases of drivers' errors. *Irish Journal of Psychology*, vol 10 (2). Special issue: *Cognitive Science*, pp. 276-290.
- Groeger, J. A. (1990). Drivers' errors in, and out, context. *Ergonomics*, vol 33 (1011), Oct-Nov, pp. 1423-1429.
- Groeger, J.A. & Chapman, Peter R. (1990). Errors and bias in assessments of danger and frequency of traffic situations. *Ergonomics*, vol 33, Oct- Nov, pp. 1349-1363.
- Groeger, J. A. (1995). Psychological influences on traffic law compliance. *Análise Psicológica*, vol 13 (3), Jul-Sep, pp. 257-269.
- Groeger, J. A. & Grande, Gunn E. (1996). Self preserving assessment of skill?. *British Journal of Psychology*, vol 87 (1), Feb., pp. 61-79.
- Groeger, J. A. & Chapman, P. R. (1996). Judgement of traffic scenes. The role of danger and difficulty. *Applied Cognitive Psychology*, vol 10 (4), Aug, pp. 349-364.
- Groeger, J.A. & Chapman, P.R. (1997). Normative influences on decisions to offend. *Applied Psychology: An International Review*, vol 46 (3), Jul, pp. 265-285.
- Groeger, J. A. & Rothengatter, J. A. (1998). Traffic psychology and behaviour. Transportation Research part F: Traffic Psychology and Behavior. Vol 1, f (1), Aug, pp. 1-19.

- Groeger, John A.; Field, David & Hammond, Sean M. (1999). Measuring memory span. *International Journal of Psychology*, vol 34 (5-6), Oct-Dec. Special issue: Short term / Working Memory, pp. 359-363.
- Groeger, John A. (1999). Expectancy and control: Perceptual and cognitive aspects of the driving task. *Human Performance and Ergonomics*. Hancock, Peter A. (ed.); pp. 234-264. San Diego, CA, US. Academic Press, XXIV, 397.
- Groeger, J. A. (2000). Why I study... driving. *The Psychologist*, vol. 13 (9), Sep., pp. 448-449.
- Groeger, J. A. (2000). Understanding driving: Applying cognitive psychology to a complex everyday task *Frontiers of Cognitive Science*. New York, NY, US: Psychology Presss, XVI, 254.
- Groeger, John A. (2002). Trafficking in cognition: Applying cognitive psychology to driving. *Transportation Research Part F.: Traffic Psychology and Behavior*, vol 5(4), Dec, pp. 235-248.
- Groeger, John A.; Clegg, Benajmin A. & O' Shea, Geoffrey (2005). Conjunction in simulated railway signals: A cautionary note. *Applied Cognitive Psychology*, vol 19 (8), Dec, pp. 973-984.
- Groeger, John A. (2007). Systematic changes in the rate of instruction during driver training. *Applied Cognitive Psychology*, vol 21 (9), Dec, pp. 1229-1244.
- Groeger, J. A. & Banks, A. P. (2007). Anticipating the content and circumstances of skill transfer: Unrealistic expectations of driver training and graduated licensing. *Ergonomics*, vol 50 (8), Aug, pp. 1250-1263.
- Groeger, J.A.; Banks, A.P. & Simpson, P.J. (2008). Serial memory for sound specified locations: Effectos of spatial uncertainty and motor suppression. *The Quarterly Journal of Experimental Psychology*, vol 61 (2), Feb, pp.248-262.
- Grossman, Michael; Chaloupka, Frank L.; Saffer, Henry & Laixuthai, Adit (1994). Effects of alcohol price policy on youth: A summary of economic research. *Journal of Research on Adolescence*, 4 (2), 347-364.
- Grossman, D.C.; Hart, L.G.; Rivara, F.P.; Maier, R.V. & Rosenblatt, R. (1995). From roadside to bedside: the regionalization of trauma care in a remote rural county. *J-Trauma*, Jan, 38 (1), 14-21.
- Guerin, Bernard (1994). What do people think about the risks of driving? Implications for traffic safety interventions. *Journal of Applied Social Psychology*, 24 (11), 994-1021.
- Gurnack, Anne M. (1989). Rehabilitation outcomes for alcohol impaired drivers referred for assessment in two Wisconsin counties. *Journal of Alcohol and Drug Education*, 35 819, 45-49.
- Guth, David A.; Hill, Everett W. & Rieser, John J. (1989). Test of blind pedestrians' une of traffic sounds for street-crossing alignment. *Journal of Visual Impairment and Blindness*, 83 (9), 461-468.
- Haberman, Paul W. (1987). Alcohol and alcoholism in traffic and other accidental deaths. *American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 13 (4), 475-484.
- Haberman, Paul W. & Green, Robert E. (1992). Driver fatalities and DUI offenders in New Jersey. *International Journal of the Addictions*, 27 (6), 675-681.
- Hakpern, JS (1990). Bicycle helmets for children. *J-Emerg-Nurs*, Jan-Feb, 16 (1), 36-40.
- Halligan, Peter W.; Marsahall, John C. & Ramachandran, Vilayanur S. (1994). Ghosts in the machine: A case description of visual and haptic hallucinations after right hemisphere stroke. *Cognitive Neuropsychology*, 11 (4), 459-477.
- Halvorson, T. R. (1998). Searcher responsibility for quality in the Web Worlds. *Searcher*, 6(9), 12-14.

- Hamilton, M.R.; Menkes, D.B. & Jeffery, A.K. (1994). Early intervention for alcohol misuse: encouraging doctors to take action. *N-Z-Med-J*, Nov 9, 107 (989), 454-6.
- Hasselberg, M. & Laflamme, L. (2003). Socioeconomic background and road traffic injuries: a study of young car drivers in Sweden. *Traffic Injury Prevention*, Sep, 4 (3), pp. 249-254.
- Hasselberg, M. ; Vaez, Marjan & Laflamme, L. (2005). Socioeconomic aspects of the circumstances and consequences of car crashes among young adults. *Social Sciences & Medicine*, Jan, 60 (2), pp. 287-95.
- Hasselberg, M. & Laflamme, L. (2005). The social patterning of injury repetitions among young car drivers in Sweden. *Accident Analysis and Prevention*, 37 (1), pp. 163-8.
- Hasselberg, M. & Laflamme, L. (2008). Road traffic injuries among young car driver by country of origin and socioeconomic position. *International Journal of Public Health*, 53 (1), pp. 40-5.
- Hasselberg, M. & Laflamme, L. (2009). How do car crashes happen among young drivers aged 18-20 years? Typical circumstances in relation to license status, alcohol impairment and injury consequences. *Accident Analysis and Prevention*, Jul, 41 (4), pp. 734-8.
- Hartos, Jessica ; Nissen, William J. & Simons- Morton, Bruce G. (2001). Acceptability of the checkpoints parent teen driving agreement: Pilot test. *American Journal of Preventive Medicine*, vol 21 (2), Aug, pp. 138-141.
- Hartos, Jessica & Branch, Bethesda (2001). Do parent imposed delayed licensure and restricted driving reduce risky driving behaviors among newly licensed teens?. *Prevention Science*, vol 2 (2), Jun, pp. 113-122.
- Hartos, Jessica; Eitel , Patricia & Simons- Morton, Bruce G. (2002). Parenting practices and adolescent risky driving: A three month prospective study. *Health Education & Behavior*, vol 29 (2), Apr, pp. 194-206.
- Hartos, Jessica L; Shattuck, Teresa; Simons Morton, Bruce G. & Beck, Kenneth (2004). An in depth look at parent imposed driving rules: Their strength and weaknesses. *Journal of Safety Research*, vol 35 (5), pp. 547-555.
- Hartos, Jessica L. & Charlotte, N.C. (2004). Parents' intended limits on adolescents approaching unsupervised driving (2004). *Journal of Adolescent Research*, vol 19 (5), Sep 2004, pp. 591-606.
- Hartos, Jessica L. ; Simons- Morton, Bruce G.; Beck, Kenneth H. & Leaf, William A.(2005). Parent imposed limits on high risk adolescents driving: Are they stricter with graduated driver licensing?. *Accident Analysis and Prevention*, vol 37 (3), May 2005, pp. 557-562.
- Hartos, Jessica & Simons- Morton, Bruce G. (2006). Parents and their newly-licensed teen drivers: Promoting parent management of novice teen driving en "New developments in parent-child relations" de Devore, Dorothy M. (Ed.); pp. 281-298. Hauppauge, NY, US: Nova Science Publishers, 2006. xii, 316 pp.
- Hartos, Jessica L. & Huff, David C. (2007). Changing the "culture of teen driving": Integrating parent involvement and driver education en "Adolescent behavior research advances", de Darlon, Earl B. (Ed.); pp. 27-45. Hauppauge, NY, US: Nova Biomedical Books, 2007. xiii, 235 pp
- Hansen, William B. (1994). Prevention of alcohol use and abuse. *Preventive Medicine An International Journal Devoted to Practice and Theory*, 23 (5), 683-687.
- Hansmann, Ralf; Crott, Helmut W.; Mieg, Harald A. & et al. (2009). Improving Group Processes in Transdisciplinary Case Studies for Sustainability Learning. *International Journal of Sustainability in Higher Education*, v10 n1 p33-42 2009.

- Hargens, LL (1990). Variation in journal peer reviews systems. *JAMA*, 263, 1348-1352.
- Harrell, W.A. (1991). Factors influencing pedestrian cautiousness in crossing streets. *Journal of Social Psychology*, 131 (3), 367-372.
- Harrell, W.A. & Bereska, Tami (1992). Gap acceptance by pedestrians. *Perceptual and Motor Skills*, 75, 432-434.
- Hartley, James (1973). The effect of pre-testing on post-test performance. *Instructional Science*, 2 (2), 193-214.
- Hauber, Albert R (1980). The social psychology of driving behavior and the traffic environment: Research on aggressive behavior in traffic. *International Review of Applied Psychology*, 29 (4), 461-474.
- Hauckeland, Vidar Jan (1996). Welfare consequences of injuries due to traffic accidents. *Accid. Anal. & Prev.*, 28 (1), 63-72.
- Hedlund, James (1984). An assessment of the 1982 traffic fatality decrease . *Accident Analysis and Prevention*, vol 16 (4), Aug, 1984, pp. 247-261.
- Hedlund, James (1995). Meta-analysis helps to define the policy-relevance of drink driving research. *Addiction*, vol 90 (12), Dec, pp. 1593-1594.
- Hedlund, James; Shults, Ruth A. & Compton, Richard (2003). What we know, what we don't know, and what we need to know about graduated driver licensing. *Journal of Safety Research*, 34 (1), Jan, pp. 107-115.
- Hedlund, James & Compton, Richard (2004). Graduated driver licensign research in 2003 and beyond. *Journal of Safety Research*, vol 35 (1), pp. 5-11.
- Hedlund, James & Compton, Richard (2005). Graduated driver licensing research in 2004 and 2005. En Recent development in alcoholism: vol 17, alcohol problems in adolescents and youth adults, de Galantar, Marc de Kluwer, NY.
- Hedlund, James; Shults, Ruth A. & Compton, Richard (2006). Graduated driver licensing and teenage driver research 2006. *Journal of Safety Research*, vol 37 (2), pp. 107-121.
- Hedlund, James (2007). Novice teen driving: GDL and beyond (2007). *Journal of Safety Research*, vol 38 (2), pp. 259-266.
- Hennessy, Dwight A. & Wiesenthal, David L. (1997). The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviours. *Violence and Victims*, vol 17 (6), Dec, pp. 707-718.
- Hennessy, Dwight A. (1997). The relationship between traffic congestion, driver stress and direct versus indirect coping behaviours. *Ergonomics*, vol 40 (3), Mar, pp. 348-361.
- Hennessy, Dwight A. & Wiesenthal, David L. (1999). Traffic congestion, driver stress, and driver aggression. *Aggressive Behavior*, vol 25 (6), pp. 409-423.
- Hennessy, Dwight A.; Wiesenthal, David L. & Khon, Paul M. (2000). The influence of traffic congestion, daily hassles, and trait stress susceptibility on state driver stress: An interactive perspective. *Journal of Applied Biobehavioral Research*, vol 5 (2), pp. 162-179.
- Hennessy, Dwight A. (2000). The interaction of person and situation within the driving environment: Daily hassles, traffic congestion, driver stress, aggression, vengeance and past performance. *The Sciences and Engineering*, vol 60 (8-B), Feb, pp. 4301.

- Hennessy, Dwight A. & Wiesenthal, David L. (2001). Gender, driver aggression, and driver violence: An applied evaluation. *Sex Roles*, vol 44 (11-12), pp. 661-676.
- Hennessy, Dwight A. (2001). Further validation of the driving vengeance questionnaire. *Violence and Victims*, vol 16 (5), Oct, pp. 565-573.
- Hennessy, Dwight A. The relationship between driver aggression, violence, and vengeance (2002).
- Hennessy, Dwight A. & Wiesenthal, David L. (2004). Age and vengeance as predictors of mild driver aggression. *Violence and Victims*, vol 19 (4), Aug, pp. 469-477.
- Hennessy, Dwight A.; Jakubowski, Robert & Benedetti, Alyson J. (2005). The influence of the actor-Observer bias on attributions of other drivers. *Contemporary issues in road user behaviour and traffic safety*, pp. 13-20.
- Hennessy, Dwight A. & Wiesenthal, David L. (2005). Driving vengeance and wilful violations: Clustering of problem driving attitudes. *Journal of Applied Social Psychology*, vol 35 (1), Jan, pp. 61-79.
- Hennessy, Dwight A. (2005). Contemporary issues in road user behaviour and traffic safety. *Hauppauge*, 291 pp.
- Hennessy, Dwight A.; Lanni- Manley, Elizabeth & Maiorana, Nicole (2006). The effects of fatal vision goggles on drinking and driving intentions in college students. *Journal of Drug Education*, vol 36 (1), pp. 59-72.
- Herman, James F. (1986). Children's and adults' acquisition of spatial information: Actual and simulated environmental experience. *Journal of General Psychology*, 393-395.
- Herrstedt, Lene (1992). Traffic calming design a speed management method. *Accid. Anal. & Prev.*, 24 (1), 3 16.
- Hirasing, RA; Verloove Vanhorick, SP & Van Kampen, L.T. (1994). Bicycle accidents in children in The Netherlands in 1990/1; time for bicycle helmets. *Ned-Tijdschr-Geneskds*, Nov 12, 138 (46), 2315-8.
- Hingson, Ralph et al. (1982). Teenage driving after using marijuana or drinking and traffic accident involvement. *Journal of Safety Research*, 13 (1), 33-38.
- Hingson, Ralph; Heeren, Timothy & Morelock, Suzette (1989). Effects of Maine's 1982.02 law to reduce teenage driving after drinking. International Symposium: The social psychology of risky driving (1988, Santa Monica, California). *Alcohol, Drugs and Driving*, 5 (1), 25-36.
- Hingson, Ralph; Heeren, Timothy; Howland, Jonathon & Winter, Michael (1991). Reduced BAC limits for young people (impact on night fatal crashes). *Alcohol, Drugs and Driving*, 7 (2), 117-127.
- Hoque, M.M. (1990). An analysis of fatal bicycle accidents in Victoria (Australia) with a special reference to nighttime accidents. *Accid-Anal-Prev*, Feb, 22 (1), 1-11.
- Holder, Harold D. & Wagenaar, Alexander C. (1994). Mandated server training and reduced alcohol-involved traffic crashes: A time series analysis of the Oregon experience. *Accident Analysis and Prevention*, 26 (1), 89-97.
- Hollis, A. (2001). Co-authorship and the output of academic economists. *Labour economics*, 8 (4), 503-530.

- Holubowycz, Oksana T.; Kloeden, Craig N.; McLean, A. Jack (1994). Age, sex and blood alcohol concentration of killed and injured drivers, riders, and passengers. *Accident Analysis and Prevention*, 26 (4), 483-492.
- Horan, Kevin T. (1986). Effects of head injury on the educational and vocational potential of american indians. *Rural Special Education Quarterly*, 8 (1), 19-22.
- Hospkins, Richard S.; Writer, James V.; Mortersen, Kim & Indina, Robert W. (1990). Childhood injury mortality in Ohio, 1979 to 1986. *AJDC*, 144, 79-82.
- Howart, C.I.; Routledge, D.A. & Repetto, Wright R. (1974). An analysis of road accidents involving child pedestrians. *Ergonomics*, 17 (3), 319-330.
- Hu, X.; Wesson, D.E.; Parkin, P.C.; Chipman, M.L. & Spence, L.J. (1993). Parental attitudes toward legislation for helmet use by child cyclists. *Can-J-Public-Health*, May-Jun, 84 (3), 163-5.
- Huelke, DF & Moore, JL (1993). Field investigations of the performance of airbag deployments in frontal collisions. *Accid- Anal-Prev*, Dec, 25 (6), 717-30.
- Hussain, Karim; Wijetunge, Don B.; Grubnic, Sisa & Jackson, T. (1994). A comprehensive analysis of craniofacial trauma. *J-Trauma*, 36 (1), 34-47.
- Huelke, Donald F & Compton, Charles (1995). The effects of seat belts on injury severity of front and rear seat occupants in the same frontal crash. *Accid. Anal. & Prev.*, 27 (6), 835-838.
- Huelke, DF; Moore, J.L.; Compton, T.W.; Samuels, J. & Levine, R.S. (1995). Upper extremity injuries related to airbag deployments. *J-Trauma*, Apr, 38 (4), 482-8.
- Ildstad, Suzanne T.; Tollerud, David J.; Weiss, Richard G.; Cox, Joseph A. & Martin, Lester W. (1990). Cardiac contusion in pediatric with blunt thoracic trauma. *Journal of Pediatric Surgery*, 25 (3), 287-289.
- Isherwood, Janette; Adam, Kenneth S. & Hornblow, Andrew R. (1982a). Life event stress, pschosocial factors, suicide attempt and auto-accident proclivity. *Journal of Psychosomatic Research*, 26 (3), 371-383.
- Isherwood, Janette; Adam, Kenneth S. & Hornblow, Andrew R. (1982b). Readjustment, desirability, expectedness, amstery and outcome dimensions of life stress suicide attempt and auto-accident. *Journal of Human Stress*, 8 (1), 11-18.
- Iversen, Hilde & Rundmo, Torbjörn (2002). Environmental concern and environmental behaviour among the norwegian public. *Journal of Risk Research*, vol 5 (3), Jul, pp. 265-279.
- Iversen, Hilde & Rundmo, Torbjörn (2002). Personality, risky driving and accident involvement among norwegian drivers. *Personality and Individual Differences*, vol 33 (8), Dec, pp. 1251-1263.
- Iversen, Hilde (2004). Risk taking attitudes and risky driving behaviour (2004). *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, vol 7 (3), May, pp. 135-150.
- Iversen, Hilde & Rundmo, Torbjörn (2002). Attitudes towards traffic safety, driving behavior and accident involvement among th norwegian public. *Ergonomics*, vol 47 (5), Apr , pp. 555-572.
- Iversen, Hilde & Rundmo, Torbjörn (2004). Risk perception and driving behavior among adolescents in two norwegian countries before and after a traffic safety campaign. *Safety Science*, vol 42 (1), Jan, pp. 1-21.

- Iversen, Hilde & Trondheim (2005). Risk attitudes and behavior among norwegian adolescents: The effects of a behavior modification program and a traffic safety campaign. *European Psychologist*, vol 10(1), 2005, pp. 25-38.
- Iwadate, K.; Ono, K.; Ohashi, N.; Zhang, S.; Misawa, S. & Takatori, T. (1995). Analysis of pedestrian injuries in traffic accidents (2)-Especially on leg injury. *Nippon-Hoigaku-Zasshi*, Jun, 49 (3), 187-92.
- Jacobsen, Mikael (2008). Google Maps: You Are Here. *Library Journal*, v133 n17 p26-29.
- Jacsó, P. (1997). Content evaluation of databases. Annual review of information *Science and Technology*, 32, 231-267.
- Jason, Leonard A. & Rose, Thomas (1984). Influencing the passage of child passenger restraint legislation. *American Journal of Community Psychology*, 12 (4), 485-495.
- Jaworowki, S. (1992). Traffic accident injuries of children: The need for prospective studies of psychiatric sequelae. *Israel Journal of Psychiatry and Related Sciences*, 29 (3), 174-184.
- Jeffs, D.; Booth, D. & Calvert, D. (1993). Local injury information, community participation and injury reduction. *Aust-J-Public-Health*, Dec, 17 (4), 365-72.
- Johnson, C.; Graves, C. & Hogan, M. (1991). Promoting bicycle helmets: a new focus for injury prevention. *Indiana-Med*, Apr, 84 (4), 264-6.
- Joly, M.F.; Foggin, P. & Pless (1991a). Sociological determinants of the risk of accidents in young pedestrians. *Rev-Epidemiol-Santa-Publique*, 39 (4), 345-51.
- Joly, M.F.; Foggin, P. & Pless (1991b): Geographical and soci-ecological variations of traffic accidents among children. *Soc-Sci-Med*, 33 (7), 765-9.
- Jonah, Brian & Engel, G Ray (1983). Measuring the relative risk of pedestrian accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 7 (1), 27-35.
- Jonah, Brian A. (1986). Accident risk and risk-taking behaviour among young drivers. *Accident Analysis and prevention*, 18 (4), 255-271.
- Jonah, Brian A. (1990). Age differences in risky driving. *Health Education Research*, 5 (2), 139-149.
- Jones, Richard; Giddens, Helen & Croft, Dinah (1983). Assessment and training of brain damaged drivers. *American Journal of Occupational Therapy*, 37 (119), 754-765.
- Jones, Richard W. & Peterson, Linda W. (1993). Post-Traumatic stress disorder a child following an automobile accident. *Journal of Family Practice*, 36 (2), 223-225.
- Jorgensen, Niels O. (1988). Risk behavior at traffic signals: A traffic engineer's view. *Ergonomics*, 31 (4), 657-661.
- Karpova, Sofya N.& Murzinova, Natalya (1988). Role of play and school activity in the mastery of the moral norm of mutual aid by 6-7 year old children. *Vestnik Moskovskogo Universiteta Seriya 14 Psikhologiya*, 2, 43-48.
- Kalbfleisch, J & Rivara F (1989). Principles in injury control: lessons to be learned from child safety seats. *Pediatr-Emerg-Care*, Jun, 5 (2), 131-4.
- Kalyuga, Slava & Sweller, John (2005). Rapid dynamic assessment of expertise to improve the efficiency of adaptive E-learning (2005). Educational Technology Research and Development: Special Issue: *Research on Cognitive Load Theory and its design implication for e- learning*, vol 53 (3), 2005, pp. 83-93.

- Kalyuga, Slava (2006). Assessment of learners' organised knowledge structures in adaptive learning environmental. *Applied Cognitive Psychology*, vol 20 (3), Apr, pp. 333-342.
- Kalyuga, Slava (2006). Instructing and testing advanced learners: A cognitive load approach (2006) en Focus and Educational Psychology de Mittel, Alea V; Nova Science Publisher, 358 p.
- Kalyuga, Slava (2006). Instruction and testing for expertise: A cognitive load perspective, em Advances in psychology research, vol 46 de Columbus, Alexandra. Hauggauge, NY, US: Nova Sciences publishers, 22pp.
- Kalyuga, Slava (2007). Expertise reversal effect and its implications for learner tailored instruction. *Educational Psychology Review*, vol 19 (4), Dec, pp. 509-539.
- Kalyuga, Slava (2007). Enhancing instructional efficiency of interactive e- learning environments: A cognitive load perspective (2007). *Educational Psychology Review*. Special Issue: Interactive learning environments: Contemporary issues and trends, Sep, vol 19 (3).
- Kaufmann, C.R.; Rivara, F.P. & Maier, R.V. (1989). Pediatric trauma: need for surgical management. *J-Trauma*, Aug, 29 (8), 1120-5, discussion 1125-6.
- Kessier, M. M. (1963). Bibliographic coupling between scientific papers. *American Documentation*, 14, 10-25.
- Kedjidjian, Catherine B. (1995). Prevention of pedestrian accidents. *Safety & Health*, Apr, 155 (4), pp. 28-30..
- Kendall-Tackett, Kathleen (2010). The psychoneuroimmunology of chronicdisease: Exploring the links between inflammation, stress, and illness. (pp. 133-158). American Psychological Association. x, 263 pp. Washington, DC, US: American Psychological Association.
- Kibler, Jeffrey L.; Joshi, Kavita & Hughes, Erin E. (2010). *Cognitive and behavioral reactions to stress among adults with PTSD:Implications for immunity and health*.
- Kibel, S.M.; Joubert, G. & Bradshaw, D. (1990). Injury-related mortality in South African children, 1981-1985. *S-Afr-Med-J*, Oct, 6, 78 (7), 398-403.
- Kibel, S.M.; Bradshaw, D. & Joubert, G. (1990). Trends in childhood injury mortality in three South African population groups, 1968-1985. *S-Afr-Med-J*, Oct 6, 78 (7), 392-7.
- Kim, S. Peter; Djavadi, Nasser & Gabriel, H. Paul (1978). Moped injuries in children: Brief clinical observation on a new pediatric problem. *Journal of the American Society of Psychosomatic Denstry and Medicine*, 25 (2), 45-49.
- Kimmel, S.R.; Nagel, R.W. (1990). Bicycle safety knowledge and behavior in school age children. *J-Fam-Pract*, Jun, 30 (6), 677-80.
- Kirkham, Richard W.; Landauer, Ali A. (1985). Sex differences in the distribution of traffic law enforcement. *Accident Analysis and Prevention*, 17 (3), 211-215.
- Klaic, B. (1999) The use of scientometric parameters for the evaluation of scientific contributions. *Collegium Antropologicum*, 23 (2), 751-770.
- Klepp, Knut Inge; Perry, Cherly L.& Jacobs, David R. (1987). Onset, development and prevention of drinking and driving among adolescents. *European Journal of Psychology of Education*, 2 (84), 421-441.

- Klitzner, Michael D.; Vegega, Maria E. (1985). Youth anti-drinking driving programs: An examination of program assumptions. *Proceedings of the American Association for Automotive Medicine*, 29, 59-73.
- Klitzner, Michael; Gruenewald, Paul J. Bamberger, Elizabeth & Rossiter, Charles (1994). A quasi-experimental evaluation of students against driving drunk. *American Journal of Drug and Alcohol Abuse*, 20 (1), 57-74.
- Kort, Charles & Grant, Rosalyn (1980). Measuring the relative risk of pedestrian accidents. *Accident Analysis and Prevention*, 12 (83), 408-420.
- Kowal, Vern Areta; Paxton, Thomas P.; Ros, Simon, P. & Lietz, Helen et al. (1992). Fractures in the under 3 year old age cohort. *Clinical Pediatrics*, 31 (11), 653-659.
- Krauze, T. J. & Hillinger, C. (1960). Citation, references and the growth of scientific literature. A model of dynamic interaction. *J Am Soc Inf Sci*, 22, 332-336.
- Kupferschmid, J.P.; Weaver, M.L.; Raves, J.J. & Diamond, D.L. (1989). Thoracic spine injuries in victims of motorcycle accidents. *J-Trauma*, May, 29 (5), 593-6.
- Kutting, H.J. (1980). Behavior of child cyclists and how to misattribute it. *Zeitschrift für Verkehrssicherheit*, 26, 11-16.
- Lajunen, Timo & Summala, Heikki (1995). Driving experience, personality, and skill and safety-motive dimensions in driver's self-assessments. *Personality and Individual Differences*, vol 19 (3), spe, 1995, pp. 307-318.
- Lajunen, Timo; Hakkarainen, Pertti & Summala, Heikki (1996). The ergonomics of road signs: Explicit and embedded speed limits. *Ergonomics*, vol 39 (8), aug, 1996, pp.1069-1083.
- Lajunen, Timo; Summala, Heikki & Hartley, Laurence (1997). Impression management and self-deception in traffic behaviour inventories. *Personality and Individual Differences*, vol 22(3), Mar, pp. 341-353.
- Lajunen, Timo; Parker, Dianne & Stradling, Stephen G. (1998). Dimensions of driver anger, aggressive and highway code violations and their mediation by safety orientation in UK driver. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol 1F (2), Dec, pp. 107-121.
- Lajunen, Timo; Corry, Angela; Summala, Heikki & Hartley, Laurence (1998). Cross cultural differences in drivers' self -assessment of their perceptual motor and safety skills: Australians and Finns. *Personality and Individual Differences*, vol 24 (4), Apr, pp. 539-550.
- Lajunen, Timo (1999). Trafik kazalarına yatkınlıkta kişilik özelliklerinin rolü: Arastırma bulguları ve yöntemsel sorunlar. / The role of personality characteristics in traffic accident liability: Research findings and methodological considerations. *Türk Psikoloji Yazıları*, vol 2 (4), Dec, pp- 83-95.
- Lajunen, Timo; Parker, Dianne & Summala, Heikki (1999). Does traffic congestion increase driver aggression? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol 2 (4), Dec, pp. 225-236.
- Lajunen, Timo & Räsänen, Mikko (2001). Why teenage cyclists do not wear helmets. *Journal of Safety Research*, vol 32 (3), Fal, pp. 323-332.
- Lajunen, Timo (2001). Personality and accident liability. Are extraversion, neuroticism and psychoticism related to traffic and occupational fatalities?. *Personality and Individual Differences*, vol 31 (8), Dec, pp. 1365-1373.

- Lajunen, Timo & Parker, Dianne (2001). Are aggressive people aggressive drivers? A study of the relationship between self-reported general aggressiveness, driver anger and aggressive driving. *Accident Analysis and Prevention*, vol 33 (2), Mar, pp. 243-255.
- Lajunen, Timo & Summala, Heikki (2003). Can we trust self reports of driving? Effects of impression management on driver behaviour questionnaire responses. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, vol 6 (2), jun, 2003, pp. 97-107.
- Lajunen, Timo & Räsänen, Mikko (2004). Can social psychological models be used to promote bicycle helmet use among teenagers? A comparison of the Health Belief Model, Theory of Planned Behavior and the Locus of Control. *Journal of Safety Research*, vol 35 (1), 2004, pp. 115-123.
- Lajunen, Timo; Parker, Dianne & Summala, Parker (2004). The Manchester driver behaviour Questionnaire. A cross cultural study. *Accident Analysis and Prevention*, vol 36 (2), mar, 2004, pp. 231-238.
- Lane, J.C. (1994). The seat belt syndrome in children. *Accid. Anal. & Prev.*, 26 (6), 813-820.
- Lane, Peter L.; McClafferty, Kevin J.; Nowak, Edwards S. (1994). Pedestrians in real world collisions. *J - Trauma*, 36 (2), 231- 236.
- Larsen, C.F. & Hardt Madsen, M. (1988). Fatal motorcycle accidents in the county of Funen (Denmark). *Forensic-Sci-Int*, Jul-Aug, 38 (1-2), 93-9.
- Lapidus, Garry; Braddock, Mary; Banco, Leonard; Montenegro, Lisa; Hight, Donald & Eanniello, Victor (1991). Child pedestrian injury: A population based collision and injury severity profile. *J-Trauma*, 31 (8), 1110-1114.
- Lascuran Sanchez; M. L.; Lopez Lopez, P. & González Uceda, L. (1997). Psicología y Bibliometría en España. *Revista General de Información y Documentación*, 7 (2), 95-107.
- Laus, Michael D. (1974). Orientation and mobility instruction for the sighted trainable mentally retarded. *Education and Training of the Mentally Retarded*, 9 (2), 70-3.
- Lavelle, Judith M; Hovell, Melbourne F; West, M Patricia & Wahlgren, Dennis R (1992). Promoting law enforcement for child protection: A community analysis. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 25 (4), 885-892.
- Leaman, A. & Fitch, M. (1986). Perception of risk in motor-cyclists. *Arch-Emerg-Med*, Sep, 3 (3), 199-201.
- Lee, David N.; Young, David S. & McLaughlin, Carmel M. (1984). A roadside simulation of road crossing for children. *Ergonomics*, 27 (12), 1271-1281.
- Lehman, Galen R. & Geller, E. Scott (1990a). Educational strategies to increase children's use of safety belts: Are extrinsic rewards necessary? *Health Education Research*, 5 (2), 187-196.
- Lehman, Galen R. & Geller, E. Scott (1990b). Participative education for children: An effective approach to increase safety belt use. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 23 (2), 219-225.
- Lehman, Darrin R.; Wortman, Camille B. & Williams, Allan F. (1987). Long-term effects of losing a spouse or child in a motor vehicle crash. *Journal of Personality and Social Psychology*, 52 (1), 218 - 231.
- Lehto, Mark R. & Foley, James P. (1991). Risk -taking, warning labels, training, and regulation: Are they associated with the use of helmets by all terrain vehicle riders? *Journal of Safety Research*, 22 (4), 191-200.

- Levy, David T. (1990). Youth and traffic safety: The effects of driving age, experience and education. *Accid. Anal. & Prev.*, 22(4), 327-334.
- Lewis, Catherine C. (1988). Preventing traffic casualties among youth: What is our knowledge base? *Alcohol, Drugs and Driving*, 4 (1), 1-7.
- Li, G.; Baker, S.P.; Fowler, C. & DiScala, C. (1995). Factors related to the presence of head injury in bicycle-related pediatric trauma patients. *J-Trauma*, Jun, 38 (6), 871-5.
- Licea de Arenas, J. & Santillán-Rivero, E. G.(2002). Bibliometría ¿para qué?. *Biblioteca Universitaria Nueva Época*, 5, 13-10.
- Limbourg, Maria (1976). Street crossing behavior of children, ages 4-9. *Zeitschrift fur Experimentelle und Angewandte Psychologie*, 23 (4), 666-667.
- Limbourg, Maria & Gerber, Dieter (1981). A parent training program for the road safety education of preschool children. *Accid. Anal. & Prev.*, 13 (3), 255-267.
- Lindberg, Erik; Hartig, Terry; Garvill, Jorgen & Garling, Tommy (1992). Residential location preferences across the life span. *Journal of Environmental Psychology*, 12 (2), 187-198.
- Lindqvist, Kent S. (1991). Epidemiology of traffic accidents in a Swedish municipality. *Accid.Anal. & Prev.*, 23 (6), 509-519.
- Litman, Todd (1990). A city plans for bicycles: a case study of Olympia, Washington. *Small Town*, Jul. Aug, 2 (1), 14-21.
- López, J. M. (1972). El análisis estadístico y sociométrico de la literatura científica, Valencia: Centro de Documentación e Información Médica.
- López Piñero, J. M. & Terrada, M. L. (1992a). Los indicadores bibliométricos y la evaluación de la actividad médico –científica (I). Usos y abusos de la bibliometría. *Med Clin*, 98, 64-68.
- López Piñero, J. M. & Terrada, M. L. (1992b). Los indicadores bibliométricos y la evaluación de la actividad médico-científica (IV). La aplicación de los indicadores. *Med Clin*, 98, 384-388.
- López Piñero, J. M. & Terrada, M. L. (1992c). Los indicadores bibliométricos y la evaluación de la actividad médico científica (III). Los indicadores de producción, circulación y dispersión, consumo de la información y repercusión. *Med Clin*, 98, 142-148.
- López Piñero, J. M. & Terrada, M. L. (1992d). Los indicadores bibliométricos y la evaluación de la actividad médico – científica (II). La comunicación científica en las distintas áreas de las ciencias médicas. *Med Clin*, 98, 101-106.
- López, P. (1996). *Introducción a la bibliometría*. Valencia. Promolibro.
- Lotka, A. J. (1926). The frequency distribution of scientific productivity. *J Wash Acad Sci*, 16, 313-325.
- Lourens, P.F.; Van der Molen, H. & Oude Egberink, H.J.H. (1991). Drivers and children : A matter of education? *Journal of Safety Research*, 22, 105-115.
- Luukkonen, T.; Persson, O. & Sivertsen, G. (1992). Understanding patterns of international scientific collaboration. *Science, Technology and Human Values*, 17 (1), 101-126.

- Lund, Adrian K.; Williams, Allan F. & Zador, Paul (1986). High school driver education: Further evaluation of the DeKalb County study. Special Issue: Youth and traffic accident risk. *Accident Analysis and Prevention*, 18 (4), 349-357.
- Lutz, F.U. & St. Kreidel, H. (1988). Fatal bicycle accidents-causes and legal responsibility. *Z-Rechtsmed*, 101 (1), 1-8.
- Lyon, Mark A. & Smith, Douglas K. (1985). A comparison of a risk preschool children's performance on the K-ABC, McCarthy Scales and Stanford Binet. *Journal of Psychoeducational -Assessment*, 4 (1), 35-43.
- MacKay, M. & Vincenten, J. Child Safety Report Card 2009: Europe Summary for 24 Countries. Amsterdam: European Child Safety Alliance, Eurosafe; 2009.
- MacKinnon, David P. & Woodward, J. Arthur (1986): The impact of raising the minimum drinking age on driver fatalities. *International Journal of the Addictions*, 21 (12), 1331-1338.
- Maguin, Eugene; Zucker, Robert A. & Fitzgerald, Hiram E. (1994). The path to alcohol problems through conduct problems: A family based approach to early intervention with risk. *Journal of Research on Adolescence*, 4 (2), 249-269.
- Maimaris, C.; Summers, C.L.; Browning, C. & Palmer, C.R. (1992). Injury patterns in cyclists attending an accident and emergency department: a comparison of helmet wearers and non-wearers (see comments). *BMJ*, Jun 11, 308 (6943), 1537-40.
- Malek, M.; Guyer, B. & Lescohier, Y. (1990). The epidemiology and prevention of child pedestrian injury. *Accid-Anal-Prev*, Aug, 22 (4), 301-13.
- Malt, U.F.; Hoivik, B. & Blikra, G. (1993). Psychosocial consequences of road accidents. *European Psychiatry*, 8 (4), 227-228.
- Mandler, Jean M. & McDonough, Laramie (1993). Concept formation in infancy. *Cognitive Development*, Jul-Sep, vol 8 (3), 291-318.
- Mann, Judy (1982). Viewpoint: Baby safety. *Young Children*, May, 37 (4), 12-13.
- Mann, Robert E.; Leigh, G. & Vingilis, E.R. (1983). A critical review on the effectiveness of drinking driving rehabilitation programmes. *Accident Analysis and Prevention*, vol 15 (6), Dec, pp. 441-461.
- Mann, R.E.; Vingilis, E.R.; Leigh, G.; Anglin, L. & Blefgen, H. (1986). School based programmes for the prevention of drinking and driving: Issues and results. *Accident Analysis & Prevention*. Special Issue: Youth and traffic accident risk, vol 18 (4), Aug, pp. 325-337.
- Mann, Robert E. & Anglin, Lise (1988). The relationship between alcohol related traffic fatalities and per capita consumption of alcohol, Ontario, 1957-1983. *Accident Analysis and Prevention*, vol 20 (6), Dec, pp. 441-446.
- Mann, Robert E. (1988). Programs to change individual behaviour: Education and rehabilitation in the prevention of drinking and driving. Social control of the drinking driver. Laurence, Michael D. (d); Snorturm, John R. (Ed), pp. 248-269. Chicago, IL. US: University of Chicago Press, 1988.
- Mann, Robert E. & Smart, Reginald G. (1990). Alcohol problems, prevention and epidemiology: Looking for the next questions. *British Journal of Addiction*, vol 85 (11), Nov, pp. 1385-1387.
- Mann, Robert E. & Anglin, Lise (1990). Alcohol availability, per capita consumption, and the alcohol crash problem. *Drinking and driving: Advances in research and prevention*, pp. 205-225.

- Mann, Robert E.; Vingilis, Evelyn R. ; Gavin, Douglas & Adlaf, Edward M. (1991). Sentence severity and the drinking driver: Relationship with traffic safety outcome. *Accident Analysis and Prevention*, vol 23 (6), Dec, pp. 483-491.
- Mann, Robert E.; Anglin, Lise ; Wilkins, Karl & Vingilis, Evelyn R. (1993). Mortality in a sample of convicted drinking drivers. *Addiction*, vol 88 (5), May, pp. 643-647.
- Mann, Robert E.; Anglin, Lise; Wilkison, Karl & Vingilis, Evelyn R. (1994). Rehabilitation for convicted drinking drivers (second offenders): Effects on mortality. *Journal of Studies on Alcohol*, vol 55 (3), may, 1994, pp. 372-374.
- Mann, Robert E. (1995). Settling old questions, stimulating new ones. *Addiction*, vol 90 (12), Dec, pp. 1587-1589.
- Mann, Robert & Anglin, Lise (1996). Alcohol related measures as factors in traffic fatalities. *Journal of Studies on Alcohol*, vol 57 (6), Nov, pp. 646-651.
- Mann, Robert E. (2002). Choosing a rational threshold for the definition of drunk driving: What research recommends. *Addiction*, vol 97 (10), Oct, pp. 1237-1238.
- Mann, Robert E.; Smart, Reginald G.; Stoduto, Gina; Adlaf, Edward M.; Vingilis, Evelyn; Beirness, Douglas; Lamble, Robert & Asbridge, Mark (2003). The effects of drinking driving laws: A test of the differential deterrence hypothesis. *Addiction*, 2003, vol 98, n° 11, pp. 1531-1536.
- Mann, Robert E.; Rootman, Dan B.; Shuggi, Rania & Adlaf, Edward (2006). Assessing consequences of alcohol and drug abuse in a drinking driving population. *Drugs: Education, Prevention & Policy*, vol 13 (4), Aug, pp. 313-326.
- Mann, Robert E.; Zalzman, Rosely Flam; Asbridge, Mark; Suurvali, Helen & Giesbrecht, Norman (2006). Drinking driving fatalities and consumption of beer, wine and spirits. *Drug and Alcohol Review*, vol 25, Jul, pp. 321-325.
- MacRoberts, M. H. & MacRoberts, B. R. (1996). Problems of citation analysis. *Scientometrics*, 36, 435-444.
- Mann, Robert E.; Adlaf, Edward; Zhao, Jinhui; Stoduto, Gina; Ialomiteanu, Ana; Smart, Reginald G. & Asbridge, Mark (2007). Cannabis use and self reported collisions in a representative sample of adult drivers. *Journal of Safety Research*, vol 38 (6), pp. 669-674.
- Mann, Robert E.; Zhao, Jinhui; Stoduto, Gina; Adlaf, Edward M.; Smart, Reginald G. & Donovan, John E. (2007). Road rage and collision involvement. *American Journal of Health Behavior*, vol 31 (4), Jul-Aug, pp. 384-391.
- Manual de Frascati. (1976). *La mesure des activités scientifiques et techniques, méthode type proposée pour les eugénetes sur le recherché et développement experimental "Manual de Frascati"*, OCDE, Paris.
- Martínez, R. (1995). Preventing motor vehicle injuries. *HMO*, 36 (4), 27-9.
- Martínez, R. (1995). An one on one interview with Ricardo Martínez, NHTSA's new administrator. Interview by Jack Sheehan. *Journal of Emergency Medical Services*, Jan, 20 (1), 57-63.
- Martínez, R.; Levine, D. W.; Martín, R. & Altman, D. G. (1996). Effect of integration of injury control information into a high schools physics course. *Annals of Emergency Medicine*, Feb, 27 (2), 216-24.
- Martínez, R. (1998). Rethinking medical education through injury control. *Acad Med*, Sep, 73 (9), 984-5.

- Martínez, R. (2003). Commentary air bargs: looping ahead through the rearview mirror. *Annals of Emergency Medicine*, Aug, 42 (2), 286-8.
- Martínez, R. (2005). Teen crash victims: who are these people and why are they here? *Ann Emerg Med*, Feb, 45 (2), 155-6.
- Manso Pérez, V. (1999). *Los talleres en la Educación Vial escolar*. Centro Superior de Educación Vial. Salamanca: Dirección General de Tráfico.
- Manso Pérez, V. & Castaño Pardo, M. (1995). *Educación para la Seguridad Vial*. Editorial: Anaya. Madrid.
- Matzs, T.; Karlsson, B. (1986). Moped and motorcycle accidents-similarities and discrepancies. *J-Trauma*, Jun, 26 (6), 538-43.
- Mayer, Richard E. & Treat, John R. (1977). Psychological, social and cognitive characteristics of high-risk drivers: A Pilot study. *Accident Analysis and Prevention*, 9 (1), 1-8.
- Mayhew, D.R.; Donelson, A.C.; Beirness, D.J. & Simpson, H.M. (1986). Youth, alcohol and relative risk of crash involvement. *Accident Analysis and Prevention*, 18 (4), 273-287.
- Mayhew, D. R.; Simpson, H. M. ; Williams, Allan F. & Ferguson, S. A. (1998). Effectiveness and role of driver education and training in a graduated licensing system. *Journal of Public Health Policy*, 19 (1), pp. 51-67.
- Mayhew, D.R. & Simpson, H. M. (2002). The safety value of driver education and training. *Injury Prevention*, Sep, pp. 3-7.
- Mayhem, D. R. (2003). The learner's permit. *J Safety Res*, Jan, 34 (1), pp. 35-43.
- Mayhew, D. R. ; Simpson, H.M.; Desmond, K.; Williams, A.F. (2003). Specific and long- term effects of Nova Scotia's graduated licensing program. *Traffic Injury Prevention*, Jun, 4 (2), pp. 91-7.
- Mayhew, D. R. (2007). Driver education and graduated licensing in North America: past, present and future. *Journal Safety and Research*, Mar, 38 (2), pp. 229-35.
- McCormack, Arlene (1985). Risk for alcohol related accidents in divorced and separated women. *Journal of Studies on Alcohol*, 46 (3), 240-243.
- McDavid, James C., Lohrmann, Barbara A.; Lohrmann, George (1989). Does motorcycle training reduce accidents? Evidence from a longitudinal quasi-experimental study. *Journal of Safety Research*, 20 (2), 61-72.
- McDermott, F. T. (1977). The alcohol problem on the road. *Australian Family Physician*, Nov, 6 (11), pp. 1399-404.
- McDermott, F. T. (1977). Alcohol, road crash casualties, and countermeasures. *The Australian and New Zealand Journal of Surgery*, Apr, 47 (2), pp. 156-61.
- McDermott, F. T. (1978). Control of road trauma epidemic in Australia. *Annals of the Royal College of Surgeons of England*, Nov, 60 (6), pp. 437-50.
- McDermott, F. T. & Satrang, P. (1978). Compulsory blood alcohol testing of road crash casualties in Victoria: the first three years. *Medical Journal of Australia*, Dec, 2 (14), pp. 612-5.
- McDermott, F. T. (1993). Night – time curfew: an option for reducing probationary driver casualties. *Med J Aust*, Feb, 158 (4), pp. 221-2.

- McDermott, F. T. ; Cordner, S. M. & Tremayne, A. B. (1996). Evaluation of the medical management and preventability of death in 137 road traffic fatalities in Victoria, Australia: an overview. Consultative Committee on Road Traffic Fatalities in Victoria. *The Journal of Trauma*, Apr, 40 (4), pp. 520-33.
- McDermott, F. T.; Cordner, S. M. & Treamyne, A. B. (1997). Reproducibility of preventable death judgments and problem identification in 60 consecutive road trauma fatalities in Victoria, Australia. Consultative Committee on Road Traffic Fatalities in Victoria. *The Journal of Trauma*, Nov, 43 (5), pp. 831-9.
- McDermott, F. T.; Cordner, S. M. & Cooper, D.J. et al. (2007). Management deficiencies and death preventability of road traffic fatalities before and after a new trauma care system in Victoria, Australia. *J Trauma*, Aug, 63 (2), 331-8.
- McGuire, Frederick L. (1976). Personality factors in highway accidents. *Human Factors*, 18 (5), 433-442.
- McKnight, A. James (1986). Intervention in teenage drunk driving. *Alcohol, Drugs and Driving*, 2 (81), 17-28.
- McKnight, A. James & McPherson, Kenard (1986). Evaluation of peer intervention training for high school alcohol safety education. *Accident Analysis and Prevention*, 18 (4), 339-347.
- McKnight, A. James & Edwards, Mark L. (1987). A taste of suspension: The preventive and deterrent value of limited license suspension. 31 st Annual Conference of the American Association for Automotive Medicine (1987, New Orleans, Louisiana). *Proceedings of the American Association for Automotive Medicine*. 31, 45-47.
- McKnight, A. James & McKnight, A. Scott (1993). The effect of cellular phone use upon driver attention. *Accident Analysis and Prevention*, 25 (3), 259-265.
- Melin, G. (2000). Pragmatism and self organization. Research collaboration on the individual level. *Research Policy*, 29 (1), 31-40.
- Mercer, G. William (1987). Influences on passenger vehicle casualty accident frequency and severity: Unemployment, driver gender, driver age, drinking driving and restraint device use. *Accident Analysis and Prevention*, 19 (3), 231-236.
- Michon, John A. (1981). Traffic education for young pedestrians: An introduction. *Accid. Anal. & Prev.*, 13 (3), 163-167.
- McKnight, A. James & Edwards, Richard (1982). An experimental evaluation of driver license manuals and written tests. *Accident Analysis and Prevention*, vol 14 (3), Jun 1982, pp. 187-192.
- McKnight, A. James & McPherson, Kenard (1986). Evaluation of peer intervention training for high school alcohol safety education. *Accident Analysis & Prevention*, special issue: Youth and traffic accident risk, vol 18 (4), Aug , pp. 339-347.
- McKnight, A. James & Edwards, Mark L. (1987). A taste of suspension: The preventive and deterrent value of limited license suspension. *Proceedings of the American Association for Automotive Medicine*, n. 31, 1987, pp. 45-57.
- McKnight, A. James (1990). Intervention with alcohol-impaired drivers by peers, parents and purveyors of alcohol. *Health Education Research*. Special issue: Traffic injury prevention, vol 5 (2), Jun, pp. 225-236.

- McKnight, A. James & Voas, Robert B (1991). The effect of license suspension upon DWI recidivism. *Alcohol, Drugs & Driving*, vol 7 (1), Jan-Mar, pp. 43-54.
- McKnight, A. James (1991). Factors influencing the effectiveness of server-intervention education. *Journal of Studies on Alcohol*, vol 52 (5), Sep, pp. 389-397.
- McKnight, A. James & Tippetts, A. Scott (1993). The effect of cellular phone use upon driver attention. *Accident Analysis and Prevention*, 25 (3), Jun, pp. 259-265.
- McKnight, A. James (1993). Server intervention: Accomplishments and needs. *Alcohol Health & Research World*, vol 17 (1), pp. 76-83.
- McKnight, A. James & Tippetts, A. Scott (1994). The automated Psychophysical Test (APT) for assessing age diminished capabilities. *Behavior Research Methods, Instruments & Computers*, vol 26 (2), May, pp. 187-191.
- McKnight, A. James & Streff, Frederick M. (1994). The effect of enforcement upon service of alcohol to intoxicated patrons of bars and restaurants. *Accident Analysis and Prevention*, vol 26 (1), Feb, pp. 79-88.
- McKnight, A. James (1995). Meta-analysis of remedial interventions with drink/drive offenders: A useful clarification of what is and is not known. *Addiction*, vol 90 (12), Dec, 1995, pp. 1591-1592.
- McKnight, A. James & Tippetts, A. Scott (1995). The effects of motorcycle helmets upon seeing and hearing. *Accident Analysis and Prevention*, vol 27 (4), Aug, pp. 493-501.
- McKnight, A. James; Langston, Elizabeth A.; Marques, Paul R. & Tippetts, A. Scott (1997). Estimating blood alcohol level from observable signs. *Accident Analysis and Prevention*, vol 29 (2), Mar, pp. 247-255.
- McKnight, A. James & Tippetts, A. Scott (1997). Accident prevention versus recidivism prevention courses for repeat traffic offenders. *Accident Analysis & Prevention*, vol 29 (1), Jan, pp. 25-31.
- McKnight, A. James; McKnight, A. Scott & Tippetts, A. Scott (1998). The effect of lane width and contrast upon lanekeeping. *Accident Analysis and Prevention*, vol 30 (5), Sp, pp. 617-624.
- McKnight, A. James; Lange, James E. & McKnight, A. Scott (1999). Development of a standardized boating sobriety test. *Accident Analysis & Prevention*, vol 31 (1-2), Jan-Mar, pp. 147-152.
- McKnight, A. James & McKnight, A. Scott (1999). Multivariate analysis of age-related driver ability and performance deficits. *Accident Analysis & Prevention*, vol 31 (5), Sep, pp. 445-454.
- McKnight, A. James & Peck, Raymond C. (2003). Graduated driver licensing and safer driving. *Journal of Safety Research*, vol 34 (1), Jan, pp. 85-89.
- McKnight, A. James & McKnight, A. Scott (2003). Young novice drivers: Careless or clueless? *Accident Analysis and Prevention*, vol 35 (6), Nov, pp. 921-923.
- McKnight, A. James; Becker, Wayne W.; Pettit, Anthony J. & McKnight, A. Scott (2007). Human error in recreational boating. *Accident Analysis and Prevention*, vol 39 (2), Mar, 2007, pp. 398-405.
- McDavid, James C., Lohrmann, Barbara A.M. & Lohrmann, George (1989). Does motorcycle training reduce accidents? Evidence from a longitudinal quasi-experimental study. *Journal of Safety Research*, 20 (2), 61-72.
- Mickalide, Angela D. (1994). Creating Safer Environments for children. *Childhood Education*, 70 (5), 63-66.

- Mickalide, Angela D. (1994). Creating Safer Environments for children. *Childhood Education*, 70 (5), 63-66.
- Miles-Doan; Rebecca (1996). Alcohol use among pedestrians and the odds of surviving an injury: Evidence from Florida law enforcement data. *Accid. Anal. & Prev.*, 28 (1), 23-31.
- Milgram, Norman A.; Toubiana, Yosef H.; Klingman, Avigdor & Raviv, Amiram (1988). Situational exposure and personal loss in children's acute and chronic stress reactions to a school bus disaster. *Journal of Traumatic Stress*, 1 (3), 339-352.
- Millstein, Susan G. & Irwin, Charles E. (1988). Accident related behaviors in adolescents: A biopsychosocial view. *Alcohol, Drugs and Driving*, 4 (1), 21-29.
- Mock, C.N.; Maier, R.V.; Boyle, E.; Pilcher, S. & Rivara, F.P. (1995). Injury prevention strategies to promote helmet use decrease severe head injuries at a level 1 trauma center. *J-Trauma*, Jul, 39 (1), 29-33, discussion 34-5.
- Moore, Dennis W. & Adair, Vivienne (1990). Effects of a school based education programme on safety helmet usage by 11 to 13 year old cyclists. *Educational Psychology*, 10 (1), 73-78.
- Morales Morejón, M. (1983). El concepto métrico de la informática: Informetría. *Actualidades de la Información Científica y Técnica*, 16 (1), pp. 33-85.
- Morales Morejón, M. (1995). La bibliotecología, la ciencia de la información y sus disciplinas instrumentales: Su alcance conceptual. *Cienc Inform*, 26 (2), 70-88.
- Morales Morejón, M. & Morales Aguilera, M. (1997). La informetría y las fuentes de información personales e institucionales: Su importancia en relación con la información de inteligencia. *Cienc Inform*, 28 (2), 207-217.
- Morris, B.A. & Trimble, N. (1991). Promotion of bicycle helmet use among school children: a randomized clinical trial (see comments). *Cn-J-Public-Health*, Mar-Apr, 82 (2), 92-4.
- Morrongiello, Barbara; Midgett, Corina & Shields, Roslyn (2001). Don't run with scissors: Young children's knowledge of home safety rules. *Journal of Pediatric Psychology*, 26 (2), Mar, pp. 105-115.
- Morrongiello, Barbara & Dawber, Tess (2004). Identifying factors that relate to children's risk taking decisions. *Canadian Journal of Behavioural Science / Revue canadienne des sciences du comportement*, vol 36 (4), Oct, pp. 255-266.
- Morrongiello, Barbara; Michael; Corbett; McCourt, Meghan & Johnston, Natalie (2006). Understanding unintentional injury risk in young children I. The nature and scope of caregiver supervision of children at home. *Journal of Pediatric Psychology*, vol 31 (6), Jul, pp. 529-539.
- Morrongiello, Barbara & Lasengy-Lessard, Jennifer (2007). Psychological determinants of risk taking by children: An integrative model and implication for interventions. *Injury Prevention*, vol 13 (1), Feb 2007, pp. 20-25.
- Morrow, Robert (1989). A school based program to increase seatbelt use. *Journal of Family Practice*, 29 (5), 517-520.
- Mueller, Beth; Rivara, Frederick & Bergman, Abraham (1988). Urban-rural location and the risk of dying in a pedestrian vehicle collision. *J- Trauma*, 28 (19), 91-94.
- Mueller, B.A.; Rivara, F.P.; Lii, S.M. & Weiss, N.S. (1990). Environmental factors and the risk for childhood pedestrian-motor vehicle collision occurrence. *Am-J-Epidemiol*, Sep, 132 (3), 550-60.

- Munro, Allen; Fehling, Michael R. & Towne, Douglas M. (1985). Instruction intrusiveness in dynamic simulation training. *Journal of Computer Based Instruction*, 1 (2), 50-53.
- Murphy, Shirley A.; Aroian, Karen & Baugher, Robert J. (1989). A theory based preventive intervention program for bereaved parents whose children have died in accidents. *Journal of Traumatic Stress*, 2 (83), 319-334.
- Nace, Edgar P. (1984). Epidemiology of alcoholism and prospects for treatment. *Annual Review of Medicine*, 35, 293-309.
- Nakayama, D.K.; Pasioka, K.B. & Gardner, M.J. (1990). How bicycle-related injuries change bicycling practices in children. *Am-J-Dis-Child*, Aug, 144 (8), 928-9.
- Nardi, P. & Montecchi, M. (1989). Mandibular fractures in street accidents. Etiopathogenetic findings in 680 cases. *Dent-Cadmos*, Feb 28, 57 (3), 68-76.
- Negro Álvarez, J. M. & González Jiménez, J. (1996). Importancia del Factor de Impacto (FI) en la valoración de la producción científica. *Revista Española de Alergología e Inmunología Clínica*, 11(4), 184-187.
- Nelson, D.; Sklar, D.; Skipper, B. & McFeeley, P.J. (1992). Motorcycle fatalities in New Mexico: the association of the helmet non use with alcohol intoxication. *Ann-Emerg-Med*, Mar, 21 (3), 279-83.
- Newman, Ian M.; Anderson, Carolyn S. & Farrell, Katherine A. (1992). Role rehearsal and efficacy: Two 15 month evaluations of a ninth grade alcohol education program. *Journal of Drug Education*, 22 (1), 55-67.
- Nichols, James L. (1994). Changing public behavior for better health: Is education enough? Special Issue: Medicine in the twenty-first century: challenges in personal and public health promotion. *American Journal of Preventive Medicine*, 10, (3, suppl), 19-22.
- Nielsen, C.T.; Larsen, C.F. & Nordentoft, E. (1990). Preventive effects of bicycle helmets. *Ugeskr-Laeger*, Sep 24, 152 (39), 2834-7.
- Nishikawa, Yuichi et al. (1983). A clinical study of children who develop psychoneurotic symptoms after traffic accidents. *Journal of Mental Health*, nº 30, 55-68.
- O'Connor, Margaret G.; Kapust, Lissa R. & Hollis, Ann M. (2008). DriveWise: An Interdisciplinary Hospital-Based Driving Assessment Program. *Gerontology & Geriatrics Education*, v29, n4, p.351-362.
- Odelowo, E.O. (1992). Pattern of pedestrian injuries from road traffic accidents in Nigerians. *West-Afr-J-Med*, Apr-Jun, 11 (2), 130-4.
- Okubo, Y. (1997). *Bibliometrics indicators and analysis of research systems: methods and examples*. Paris: Organisation for economic co-operation and development, 41.
- Okwumabua, J.O. & Duryea, E.J. (1987). Age of onset, periods of risk, and patterns of progression in drug use among American Indian high school students. *Int-J-Addict*, Dec, 22 (12), 1269-76.
- Olkkonen, S. & Honkanen, R. (1990). The role of alcohol in nonfatal bicycle injuries. *Accid-Anal-Prev*, 22 (1), 89-96.
- Olkkonen, S.; Lahdenranta, U.; Slati, P. & Honkanen, R. (1993). Bicycle accidents often cause disability-an analysis of medical and social consequences of nonfatal bicycle accidents. *Scand-J-Soc-Med*, Jun, 21 (2), 98-106.

- Olson, L.M.; Sklar, D.P.; Cobb, L.; Sapien, R. & Zumwalt, R. (1993). Analysis of childhood pedestrian deaths in New Mexico, 1986-1990. *Ann-Emerg-Med*, Mar, 22 (3), 512-6.
- O'Malley, Patrick M. & Wagenaar, Alexander C. (1991). Effects of minimum drinking age laws on alcohol use, related behaviors and traffic crash involvement among American youth: 1967-1987. *Journal of Studies on Alcohol*, 52 (5), 478-491.
- Orenstein, J.B.; Klein, B.L.; Gotschall, C.S.; Ochsenschlager, D.W.; Klatzki, M.D. & Eichelberger, M.R. (1994). Age and outcome in pediatric cervical spine injury 11 year experience. *Pediatr-Emerg-Care*, 10 (3), 132-137.
- Orsay, E.; Holden, J.A.; Williams, J. & Lumpkin, J.R. (1995). Motorcycle trauma in the state of Illinois: analysis of the Illinois Department of Public Health Trauma Registry. *Ann-Emerg-Med*, Oct, 26 (4), 455-60.
- Ostrom, Mats, Huelke, Donald, F.; Waller, Patricia F. & Erikson, Anders; et al. (1992). Some biases in the alcohol investigative process in traffic fatalities. *Accident Analysis and Prevention*, 24 (5), 539-545.
- Owen, Christine (2009). Instructor Beliefs and Their Mediation of Instructor Strategies. *Journal of Workplace Learning*, v21, n6, p477-495.
- Page, Randy M. (1986). Role of parental example in preadolescents' use of seat belts. *Psychological Reports*, 59 (2/2), 985-986.
- Page, Terry J.; Iwata, Brian A. & Neef, Nancy A. (1976). Teaching pedestrian skills to retarded persons: Generalization from the classroom to the natural environment. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 9 (4), 433- 444.
- Pao, M. L. (1992). Global and local collaborators: A study of scientific collaboration. *Information Processing & Management*, 28 (1), 99-100.
- Pascual, J.; Peiró, J. M. & Moll, F. (1983). Revistas en psicología experimental: descripción de la red de comunicación en la especialidad. En: Historia y teoría psicológica, Carpintero, Ed., Valencia. Alfapplus, pp. 59-71.
- Pandy, R.P.; Kishore, G.S. & Jha, S. (1981). Some attitudinal correlates of traffic accidents. *Asian Journal of Psychology and Education*, 7 (1), 44-48.
- Panek, Paul E. & Wagner, Edwin E. (1986). Hand Test personality variables related to automotive moving violations in female drivers. *Journal of Personality Assessment*, 50 (2), 208-211.
- Panek, Paul E. & Rearden, John J. (1987). Age and gender effects on accident types for rural drivers. *Journal of Applied Gerontology*, 6 (3), 333-346.
- Parkin, P.C.; Spence, L.J.; Hu, X.; Kranz, K.E.; Shortt, L.G. & Wesson, D.E. (1993). Evaluation of a promotional strategy to increase bicycle helmet use by children. *Pediatrics*, Apr, 91 (4), 772-7.
- Pastor, J. C. & Tortosa, F. (1990). *La Psicología Experimental española contemplada desde la revista Psicológica (1980-1986)*. II Congreso del Colegio Oficial de Psicólogos, Área I: Psicología y Profesión, pp. 68-73. Madrid: COP.
- Paulk, J. Sara. (2009). Crib Notes for Test Prep. *Library Journal*, v134, n10, p48-50.
- Pecllet, Maria H.; Newman, Kurt D.; Eichelberger, Martin R.; Gotschall, Catherine S.; Garcia, Victor F. & Bowman, Leon M. (1990). Thoracic trauma in children: An indicator of increased mortality. *Journal of Pediatric Surgery*, 25 (9), 961-966.

- Pecllet, Maria H.; Newman, Kurt D.; Eichelberger, Martin R.; Gotschall, Catherine S.; Guzzetta, Philip C.; Anderson, Kathryn D.; Garcia, Victor F.; Randolph, Judson G. & Bowman, Leon M. (1990). Patterns of injury in children. *Journal of Pediatric Surgery*, 25 (1), 85-91.
- Pelz, Donald C.; McDole, Thomas L. & Schuman, Stanley H. (1975). Drinking driving behavior of young men in relation to accidents. *Journal of Studies on Alcohol*, 36 (7), 956-972.
- Peñaranda, M. & Quiñones, E. (2005). Formulación de una nomenclatura unificada para la elaboración de colegios invisibles. *Anales de Psicología*, 21, 2, 213-223.
- Perelló Cabrera, J. L: (1986). Modelación matemática en el estudio bibliométrico de la información especializada. *Actualidades de la Información Científica y Técnica*, 1 (126), pp. 79-90.
- Peterson, Lizette (1988). Preventing the leading killer of children: The role of the school psychologist in injury prevention. *School Psychology Review*, 17 (4), 593-600.
- Peterson, Lizette & Thiele, Catherine (1988). Home safety at school. *Child and Family Behavior Therapy*, 10 (1), 1-8.
- Peterson, L; Gilies, R; Cook, SC; Schick, B & Little, T. (1994a). Developmental patterns of expected consequences for simulated bicycle injury events. *Health-Psychol*, May, 13 (3), 218-23.
- Peterson, Lizette; Gillies, Ralph; Cook, Scott C & Schick, Brenda (1994b). Developmental patterns of expected consequences for simulated bicycle injury events. *Health Psychology*, 13 (3), 218-223.
- Peterson, Lizette; Harbeck, Cynthia & Moreno, Addys (1993). Measures of children's injuries: Self reported versus maternal reported events with temporally proximal versus delayed reporting. *Journal of Pediatric Psychology*, 18 (1), 133-147.
- Pieterse, Marcel E.; Kok, Gerjo & Verbeek, Jan (1992). Determinants of the acquisition and utilization of automobile child restraint devices: A survey among Dutch parents. *Health Education Research*, 7 (3), 349-358.
- Pipckin, Nicky L.; Walker, L.G. & Thomason, Michael H. (1989). Alcohol and vehicular injuries in adolescents. *Journal of Adolescent Health Care*, 10 (2), 119-121.
- Pitt, Robert; Guyer, Bernard; Hsien, Chung Cheng & Malek, Marvin (1990). The severity of pedestrian injuries in children: An analysis of the pedestrian injury causation study. *Accid. Anal. & Prev.*, 27 (6), 549 - 559.
- Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2010). Proclamado en la Asamblea General de las Naciones Unidas en su resolución 64/255, de marzo de 2010.
- Pless, Ivan B. & Peckman, Catherine S. (1986). Risk factors for traffic accidents in childhood. 30th Annual Conference of the American Association for Automotive Medicine (1986, Montreal, Canada). *Proceedings of the American Association for Automotive Medicine*, nº 30, 271-283.
- Pless, Ivan B. (1989). National childhood injury prevention conference. *Can-J-Public-Health*, Nov-Dec, 80 (6), 427-30.
- Pless, I.B.; Taylor, H.G. & Arsenaault, L. (1995). The relationship between vigilance deficits and traffic injuries involving children. *Pediatrics*, 95, 219-224.
- Polus, Abishai (1985). Driver behaviour and accident records at unsignalized urban intersections. *Accid. Anal. & Prev.*, 17 (1), 25-32.
- Pons- Salvador, G.; Guillén- Salazar, F.; Mestre, M. V.; & Barrio, M.V. (1990). La influencia del divorcio en los niños: análisis de las revistas más productivas. En II Congreso del Colegio Oficial de Psicólogos. Comunicaciones. Area 1: Psicología y Profesión, Madrid. Colegio Oficial de Psicólogos, pp. 41-46.

- Preston, J.A. (1991). Car seat safety. *Exceptional Parent*, Oct-Nov, 21 (87), 40,42-43.
- Preusser, David F. & Blomberg, Richard D. (1984). Reducing child pedestrian accidents through public education. *Journal of Safety Research*, 15 (2), 47-56.
- Preusser, David F. and others (1985). Driver licensing age lifestyle of 16 year olds. *American Journal of Public Health*, v 75, n4, p. 358-60.
- Preusser, David F.; and others (1985). Parental role in teenage driving. *Journal of youth and adolescence*, v 14, n2, Apr, p. 73-84.
- Preusser, David F.; Williams, Allan F.& Lund, Adrian K. (1985). Parental role in teenage driving. *Springer Netherlands*, v 14, n2, Apr, p. 73-84.
- Preusser, David F.& Lund, Adrian K. (1988). And keep on looking: A film to reduce pedestrian crashes among 9 to 12 year olds. *Journal of Safety Research*, 19, 177-185.
- Preusser, David F.; Williams, Allan F.; Lund, Adrian K. & Zador, Paul L. (1990): City curfew ordinances and teenage motor vehicle injury. *Accid. Anal. & Prev.*, 22 (4), 391-397.
- Preusser, David F. & Leaf, William A. (2003). Provisional license. *Journal of Safety Research*, v 34, n1, p. 45-49.
- Price, D. J. S.(1961). *Science since Babylon*. New Heaven, London: Yale University Press.
- Price, D.J.S. (1965). Network of scientific papers. *Science*, 149; 510-515.
- Price, D. J. S. & Beaver, D. B. (1966). Collaboration in an invisible college. *American Psychologist*, 21 (11), 1011-1018.
- Price, D. J. S. (1971). *Little Science. Big Science*, New York: Columbia University Press.
- Price, D. J: S. (1973). *Hacia una ciencia de la ciencia*. Barcelona. Ariel.
- Prieto, Gerardo; Fernández, Ramón; López, David & González Tablas, Maria del M. (1993). Construcción y validación de una escala de actitudes hacia las normas de comportamiento vial dirigida a alumnos de EGB. *Anuario de Psicología*, 58, 69-81.
- Pritchard, Alan (1969). Statistical bibliography or Bibliometrics. *Journal of Documentation*, vol 25, n4, pp. 384-369.
- Pulido, M. (1984). La mecánica del proceso editorial. Autor, editor y revisor. *Med Clin*, 82, 494-495.
- Rabindradas, L.D. & Narayanan, S. (1977). The effect of drive on associative learning. *Indian Journal of Psychology*, 52 (82), 169-173.
- Rabinovich, Beth A.; Lener, Neil D. & Huey, Richard, W. (1994). Young children's ability to climb fences. *Human Factors*, 36(4), 733-744.
- Race, Kathryn E.H. (1988). Evaluating pedestrian safety education materials for children ages five to nivel. *Journal of School Health*, Sep, 58 (7), 277-81.
- Radius, Susan M; McDonald, Eileen, M & Bernstein, Lorraine (1991). Influencing car safety seat use: Prenatal and postnatal predictors. *Health Values the Journal of Health Behavior. Education and Promotion*, 15 (49), 29-38.
- Reisinger, KS; Williams, AF; Wells, JK; John, CE; Roberts, TR & Podgainy, HJ (1981): Effect of pediatricians counseling on infant restraint use. *Pediatrics*, 67 (2), 201-206.

- Renaud, Lise (1988). The simulation game: An effective strategy for road safety education. *Apprentissage et Socialisation*, 11(2), 95-103.
- Renaud, Lise & Stolovitch, Harold (1988). Simulation gaming: An effective strategy for creating appropriate traffic safety behaviors in five-year old children. *Simulation and Games*, 19 (3), 328-345.
- Renaud, Lise & Suissa, Samy (1989). Evaluation of the efficacy of simulation games in traffic safety education of kindergarten children. *American Journal of Public Health*, 79 (3), 307-309.
- Retting, Richard A. (1993). A study of fatal crashes involving pedestrians and trucks in four cities. *Journal of Safety Research*, 24, 195-203.
- Ringwalt, C.L.; De Vellis, B.M.; Runyan, C.W. & De Vellis, R.F. (1986). Parental beliefs associated with the use of child restraint devices. *Health Education Research*, 1 (84), 263-271.
- Rivara, F. P. (1988). Motor vehicle injuries during adolescence. *Pediatric Annals*, Feb, pp. 112-3.
- Rivara, F.P.; Reay, D.T. & Bergman, A.B. (1989). Analysis of fatal pedestrian injuries in King County, WA, and prospects for prevention. *Public-Health-Rep*, May-Jun, 104 (3), 293-7.
- Rivara, F.P.; Calonge, N. & Thompson, R.S. (1989). Population-based study of unintentional injury incidence and impact during childhood. *Am-J-Public-Health*, Aug, 79 (8), 990-4.
- Rivara, F.P.; Bergman, A.B. & Drake, C. (1989). Parental attitudes and practices toward children as pedestrians. *Pediatrics*, Dec, 84 (6), 1017-21.
- Rivara, F.P.; DiGuseppi, C.; Thompson, R.S. & Calonge, N. (1989). Risk of injury to children less than 5 years of age in day care versus home care settings (see comments). *Pediatrics*, Dec, 84 (6), 1011-6.
- Rivara, F.P.; Mueller, B.A.; Fligner, C.L.; Luna, G.; Raisy, V.A.; Copass, M. & Reay, D.T.(1989). Drug use in trauma victims. *J-Trauma*, Apr, 29 (4), 462-70.
- Rivara, F. P. (1998). Prevention of injuries to children and adolescents. *Advances in Pediatrics*, 45, pp. 37-72.
- Rivara, F.P. & Kemper, K.J. (1990). Health supervision for the high-risk preschooler. *Pediatr-Rev*, Dec, 12 (6), 181-6.
- Rivara, F. P. (1990). Child pedestrian injuries in the United States. Current status of the problem, potential intervention, and future research needs. *American Journal of Diseases of Children*, Jun, pp. 692-6.
- Rivara, F. P. (1991). Prevention of pedestrian injuries to children: effectiveness of a school training program. *Pediatrics*, Oct, 88 (4), pp. 770-5.
- Rivara, F.P.; Thompson, D.C.; Thompson, R.S.; Rogers, L.W.; Alexander, B.; Felix, D. & Bergman, A.B. (1994). The seattle children's bicycle helmet campaign: changes in helmet use and head injury admissions. *Pediatrics*, Apr, 93 (4), 567-9.
- Ringwalt, C.L.; De Vellis, B.M.; Runyan, C.W. & De Vellis, R.F. (1986). Parental beliefs associated with the use of child restraint devices. *Health Education Research*, 1 (84), 263-271.
- Roberts, Donald F. (1989). The impact of media portrayals of risky driving on adolescents: Some speculations. *Alcohol, Drugs and Driving*, 5 (1), 13-20.

- Roberts, I.G. (1993). International trends in pedestrian injury mortality. *Archives of Disease in Childhood*, 68, 190-192.
- Roberts, I.; Marshall, R.; Norton, R. & Borman, B. (1992). An area analysis of child injury morbidity in Auckland. *J-Paediatr-Child-Health*, Dec, 28 (6), 438-41.
- Roberts, I.; Marshall, R. & Norton, R. (1992). Child pedestrian mortality and traffic volume in New Zealand. *BMJ*, Aug 1, 305 (6848), 283.
- Roberts, I.; Norton, R. & Jackson, R. (1995). Driveway-related child pedestrian injuries: a case-control study. *Pediatrics*, Mar, 95 (3), 405-8.
- Roberts, I.G.; Keall, M.D. & Frith, W.J. (1994). Pedestrian exposure and the risk of child pedestrian injury. *J-Paediatr-Child-Health*, Jun, 30 (3), 220-3.
- Roberts, I.; Norton, R.; Jackson, R.; Dunn, R. & Hassall, I. (1995). Effect of environmental factors on risk of injury of child pedestrians by motor vehicles: a case-control study. *BMJ*, Jan 14, 310 (6972), 91-4.
- Roberts, M.A.; Manshadi, F.F.; Bushell, D.L. & Hines, M.E. (1995). Neurobehavioral dysfunction following middle traumatic brain injury in childhood: A case report with positive findings on positron emission tomography (PECT). *Brain-Inj*, 9 (5), 427-436.
- Roberts, Michael C. & Fanurik, Debra (1986). Rewarding elementary school children for their use of safety belts. *Health Psychology*, 5 (3), 185-196.
- Roberts, Michael C.; Fanurik, Debra & Layfield, David A. (1987). Behavioral approaches to prevention of childhood injuries. *Journal of Social Issues*, 43 (2), 105-118.
- Roberts, Michael C. & Layfield, David A. (1987). Promoting child passenger safety. *Journal of Pediatric Psychology*, 12 (2), 257-271.
- Roberts, Michael C. & Turner, Daniel S. (1987). Preventing death and injury in childhood: A synthesis of child safety seat efforts. *Health Education Quarterly*, 11 (2), 181-193.
- Roberts, Michael C. & Broadbent, Margaret H. (1989). Increasing preschoolers' use of car safety devices: An effective program for day care staff. *Children's Health Care*, 18 (39), 157-162.
- Roberts, Michael C.; Alexander, Kristi & Knapp, Leonora G. (1990). Motivating children to use safety belts: A Program combining rewards and "Flash for Life", *Journal of Community Psychology*, 18 (2), 110-119.
- Robertson, L. S.; Kelley, A. B.; O' Neill, B.; Eiswirth, R. S. & Haddon, W. Jr. (1974). A controlled study of the effect of television messages on safety belt use. *American Journal of Public Health*, Nov, 64 (11), pp.1071-80.
- Robertson, L. S. & Haddon, W. Jr (1974). The buzzer-light reminder system and safety belt use. *American Journal of Public Health*, Aug, 64 (8), pp. 814-5.
- Robertson, L. S. (1975). Safety belt use in automobiles with starter- interlock and buzzer light reminder systems. *American Journal of Public Health*, Dec, 65 (12), 1319-25.
- Robertson, L. S. (1976). Estimates of motor vehicles seat belt effectiveness and use: implications for occupant crash protection. *American Journal of Public Health*, Sep. 66 (9), pp. 859-64.
- Robertson, L. S. (1978). The seat belt use law in Ontario: effects on actual use. *Canadian Journal of Public Health. Revue Canadienne de Santé Publique*, Mar- Apr, 69(2), pp. 154-7.

- Robertson, L. S. (1978). Driver education and fatal crash involvement of teenaged drivers. *American Journal of Public Health*, Oct, 68 (10), pp. 959-65.
- Robertson, L. S. (1980). Faet and faney in the formation of public policy. *American Journal of Public Health*, Jun, 70(6), pp. 627.
- Robertson, L. S. (1981). Automobile safety regulations and death reductions in the United States. *American Journal of Public Health*, Aug, 71 (8), pp. 818-22.
- Robertson, L. S. (1981). Patterns of teenaged drivers involvement in fatal motor vehicle crashes: implications for policy choice. *Journal of Health Politics, Policy and Law*, summer, 6 (2), pp. 303-14.
- Robertson, L. S. (1983). Highway Injury. *Texas Medicine*, Sep, 79 (9), pp. 48-50.
- Robertson, L. S. (1984). Federal funds and state motor vehicle deaths. *Journal of Health Policy*, Sep, 5 (3), pp. 376-86.
- Robertson, L. S. (1984). Safety regulation: rebuttal and new data. *American Journal of Public Health*, Dec, 74 (12), pp. 1390-4.
- Robertson, L. S. (1984). Insurance incentives and seat belt use. *American Journal of Public Health*, Oct, 74 (1), pp. 1157-8.
- Robertson, L. S. (1985). Motor vehicles. *Pediatric Clinics of North America*, Feb, 32 (1), pp. 87-94.
- Robertson, L. S. (1986). Behavioral and environmental interventions for reducing motor vehicle trauma. *Annual Review of Public Health*, 7, pp.13-34.
- Robertson, L. S. (1986). Community injury control programs of the Indian Health Service: an early assessment. *Public Health Reports*, Nov- Dec, 101 (6), pp. 632-7.
- Robertson, L. S. (1988). Occupational injury trends. *American Journal of Public Health*, Aug, 78 (8), pp. 988.
- Robertson, L. S. (1988). Driver education. *The mix of science and ideology. Bulletin of The New York Academy of Medicine*, Sep-Oct, 64 (7), pp. 617-622.
- Robertson, L. S. (1989). Risk of fatal rollover in utility vehicles relative to static stability. *American Journal of Public Health*, Mar, 79 (3), pp. 300-3.
- Robertson, L. S. (1989). Motor vehicle injuries: the law and the profits. *Law, Medicine & Health Care: A Publication of The American Society of Law & Medicine*, Spring, 17 (1), pp.69-72.
- Robertson, L. S. (1989). Static stability as a predictor of overturn in fatal motor vehicle crashes. *The Journal of Trauma*, Mar, 29 (3), pp. 313-9.
- Robertson, L. S. (1989). Blood alcohol in fatally injury drivers and the minimum legal drinking age. *Journal of Health Politics, Policy and Law*, 14 (4), pp. 817-25.
- Robertson, L. S. (1990). Car design and risk of pedestrian deaths. *American Journal of Public Health*, May, 80 (5), pp. 609-10.
- Robertson, L. S. (1991). How to save fuel and reduce injuries in automobiles. *The Journal of Trauma*, Jan, 31 (1), pp. 107-9.
- Robertson, L. S. (1992). The validity of self reported behavioural risk factors: seatbelt and alcohol use. *The Journal of Trauma*, Jan, 32 (1), pp. 58-9.

- Robertson, L. S. (1992). Environment, behaviour, and injuries. *Public Health Reports*, Nov-Dec, 107 (6), pp. 744-5.
- Robertson, L. S. (1993). Size, not mass, of car affects severity of injury in accidents. *American Journal of Public Health*, May, 83 (5), pp. 769-70.
- Robertson, L. S. (1993). Fatal car fires from rear-end crashes: the effects of fuel tank placement before and after regulation. *American Journal of Public Health*, Aug, 83 (8), pp. 1168-70.
- Robertson, L. S. (1998). Causal webs, preventive brooms, and housekeepers. *Social Science & Medicine*, Jan, 46 (1), pp. 53-8.
- Roberts, Michael C. (1994). Prevention/promotion in America: Still spitting on the sidewalk. *Journal of Pediatric Psychology*, 19 (3), 267-281.
- Robertson, L. S. (1994). Child injury control: surveillance and research questions. *The American Journal of The Medical Sciences*, Aug, 38 (2), pp. 88-91.
- Robertson, L. S. (1994). Health care reform and health outcomes. *American Journal of Public Health*, Oct, 84 (10), pp. 1566-7.
- Robertson, L. S. (1994). Highway deaths: false PR on the effects of PR. *Journal of Public Health Policy*, 15 (4), pp. 437-42.
- Robertson, L. S. (1996). Reducing death on the road: the effectiveness of minimum safety standards, publized crash tests, seat belts, and alcohol. *American Journal of Public Health*, Jan, 86 (1), pp. 31-4.
- Robertson, L. S. & Maloney, A. (1997). Motor vehicle rollover and static stability: An exposure study. *American Journal of Public Health*, May, 87 (5), pp. 839-841.
- Robertson, L. S. (1999). Reduced fatalities related to rear seat shoulder belts. *Injury Prevention: Journal of the International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*, Mar, 5 (1), pp. 62-4.
- Robertson, L. S. (1999). Alcohol and fatal crashes among American Indians. *American Journal of Public Health*, Aug, 89 (8), pp. 1270-1.
- Robertson, L. S. (2001). Groundless attack on an uncommon man: William Haddon, Jr, MD. *Injury Prevention: Journal of the International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*, Dec, 7 (4), pp. 260-2.
- Robinson, B.G. & Gaskell, K. (1989). Prevalencie and characteristics of at-risk drinkers among a health visitor's caseload (see comments). *Health-Visit*, Aug, 62 (8), 242-3.
- Rock, Steven (1991). Risk compensation and the Illinois seat belt use law. *Accid. Anal. & Prev.*, 25 (5), 537-544.
- Rockett, Ian R.; Spirito, Anthony; Fritz, Gregory K. & Riggs, Suzanne (1991). Adolescent risk takers: A trauma center study of suicide attempters and drivers. *International Journal of Social Psychiatry*, 37 (4), 285-292.
- Rohrer, Glenn R.; Elliot, Jack R. & Geer, Nancy L. (1984). An alcohol education and traffic safety program for institutionalized juvenile offenders. *Journal of Alcohol and Drug Education*, 29 (2), 40-43.
- Roman, Harry T. (2009). The Speeding Car Design Challenge. *Technology Teacher*, v68 n4 p33-35.
- Rothengatter, J.A. (1981). The influence of instructional variables on the effectiveness of traffic education. *Accid. Anal. & Prev.*, 13 (3), 241-253.

- Rothengatter, Talib (1982). The effects of police surveillance and law enforcement on driver behaviour. *Current Psychological Reviews*, vol 2 (3), Sep-Dec, pp. 349-358.
- Rothengatter, Talib (1984). A behavioural approach to improving traffic behaviour of young children. *Ergonomics*, vol 27 (2), Feb, pp. 147-160.
- Rothengatter, Talib (1984). The role of media in road safety education for young children . *British Journal of Developmental Psychology*, vol 2(2), Jun 1984, pp. 157-165.
- Rothengatter, Talib (1988). Risk and the absence of pleasure: A motivational approach to modelling road user behaviour. *Ergonomics*, vol 31 (4), Apr, 1988. Special issue. Risky decision making in transport operations, pp. 599-607.
- Rothengatter, Talib & de Bruin, Rudie (1984). Driver's attitude on seat belt use en Road user behaviour: Theory and research, Assen, Netherlands: Van Gorcum & Co, 699pp. de Rothengatter, Talib & de Bruin, Rudie (1988), Assen, Netherlands.
- Rothengatter, Talib (1991). Automatic policing and information systems for increasing traffic law compliance. *Journal of Applied Behavior Analysis*, vol 24 (1), Sep, pp. 85-87.
- Rothengatter, Talib (1997). Psychological aspects of road user behaviour. *Applied Psychology: An International Review*, vol 46 (3), Jul, pp. 223-234.
- Rothengatter, Talib & Carbonell, Enrique (1997). Traffic and transport psychology: Theory and application. Amsterdam, Netherlands: Pergamon /Elsevier Science Inc, 1997, xiv, 489 pp.
- Rothegatter, Talib (2002). Drivers' illusions no more risk. *Traffic Psychology and Behaviour*, vol 5 (4), Dec, pp. 249-254.
- Rourke, L.L. (1994). Bicycle helmet use among schoolchildren. Impact of a community education program and a cycling fatality (see comments). *Can-Fam-Physician*, Jun, 40, 1116-24.
- Routledge, D.A.; Repetto Wright, R.; Howarth, C.I. (1974). A comparison of interviews and observation to obtain measures of children's exposure to risk as pedestrians. *Ergonomics*, 17 (5), 623-638.
- Roux, P. & Fisher, R.M. (1992). Chest injuries in children: An analysis of 100 cases of blunt chest trauma from motor vehicle accidents. *Journal of Pediatric Surgery*, 27 (5), 551-555.
- Rowe, B.H. & Thorsteinson, K.; Bota, G.W. (1995). Bicycle helmet use and compliance: a northeastern Ontario roadside survey. *Can-J-Public-Health*, Jan-Feb, 86 (1), 57-61.
- Roy, G.S. & Verma Jamuar, S.K. (1986). Behavioural antecedents of pedestrian accidents in India. *Asian Journal of Psychology and Education*, 17 (1), 38-40.
- Runyan, Carol W. & Runyan, Demond K. (1991). How can physicians get kids to wear bicycle helmets? A prototypic challenge in injury prevention. *American Journal of Public Health*, 81 (8), 972-973.
- Runyan, C.W.; Earp, J.A. & Reese, R.P. (1991). Helmet use among competitive cyclists. *Am-J-Prev-Med*, Jul-Aug, 7 (4), 232-6.
- Russell, J. Curtis; Talagrand, Paul C. & Cahalan, Barbara (1989). Successful instruction in substance abuse and traffic safety (SATS). *Journal of Alcohol and Drug Education*, 34 (3), 97-100.
- Ryan, G.A.; McLean, A.J.; Vilenius, A.T.; Kloeden, C.N.; Simpson, D.A.; Blumbergs, P.C.; Scott, G. (1994). Brain injury patterns in fatally injured pedestrians. *J-Trauma*, Apr, 36 (4), 469-76.

- Salgado, M.S. & Colombage, S.M. (1988). Analysis of fatalities in road accidents. *Am-J-Public-Health*, Jan, 36 (1-2), 91-6.
- Sancho, R. (1990). Indicadores bibliométricos utilizados en la evaluación de la Ciencia y la Tecnología. *Revista Española de Documentación Científica*, 13 (3-4), 842-865.
- Sarvela, Paul D.; Newcomb, Paul R.; Duncan, David F. (1988). Drinking and driving among rural youth. *Health Education Research*, 3 (2), 197-201.
- Saunders, Stephen; Pine, Jeffrey (1986). Seat belt education program: A model for public health settings. *Health Education Quarterly*, 13 (3), 243-247.
- Schneider, Margaret L.; Ituarte, Philip & Stokols, Daniel (1993). Evaluation of a community bicycle helmet promotion campaign. What works and why. *American Journal of Health Promotion*, 7 (4), 281-287.
- Schofer, Joseph L.; Christoffed, Katherine Kaufer; Donovan, Mark; Lavigne, John V.; Tanz, Robert R. & Wills, Karen E. (1995). Child pedestrian injury taxonomy based on visibility and action. *Accid. Anal. & Prev.*, 27 (3), 317-333.
- Seekins, Tom; Fawcet, Stephen B.; Cohen, Stanley H.; Elder, Jhon P.; Jason, Leonard A.; Schnelle, Jhon F. & Winett, Richard A. (1988). Experimental evaluation of public policy: The case of legislation for child passenger safety. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 21, 233-243.
- Sen, B. K. (1999). Symbols and formulas for a few bibliometric concepts. *Journal of documentation*, 55 (3), 325-334.
- Seijts, G.H.; Kok, G.J.; Bouter, L.M.& Klip, W.A. (1992). Determinants of wearing a bicycle safety helmet: Results of an exploratory study in three primary school. *Gedrag and Gezondheid Tijdschrift voor Psychologie and Gezondheid*, 20 (83), 128-144.
- Sharpe-Taylor, Linda; Tindall, Judith A. & Dargan, Wilistine (2008). "Youth Saving Youth": The Impact of Training for Peer Resource Leaders. *Perspectives in Peer Programs*, v21 n2 p38-47
- Shanfield, Stephen B. & Swain, Barbara J. (1984). Death of adult children in traffic accidents. *Journal of Nervous and Mental Disease*, 172 (9), 533-538.
- Sharples, P.M.; Storey, A.; Aynsley Green, A. & Eyre, J.A. (1990). Avoidable factors contributing to death of children with head injury. *BMJ*, Jan 13, 300 (6717), 87-91.
- Sharples, P.M.; Storey, A.; Aynsley Green, A. & Eyre, J.A. (1991). Causes of fatal childhood accidents involving head injury in northern region, 1979-86 (see comments). *BMJ*, Nov 24, 301 (6762), 1193-7.
- Sheppard, Margaret A. & Mitchell, Michael (1986). Young people's view of alcohol and its use. *Journal of Alcohol and Drug Education*, 31 (82), 1-7.
- Shinar, David (1993). Demographic and socioeconomic correlates of safety belt use. *Accid. Anal. & Prev.*, 25 (6), 745-755.
- Shope, Jean T. (1992). An elementary school based alcohol misuse prevention program: a follow-up evaluation. *Journal of Studies on Alcohol*, vol 53 (2), pp. 106-121.
- Shope, Jean T. & Dielman, T. E. (1994). Measurement of alcohol use and misuse in a cohort of students followed from grade 6 through grade 12. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, vol 18 (3), Jun, pp. 726-733.
- Shope, Jean T. (1996). Alcohol related predictor of adolescent driving: gender differences in crashes and offenses. *Accident Analysis and Prevention*, vol 28 (6), Nov, pp. 755-764.

Shope, Jean T. (1996). Effectiveness of a school based substance abuse prevention program. *Journal of Drug Education*, vol 26 (4), pp. 323-337.

Shope Jean, T. & Waller, Patricia F. (2001). Adolescent antecedents of high risk driving behavior into young adulthood: Substance use and parental influences. *Accident Analysis and Prevention*, vol 33 (5), sep, pp. 649-658.

Shope, Jean, T. ; Molnar, L. J.; Elliot, M. R. & Waller, P. F. (2001). Graduated driver licensing in Michigan: early impact on motor vehicle crashes among 16 year old drivers. *JAMA*, Oct, 286 (13),pp. 1593-8.

Shope, Jean T. & Bingham, C. Raymond (2002). Drinking driving as a componen of problema driving and problema behaviour in young adults. *Journal of Studies on Alcohol*, vol 63 (1), Jan, pp. 14-33.

Shope, Jean T.; Raughnathan, Trivellore E. & Patil, Sujata M. (2003). Examining trajectories of adolescent risk factors as predictors of subsequent high risk driving behaviour. *Journal of Adolescent Health*, vol 32 (3), Mar , pp. 214-224.

Shope, Jean T. & Molnar, Lisa (2004). Michigan's graduated driver licensign program: Evaluation of the first four years. *Journal of Safety*, vol 35 (3), fal, pp. 337-344.

Shope, Jean T. ; Elliot Michael R.; Raghunathan, Trivellore E.& Waller, Patricia, F. (2005). Long term follow up of a high school alcohol misuse prevention program's effect on students' subsequent driving. *Alcoholism: Clinical and Experimental Research*, vol 25 (3), Mar, pp. 403-410.

Shope, Jean T. (2006). Influences on youthful driving behaviour and their potential for guiding interventions to reduce crashes. *Injury Prevention*, Jun, 12, supp 1, pp. 9-14.

Shope, Jean T. (2007). Graduated driver licensing. Review of evaluation results since 2002. *Journal of Safety Research*, vol 38(2), pp. 165-175.

Shope, Jean T. (2008). Teen driving: Motor Vehicle crashes and factors that contribute. *American Journal of Preventive Medicine*, vol 35 (3 supp I), Sep, pp. s261-s271.

Siegel, J.H.; Mason Gonzalez, S.; Dischinger, P.C.; Read, K.M.; Cushing, B.M.; Badellino, M.C.; Goodarzi, S.; Smilaek, J.E.; Heatfield, B.M. & Bents, F; et al. (1993). Safety belt restraints and compartment intrusions in frontal and lateral motor vehicle crashes: mechanisms of injuries, complications, and acute care costs. *J-Trauma*, May, 34 (5), 736-58, discussion 758-9.

Silverger, D.; Meer, A.; Silvinger, E.; Gross, M. & Feldman, S. (1992). Head injuries after serious bicycle accidents. *Eur-J-Epidemiol*, Nov, 8 (6), 826-31.

Simons Morton, Bruce G.; Brink, Susan & Bates, Deana (1987). Effectiveness and cost effectiveness of persuasive communications and incentives in increasing safety belt use. *Health Education Quarterly*, vol 14 (2), Sum, pp. 167-179.

Simons Morton, Bruce G.; Brink, Susan G.; Simons Morton, Denise G. & McIntyre, Rose Marie et al. (1989). An ecological approach to the prevention of injuries due to drinking and driving. *Health Education Quarterly*, vol 16 (3), fal, 1989. Special Issue: Drinking, driving, and health promotion, pp. 397-411.

Simons Morton, Bruce G. & Cummings, Sharon Snider (1997). Evaluation of a local designated driver and responsible server program to prevent drinking and driving. *Journal of Drug Education*, vol 27 (4), 1997, pp. 321-333.

Simons Morton, Bruce G. & Hartos, Jessica L. (2003). How well do parents manage young driver crash risk? *Journal of Safety Research*, vol 34 (1), Jan, pp. 91-97.

- Simons Morton, Bruce G.; Hartos, J. L. & Beck, K. H. (2003). Persistence of effects of a brief intervention on parental restrictions of teen driving privileges. *Inj Prev*, 9 (2), 142-6.
- Simons Morton, Bruce G.; Hartos, Jessica L. & Beck, Kenneth H. (2004). Increased parent limits on teen driving: Positive effects from a brief intervention administered at the motor vehicle administration. *Prevention Science*, vol 5 (2), Jun, pp. 101-111.
- Simons Morton, Bruce G.; Lerner, Neil & Singer, Jeremiah (2005). The observed effects of teenage passengers on the risky driving behaviour of teenage drivers. *Accident Analysis and Prevention*, vol37 (6), Nov, pp. 973-982.
- Simons Morton, Bruce G.; Hartos, Jessica I.; Leaf, William A. & Preusser, David F. (2006). The effect on teen driving outcomes of the checkpoints program in a state wide trial. *Accident, Analysis & Prevention*, vol 38 (5), Sep, pp. 907-912.
- Simons Morton, Bruce G.; Hartos, Jessica L.; Leaf, William A. & Preusser, David F. (2006). Increasing parent limits on novice young drivers: Cognitive mediation of the effect of persuasive messages. *Journal of Adolescent Research*, vol 21, Jan, pp. 83-105.
- Simons Morton, Bruce G. & Nansel, Tonja (2006). The application of social cognitive theory to injury prevention en Injury and violence prevention: Behavioral science theories and applications, Gielen, Andrea Carlson; Sleet, David A.; DiClemente, Ralph J.. San Francisco, CA, US: Jossey Bass, pp. pp. 41-64.
- Simons Morton, Bruce G. & Winston, Flaura Koplín (2006). Translational research in child and adolescent transportation safety. *Evaluation & the Health Professions*, vol 29 (1), Mar, pp. 33-64. Translational research in child and adolescent transportation safety .
- Simons Morton, Bruce G.; Hartos, Jessica L.; Leaf, William A. & Preusser, David F. (2006). Increasing parent limits on novice young drivers: Cognitive mediation of the effect persuasive messages. *Journal of Safety Research*, vol 21 (1), Jan, pp. 83-105.
- Simons Morton, Bruce (2007). Parent involvement in novice teen driving: Rationale, evidence of effects, and potential for enhancing graduated driver licensing effectiveness. *Journal of Safety Research*, vol 38 (2), 2007, Special Issue Novice teen driving: GDL and beyond, Research foundations for policy and practice symposium, pp. 193-202.
- Simons Morton, Bruce G., Ouimet, Marie Claude; Catalano, Richard F. (2008). Parenting and the young driver problem. *Am J Prev Med*, 35 (3 suppl), pp. 294-303.
- Simpson, A.H.; Mineiro, J. (1992). Prevention of bicycle accidents. *Injury*, 23 (3), 171-3.
- Simpson, D.A.; Blumbergs, P.C.; McLean, A.J.; Scott, G. & Path, M.R.C. (1992). Head injuries in infants and children: Measures to reduce mortality and morbidity in road accidents. *World-J-Surg.*, 16, 403-409.
- Sivak, Michael; Hill, Carole S. & Olson, Paul L. (1982). Improving driving performance of persons with brain damage via perceptual/cognitive remediation. *International Journal of Rehabilitation Research*, 5 (4), 551-552.
- Sivak, Michael; Hill, Carole S. & Olson, Paul L. (1984). Computerized video tasks as training techniques for driving related perceptual deficits of persons with brain damage: A pilot evaluation. *International Journal of Rehabilitation Research*, 7 (4), 389-398.
- Small, H.; Sweeney, E. & Greenlee, E. (1985). Clustering the science citation. Index using co-citations. II Mapping Science. *Scientometrics*, 8, 321-340.

- Smith, Peggy B.; Johnson, Teresa C. & McClelland, Karen A. (1985). Preventive health and safety education in public hospitals: Implementing a child restraint car seat lend-lease program for indigent patients. *Patient Education and Counseling*, 7 (3), 311-316.
- Sowers Hoag, Karen M.; Thyrer, Bruce A. & Bailey, Jon S. (1987). Promoting automobile safety belt use by young children. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 20 (2), 133-138.
- Spence, L.J.; Dykes, E.H., Bohn, D.J. & Wesson, D.E. (1993). Fatal bicycle accidents in children: a plea for prevention. *J-Pediatr-Surg*, Fe, 28 (2), 214-6.
- Spence, S.H. & McCathie, H. (1993). The stability of fears in children: a two-year prospective study: a research note. *J-Child-Psychol-Psychiatry*, May, 34 (4), 579-85.
- Spinak, E. (1996). *Diccionario Enciclopédico de Bibliometría, Cienciometría e Informetría*. UNESCO, p. 34-131.
- Spinak, E. (1998). Indicadores cienciométricos. *Ciencia da Informacao*, 27 (2), 141-8.
- Sullivan, D.; White, D. H. & Barbont, E. J. (1977). Co-citation analysis of science. An evaluation. *Social Studies of Science*, 7, 223-240.
- Stav, Wendy B. (2008). Occupational Therapy and Older Drivers: Research, *Education*, and Practice. *Gerontology & Geriatrics Education*, v29, n4, p.p336-350.
- Stevenson, Tony & Lennie, June (1992). Empowering school students in developing strategies to increase bicycle helmet wearing. *Health Education Research*, 7 (4), 555-566.
- Stross, J. K. & Harlon, W. R. (1979). The dissemination of new medical information. *JAMA*, 241, 2622.
- Tabasso Camni, Carlos (2006). Algunos aspectos clave de la licencia de puntos. *Carreteras: Revista técnica de la Asociación Española de la Carretera*, N°. 147, 2006, pg. 72-78
- Tanz, Robert R. & Christoffel, Katherine K. (1985). Pedestrian injury. *AJDC*, 139, 1187-1190.
- Terrada, M.L. & Peris Bonet, R. (1982). Bibliometría de la literatura pediátrica española (1974-1981). *An Esp Pediatr*, 17 (supl 14), 105-114.
- Thompson, J.A.; Ampofo Boateng K.; Pitcairn, T.K. & Grieve, R. (1992). Behavioral group training of children to find safe routes to cross the road. *British Journal of Educational Psychology*, 62 (2), 173-183.
- Thompson, Kevin M. & Richardson, Katie (2008). DUI Arrests and Academic Attrition. *Journal of College Student Development*, v49 n5 p497-508.
- Tietge, Nancy S.; Bender, Stephen, J. & Scutchfield, F. Douglas (1987). Influence of teaching techniques on infant car seat use. *Patient Education and Counseling*, 9 (2), 167-175.
- Test, David W. & Heward, William L. (1983). Teaching road signs and traffic laws to learning disabled students. *Learning Disability Quarterly*, 6 (1), 80-83.
- Tortosa, F. (1980). La psicología actual a través del Psychological Abstracts. *Análisis y Modificación de Conducta*, 6, 77-89.
- Tortosa, F. ; Civera, C. & Sánchez-Lozano, E. (1999). *Prácticas de Historia de la Psicología*. Valencia: Promolibro.

- Tortosa, F.; Martí, C.; Pérez, E. & Carpintero, H. (1989). El análisis de citas como criterio de eminencia en ciencias sociales (17-28). En Quintana y Lafuente. *Psicología e Historia. Contribuciones a la investigación en Historia de la Psicología*. Madrid: Ediciones de la Universidad Autónoma de Madrid, Colección de Estudios, nº 21.
- Tortosa, F. & Civera, C. (2001). Revistas y disciplina psicológica. Cien años de encuentro. *Papeles del Psicólogo*, 79, 3-14.
- Tvire, P. & Erno, L. (2001). Exploring invisible scientific communities: Studying networking relations within an educational research community. A finnish case. *Higher Education*, 42 (4), 493-513.
- Ullerberg, Pål (2001). Personality subtypes of young drivers. Relationship to risk taking preferences, accident involvement, and response to a traffic safety campaign. *Traffic Psychology and Behavior*, vol 4 (4), Dec, pp. 279-297.
- Ullerberg, Pål (2002). Risk taking attitudes among young drivers: The psychometric qualities and dimensionality of an instrument to measure young drivers' risk taking attitudes. *Scandinavian Journal of Psychology*, vol 43 (3), Jul, pp. 227-237.
- Ullerberg, Pål (2003). Personality, attitudes and risk perception as predictors of risky driving behaviour among young drivers. *Safety Science*, vol 41 (5), Jun, pp. 427-433.
- Ullerberg, Pål (2004). Social influence from the back-seat: Factors related to adolescent passengers' willingness to address unsafe drivers . *Traffic Psychology and Behavior*, vol 7 (1), Jan, pp. 17-30.
- Urbizagástegui Alvarado, R. (2004). La productividad científica de los autores. *Información, Cultura y Sociedad*, 12, p. 51-73.
- Vandamme, F. (1980). On bibliometrics as an evaluative tool for scientist. *Communication and Cognition*, 23 (4), 317-321.
- Van der Molen, Hugo (1981). Child pedestrian's exposure, accidents and behavior. *Accid. Anal. & Prev.*, 13 (3), 193-224.
- Van der Molen, H.H. (1982). Behavior of children and accompanying adults at a pedestrian crosswalk. *Journal of Safety Research*, 13 (3), 113-119.
- Van der Molen, H.H.; Kerkhof, Jan H. & Jong, Saskia (1983). Training observers to follow children and score their road-crossing behaviour. *Ergonomics*, 26 (6), 535-553.
- Van der Molen, HH; Van der Herik, J. & Van der Klaauw, C (1983). Pedestrian behaviour of children and accompanying parents during school journeys: An evaluation of a training programme. *British Journal of Educational Psychology*, 53 (2), 152-168.
- Van der Molen, Hugo; Rothengatter, J.A. & Vinjé, M.P. (1981). Blueprint of an analysis of the pedestrian's task-I. *Accid. Anal. & Prev.*, 13 (3), 175-191.
- Vissing, Yvonne (2008). Stop! Look! Listen!: Are Your Child Transportation Policies Safe?. *Exchange: The Early Childhood Leaders' Magazine Since 1978*, v30 n5 p74-76.
- Vivas, J. R. & Urquijo, S. (1999). Análisis de redes aplicado a un estudio bibliométrico en psicología de la conducta. *IberPsicología*, 4.1.2.
- Voas, Robert B. (1958). A procedure for reducing the effects of slanting questionnaire responses toward social acceptability. *Educational and Psychological Measurement*, 18,1958, pp. 337-345.

- Voas, Robert B. (1959). Vocational interests of naval aviation cadets. Final results. *Journal of Applied Psychology*, vol 43 (1), Feb, pp. 70-73.
- Voas, Robert B. (1982). Selective enforcement during prime-time drinking-driving hours: A proposal for increasing deterrence without increasing enforcement costs. *Abstracts & Reviews in Alcohol & Driving*, vol 3 (10-12), Oct- Dec, pp. 3-14.
- Voas, Robert B. (1983). Laboratory and field tests of a passive alcohol sensing system. *Abstracts & Reviews in Alcohol & Driving*, vol 4 (3), Jul-Sep, pp.3-21.
- Voas, Robert B. & Williams Allan F. (1986). Age differences of arrested and crash-involved drinking drivers. *Journal of Studies on Alcohol*, vol 47 (3), May, pp. 244-248.
- Voas, Robert B. (1986). Evaluation of jail as a penalty for drunk driving. *Alcohol, Drugs & Driving*, vol 2 (2), Apr, pp. 47-70.
- Voas, Robert B. & Hause, Janet M. (1987). Deterring the drinking driver. The Stockton experience. *Accident Analysis and Prevention*, vol 19 (2), Apr, pp. 81-90.
- Voas, Robert B. (1988). Emerging technologies for controlling the drunk driver. *Social control of the drinking driver*, pp. 321-370.
- Voas, Robert B. & Lacey, John (1990). Drunk driving enforcement, adjudication, and sanctions in the United States. *Drinking and driving*, pp. 116-158.
- Voas, Robert B. (1991). Enforcement of DUI laws. *Alcohol, Drugs & Driving*, vol 7 (3-4), Jul-Dec, pp. 173-196.
- Voas, Robert B. (1993). Issues in cross-national comparisons of crash data. *Addiction*, vol 88 (7), Jul, pp. 959-967.
- Voas, Robert B.; Lange, James & Treno, Andrew J. (1997). Documenting community-level outcomes: Lessons from drinking and driving. *Evaluation Review*, vol 21 (2), apr. Special Issue: Evaluation design for a community trial to reduce alcohol involved trauma. An environmental approach to prevention, pp. 191-208.
- Voas, Robert B.; Holder, Harold D. & Gruenewald (1997). The effect of drinking and driving interventions on alcohol-involved traffic crashes within a comprehensive community trial. *Addiction*, vol 92 (supp 2), Jun, pp. s221-s236.
- Voas, Robert B. & Tippetts, A. Scott (1997). Evaluation of a method for reducing unlicensed driving: The Washington and Oregon license plate sticker laws.
- Voas, Robert B.; Tippetts, A. Scott & Taylor, Eileen (1998). Temporary vehicle impoundment in Ohio: A replication and confirmation. *Accident Analysis and Prevention*, vol 30 (5), Sep, pp. 651-655.
- Voas, Robert B. (2000). DUI risk screening instruments. *Addiction*, vol 95 (11), no, pp. 1709-1710.
- Voas, Robert B. & Fisher, Deborah A. (2001). Court procedures for handling intoxicated drivers. *Alcohol Research & Health*, vol 25 (1), pp. 32-42.
- Voas, Robert B.; Lange, James E. & Johnson, Mark B. (2002). Reducing high risk drinking by young Americans South of the border: The impact of a partial ban on sales of alcohol. *Journal of Studies on Alcohol*, vol. 63 (3), May, pp. 286-292.
- Voas, Robert B.; Johnson, Mark & Lange, James (2002). Permission to cross the border: The effective policy reduces high-risk drinking by marines. *Journal of Studies on Alcohol*, vol 63 (6), pp. 645-648.

- Voas, Robert B.; Blackman, Kenneth O.; Tippetts, A. Scott & Marques, Paul R. (2002). Evaluation of a program to motivate impaired driving offenders to install ignition interlocks. *Accident Analysis and Prevention*, vol 34 (4), Jul, pp. 449-455.
- Voas, Robert B. & De Young, David J. (2002). Vehicle action: Effective policy for controlling drunk and other high-risk drivers?. *Accident Analysis and Prevention*, May, pp. 263-270.
- Voas, Robert B. (2003). The importance of intensifying the applications of what is known to work. Comment on chapter 9: Drink driving countermeasures. *Addiction*, vol 98 (10), Oct, pp. 1359-1360.
- Voas, Robert B.; Tippetts, A. Scott & Fell, James C. (2003). Assessing the effectiveness of minimum legal drinking age and zero tolerance laws in the United States. *Accident Analysis and Prevention*, vol 35 (4), Jul, pp. 579-587.
- Voas, Robert B.; Furr- Holden, Debra; Lauer, Elizabeth; Bright, Kristin; Johnson, Mark B. & Miller, Brenda (2006). Portal surveys of time-out drinking locations: A tool for studying binge drinking and AOD use. *Evaluation Review*, vol. 30 (1), Feb, pp. 44-65.
- Voas, Robert B. (2006). Validity of the passive alcohol sensor for estimating BACs in DWI-enforcement operations. *Journal of Studies on Alcohol*, vol 67 (5), pp. 714-721.
- Voas, Robert B. (2006). Drinking status and fatal crashes: Which drinkers contribute most to the problem?. *Journal of Studies on Alcohol*, vol 67 (5), Sep, pp. 722-729.
- Voas, Robert B.; Kelley- Baker, Tara & Romano, Eduardo (2006). A partial ban on sales to reduce high-risk drinking South of the border: Seven years later. *Journal of Studies on Alcohol*, vol 67 (5), Sep, pp. 746-753.
- Voas, Robert B. & Kelly- Baker, Tara (2007). Alcohol and other drug use and the transition from riding to driving. *Addiction*, vol 102(1), Jan, pp.8-10.
- Voas, Robert B.; Johnson, Mark; Turrisi, Robert J.; Taylor, Dexter & Honts, Charles Robert (2008). Bringing alcohol on campus to raise Money: Impact on student drinking and drinking problems. *Addiction*, vol 103 (6), pp. 940-950.
- Voas, Robert B. (2008). Guidelines for research on drugged driving: A good first step. *Addiction*, Aug, pp. 1269-1270.
- Wagenaar, Alexander C.; Maybee, Richard G. (1986). The legal minimum drinking age in Texas: Effects of an increase from 18 to 19. *Journal of Safety Research*, 17 (4), 165-178.
- Wagenaar, Alexander C.; Maybee, Richard G.; Sullivan, Kathleen P. (1988). Mandatory seat belt laws in eight states: A time series evaluation. *Journal of Safety Research*, 19 (2), 51-70.
- Wagenaar, Alexander C.; Maybee, Richard G. (1986). The legal minimum drinking age in Texas: Effects of an increase from 18 to 19. *Journal of Safety Research*, 17 (4), 165-178.
- Wagenaar, Alexander C.; Webster, Daniel W. (1985). Effects of Michigan's mandatory child restraint law. *UMTRI Research Review*, 15 (4), 15p.
- Wells-Parker, Elisabeth; Morris & McDaniel Management Consultants, Jackson; MsMiles, Shelly & Spencer, Barbara (1983). Stress experiences and drinking histories of elderly drunker diving offenses. *Journal of Studies on Alcohol*, vol 44 (3), May 1983, pp. 429-437.
- Walker, William and others (1974). Alcohol highway traffic safety workshops for law enforcement officers, Cambridge, MA.

- Walker, William and others (1974). Alcohol highway traffic safety workshop for the judiciary. Cambridge, MA.
- Walker, William and others (1974). Alcohol highway traffic safety workshop for local officials. Cambridge, MA.
- Walker, William and others (1974). Alcohol highway traffic safety workshop for alcohol rehabilitation and treatment personnel. Cambridge, MA.
- Waller, Patricia (1973). Have the schools failed? Paper presented to the annual "American Medical Association- American School Health Association, Session on school health, New York, Jun 24, 1973.
- Waller, Patricia (1983). Spitting in the ocean: Realistic expectations of the impact of driver alcohol education and rehabilitation programs on the problem of drunk driving. Paper presented at "DWI reeducation and rehabilitation programs revisited: Successful results and future plans". San Diego, CA, Aug 15-16.
- Waller, Patricia F. (1984). Licensing and other control of the drinking driver. Paper presented for the "North American Conference on Alcohol and Highway Safety", Baltimore, MD, Jun, 12-14.
- Waller, Patricia & Waller, Marcus B. (1984). The young drinking driver: cause of effect? Paper prepared for the "Research workshop o alcohol and the drinking driver", National Institute on Alcohol Abuse and Alcoholism, National Institutes of Health, Bethesda, MD, May, pp. 2-4.
- Waller, Patricia (1992). New evaluation horizons: Transportation issues for the 21 st century. *Evaluation Practice*, v 13, n2, Jun, p. 103-115.
- Waller, Patricia (1993). The evolving role of the science supervisor: Analyzing the past to understand the present. *Science Educator*, vol 2, n1, Spr, p. 10-16.
- Waller, Patricia F. & Smith, Gail G. (1996). Gender representation in children's science book visuals: A comparative study. Paper presented at the "Global summit on science and science education", San Francisco, CA, December 28.
- Waller, Patricia F. (2003). The Genesis of GDL. *Journal of Safety Research*, vol 34 (1), n1; p. 17-23.
- Weinstock, M. (1971). *Citation indexes*. In a Lent (Ed.) *Encyclopaedia of library and Information Science*. New York: Marcel Dekker.
- Wells- Parker, Elisabeth; Cosby, Pamela J. & Landrum, James W. (1986). A typology for dinking driving offenders: Methods for classification and policy implications. *Accident Analysis & Prevention*, vol 18 (6), Dec 1986; pp. 443-453.
- Wells-Parker, Elisabeth; Anderson, Bradley; Landrum, James W. & Snow, Ronald W. (1988). Long term effectiveness of probation, short term intervention and LAI administration for reducing DUI recidivism. *British Journal of Addiction*, vol 83 (4), Apr, 1988, pp. 415-421.
- Wells-Parker, Elisabeth & Cosby, Pamela J. (1988). Behavioral and employment consequences of drivers license suspension for dinking driving offenders. *Journal of Safety Research*, vol 19 (1), Spr, pp. 5-20.
- Wells- Parker, E.; Anderson, B. J.; Landrum, J. W.; Snow, R. W. (1988). Long- term effectiveness of probation, short- term intervention and LAI administration for reduing DUI recidivism. *British Journal of Addiction*, Apr, 83 (4), pp. 415-421.
- Wells- Parker, Elisabeth; Anderson, Bradley J.; McMillen, David L.& Landrum, James W. (1989). Interactions among DUI offender characteristics and tradicional intervention modalities: A longterm recidivism followup. *British Journal of Addiction*, vol 84 (4), Apr, pp. 381-390.

Wells- Parker, Elisabeth & Bangert-Drowns, Robert (1990). Meta analysis of research on DUI remedial interventions. *Alcohol, Drugs & Driving*, vol 6 (3-4), jul-Dec, pp. 147-160.

Wells-Parker, Elisabeth; Landrum, James W. & Topping, Jeff S (1990). Matching the DWI offender to an effective intervention strategy: An emerging research agenda en *Drinking and driving: Advances*

Wells-Parker, Elisabeth; Anderson, Bradley; Pang, Mark & Timken, David (1993). An examination of cluster based classification schemes for DUI offenders. *Journal of Studies on Alcohol*, vol 54 (2), Mar, pp. 209-218.

Wells- Parker, Elisabeth; Bangert- Drowns, Robert; McMillen, Robert & Williams, Marsha (1995). Final results from a meta analysis of remedial interventions with drink /drive offenders. *Addiction*, vol 9 (7), Jul, pp. 907-926.

Wells- Parker, Elisabeth (1995). Mandated retreatment: lesson from research with drinking and driving offenders. *Alcohol Health & Research World*, vol 18 (4), pp. 302-306.

Wells- Parker, Elisabeth; Bangert- Drowns, Robert & Williams, Marsha (1995). The past is prologue: Determining directions for research on DUI remediation from meta- analysis. *Addiction*, vol 90 (12), Dec, 1995, pp. 1595-1601.

Wells- Parker, Elisabeth ; Williams, Marsh; Dill, Patricia & Kenne, Deric (1998). Stages of change and self efficacy for controlling drinking and driving: A psychometric analysis. *Addictive Behaviors*, vol23 (3), May-Jun , pp. 351-363.

Wells- Parker, E.; Kenne, D. R.; Spartke, K.L. & Williams, M. T. (2000). Self-efficacy and motivation for controlling drinking and drinking / driving and investigation of changes across a driving under the influences (DUI) intervention program and of recidivism prediction. *Addictive Behavior*, Mar-Apr, 25 (2), pp. 229-38.

Wells-Parker, Elisabeth (2000). Putting the past in perspective: Formulating questions for the future. *Addiction*, vol 95 (1), Jan, pp. 58-59.

Wells- Parker, Elisabeth; Kenne, Deric R.; Spratke, Kris L.& Williams, Marsha T. (2000). Self efficacy and motivation for controlling drinking and drinking / driving: An investigation of changes across a driving under the influence (DUI) intervention program and of recidivism prediction. *Addictive Behaviors*, Mar, vol 25 (2), pp. 229-238.

Wells- Parker, Elisabeth; Ceminsky, Jennifer; Hallberg, Victoria & Snow, Ronald W. et al. (2002). An exploratory study of the relationship between road rage and crash experience in a representative sample of US drivers. *Accident Analysis and Prevention*, vol 34 (3), May 2002, pp. 271-278.

Wells- Parker E.; Ceminsky, J.; Hallberg, V.; Snow, R. W.; Dunaway, G.; Guilling, S.; Williams, M.; Anderson, B. (2002). An exploratory study of the relationship between road rage and crash experience in a representative sample of US drivers. *Accident Analysis & Prevention*, May, 34 (3), pp. 271-8.

Wells- Parker, Elisabeth & Williams, Marsha (2002). Enhancing the effectiveness of traditional intervention with drinking drivers by adding brief. *Journal of Studies on Alcohol*, vol 63 (6), Nov, pp. 655- 664.

Wells- Parker, Elisabeth & Williams, Marsh (2004). Intrepreting research for practice: A challenge for evidence-based assessment and intervention with DWI offenders. *PsycCritiques*, vol 49 (2), Apr, pp. 161-164.

Wells- Parker, Elisabeth; Dill, Patricia; Williams, Marsha & Stoduto; Gina (2006). Are depressed drinking / driving offenders more receptive to brief intervention? *Addictive Behaviors*, vol 31 (2), Feb, pp. 339-350.

- Wilson, Val; Mackenzie, R.A. (1974). Traffic safety for special children. *Pointier* 19 (2), 92-94.
- Will, Kelli England & Geller, E. Scott (2004). Increasing the safety of children's vehicle travel: From effective risk communication to behaviour change. *Journal of Safety Research*, vol 35 (3), pp. 263-274.
- Will, Kelli England; Porter, Bryan E.; Geller, E. Sctott & DePasquale, Jason P. (2005). Is televisión a health and safety Hazard? *Journal of Applied Social Psychology*, vol 35 (1), Jan 2005, pp. 198-222.
- Will, Kelli England (2005). Evaluating an actively caring for kid process: A behavioral community program to reduce child safety SEAT misinformation and misuse. *Dissertation Abstracts International: section B: The sciences and engineering* , ovl 65 (7-B), pp. 3734.
- Will, Kelli England (2005). Child passenger safety and the immunity fallacy: Why what we are doing is not working. *Accident Analysis and Prevention*, vol 37 (5), Sep, pp. 947-955.
- Will, Kelli England & Shier, Cynthia L. (2006). Large-scale prevention of alcohol impaired driving: A review. *Advances in psychology research* (vol 40), Hauppauge, NU, US. Nova Science Publishers.
- Williams, Allan F. (1965). Self concepts of college problem drinkers: A comparison with alcoholics. *Quarterly Journal of Studies on Alcohol*, 26 (4), pp. 586-594.
- Williams, Allan F.; DiCicco & Unterberger, Hilma (1968). Philosophy and evaluation of an alcohol education program. *Quarterly Journal of Studies on Alcohol*, 29 (3-A), pp. 685-702.
- Williams, Allan F. & Wechsler, Henry (1973). Dimensions of preventive behaviour. *Journal of Consulting and Clinical Psychology*, vol 40 (3), Jun, pp. 420-425.
- Williams, Allan F. & O' Neill, Brian (1974). On the road driving records of licensed race drivers. *Accident Analysis & Prevention*, vol 6 (3-4), Dec 1974, pp. 263-270.
- Williams, Allan F: (1982). Passive and active measures for controlling disease and injury: The role of health psychologists. *Health Psychology*, vol 1 (4), Fal 1982, pp. 399-409.
- Williams, Allan F. ; Lund, Adrian K. & Preusser, David F. (1985). Night driving curfews in New York and Louisiana. Results of a questionnaire survey. *Accident Analysis and Prevention*, vol 17 (6), Dec, pp. 461-466.
- Williams, Allan F. (1985). Nighttime driving and fatal crash involvement of teenagers. *Accident Analysis and Prevention*, vol 17 (1), Feb, pp. 1-5.
- Williams, Allan F. (1986). Raising the legal purchase age in the United States. Its effects on fatal motor vehicle crashes. *Alcohol, Drugs & Driving* vol 2 (2), Apr, pp. 1-12.
- Williams, Allan F.; Lund, Adrian K. & Preusser, David F. (1992). Drinking and driving among high school students. *International Journal of the Addictions*, vol 21 (6), pp. 643-655.
- Williams, Allan F. ; Wells, JoAnn K.; Lund, Adrian K. & Teed, Nancy (1992). Observed use of automatic seat belts in 1987 cars (1989). *Accident Analysis and Prevention*, vol 21 (5), Oct, pp. 427-433.
- Williams, Allan F. & Lund, Adrian K. (1992). Injury control. What psychologists can contribute. *American Psychologist*, vol 47 (8), Aug, pp. 1036-1039.
- Williams, Allan F. & Wells, JoAnn K. (1993). Factors associated with high blood alcohol concentrations among fatally injured drivers in the United States, 1991. *Alcohol, Drugs & Driving*, vol 9 (2), Apr-Jun, pp. 87-96.

- Williams, Allan F. (1994). Youthful drivers and motor vehicle crash risk. *Alcohol, Drugs & Driving*, vol 10 (1), Jan-Mar, pp. 85-92.
- Williams, Allan F. & Wells, JoAnn K. (1994). Driver experience with antilock brake systems. *Accident Analysis and Prevention*, vol 26 (6), Dec, pp. 807-811.
- Williams, Allan F. (1994). The contribution of education and public information to reducing alcohol-impaired driving. *Alcohol, Drugs & Driving*, vol 10 (3-4), Jul-Dec, pp. 197-205.
- Williams, Allan F.; Paek, Nancy M. & Lund, Adrian, K. (1995). Factors that drivers say motivate safe driving practices. *Journal of Safety Research*, vol 26 (2), Sum, pp. 119-124.
- Williams, Allan F.; Wells, JoAnn K. & Ferguson, Susan A. (1997). Development and evaluation of programs to increase proper child restraint use': Erratum. *Journal of Safety Research*, vol 28 (3), Fal, pp. 195, 97-202.
- Williams, Allan F. (1998). Risky driving behavior among adolescents. *New Perspectives on adolescent risk behaviour*, 564 pp.
- Williams, Allan F. (1999). Comment on occupant and licensing interventions. *American Journal of Preventive Medicine*, vol 16 (1 suppl), Jan, pp. 6-9.
- Williams, Allan F.; Wells, JoAnn K.; McCartt, Anne T. & Preusser, David F. (2000). "Buckle up NOW"; An enforcement program to achieve high belt use. *Journal of Safety Research*, vol 31 (4), Win, pp. 195-201.
- Williams, Allan F.; Ferguson, Susan A. & De Leonardis, Doreen M. (2001). Physician counselling about safe vehicle travel for children. *Journal of Safety Research*, vol 32 (2), Sum, pp. 148-1256.
- Williams, A. F. (2003). Driver's assessment of Ford's belt reminder system. *Traffic Injury Prevention*, vol 4 (4), pp. 358-62.
- Williams, A. F. (2003). Teenage drivers: Patterns of risk. *Journal of Safety Research*, vol 34 (1), pp. 5-15.
- Williams, A. F. (2005). Sixteen year old drivers in fatal crashes, United States, 2003 (2005). *Traffic Injury Prevention*, vol 6 (3), pp. 202-6.
- Williams, A. F. (2005). Commentary: next steps for graduated licensing. *Traffic Injury Prevention*, vol 6 (3), pp. 199-201.
- Williams, A. F. (2005). Characteristics of vehicle animal crashes in which vehicle occupants are killed. *Traffic Injury Prevention*, vol 6 (1), pp. 56-9.
- Williams, A. F. (2006). Vehicles driven by teenagers in their first year of licensure. *Traffic Injury Prevention*, vol 7 (1), pp. 23-30.
- Williams, A. F. (2006). Alcohol impaired driving and its consequences in the United States: the past 25 years. *Journal of Safety Research*, vol 37 (2), pp. 123-38.
- Williams, A. F. (2006). Young driver risk factors: Successful and unsuccessful approaches for dealing with them and agenda for the future. *Injury Prevention*, 12, suppl, 4-8.
- Williams, A. F. (2006). Parent's views teen driving risks, the role of parents, and how they plan to manage the risks. *Journal of Safety Research*, vol 37 (3), pp. 221-6.
- Williams, A. F. (2006). Characteristics of speeders. *Journal of Safety Research*, vol 37 (3), pp. 227-32.

- Williams, A. F. (2007). Contribution of the components of graduated licensing to crash reductions. *J Safety Res*, 38 (2), pp. 177-84.
- Williams, A. F. (2008). Afterwood: teen driving. *Am J Prev Med*, 35 (3 suppl), pp. 43-4.
- Williams, A. F. (2008). Graduated licensing and beyond. *Am J Prev Med*, 35 (3 suppl), pp. 324-33.
- Winn, Diane G.; Agran, Phyllis F.; Castillo, Dawn N. (1991). Pedestrian injuries to children younger than 5 years of age. *Pediatrics*, 88 (4), 776-782.
- Wodarski, John S. (1987a). A social learning approach to teaching adolescents about alcohol and driving: A multiple variable follow-up evaluation. *Journal of Behavior Therapy and Experimental Psychiatry*, 18 (1), 51-60.
- Wodarski, John S. (1987b). Teaching adolescents about alcohol and driving: A two year follow-up. *Journal of Drug Education*, 17 (4), 327-334.
- Wodarski, John S. (1987c). Evaluating a social learning approach to teaching adolescents about alcohol and driving: A multiple variable evaluation. *Journal of Social Service Research*, 10 (2/4), 121-144.
- Wodarski, John S. (1988d). Teams Games Tournaments: Teaching adolescents about alcohol and driving. *Journal of Alcohol and Drug Education*, 33 (3), 46-57.
- Wodarski, John N. & Bordnick, Patrick S. (1994). Teaching adolescents about alcohol and driving: A 2 year follow-up study. *Research on Social Work Practice*, 4 (1), 28-39.
- Yeaton, William H & Bailey, Jon S. (1978). Teaching pedestrian safety skills to young children: An analysis and one year follow-up. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 11 (3), 35-329.
- Yeaton, William H & Bailey, Jon S. (1983). Utilization analysis of a pedestrian safety training program. *Journal of Applied Behavior Analysis*, 16 (2), 203-216.

ANEXO

4.1.5.1.a.5.)RANKING DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 5° FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.5 observamos el ranking de las universidades de los 5° firmantes. Hemos obtenido como productivos 15 universidades con 16 trabajos. Las universidades más productivas es University of Toronto con dos trabajos (12,5%).

Tabla 4.1.5.1.a.5.) Ranking de las universidades de los 5° firmantes

5° FIRMANTE- UNIVERSIDADES	FR	%
University of Toronto	2	12,5
University of New South Wales	1	6,25
Julius-Maximilians-University Wurzburg	1	6,25
Mississippi State University	1	6,25
Northeastern University	1	6,25
Saint Louis University School of Social Work	1	6,25
San Diego State University	1	6,25
University of Amsterdam	1	6,25
Wayne State University School of Medicine, Harper University Hospital	1	6,25
University of Pittsburgh Medical Center	1	6,25
University of Rochester Medical Center	1	6,25
University of South Carolina	1	6,25
Washington University School of Medicine, St. Louis	1	6,25
Wayne State University	1	6,25
State University of New York at Buffalo	1	6,25
TOTAL	16	100

4.1.5.1.a.6.)RANKING DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 6° FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.6 observamos el ranking de las universidades de los 6° firmantes. Hemos obtenido como productivos 9 universidades con 9 trabajos. Las universidades más productivas sólo han publicado un artículo en cada una de ellas. Las universidades con seis firmantes son Vrije Universiteit Amsterdam, University of Western Ontario, University of Sheffield, University of Pennsylvania School of Nursing, University of Missouri, University o South Florida, San Diego State University, Mississippi State University, Columbia University con un trabajo respectivamente (11,1%).

Tabla 4.1.5.1.a.6.) Ranking de las universidades de los 6° firmantes

6° FIRMANTE- UNIVERSIDADES	FR	%
Vrije Universiteit Amsterdam	1	11,1
University of Western Ontario	1	11,1
University of Sheffield	1	11,1

University of Pennsylvania School of Nursing	1	11,1
University of Missouri	1	11,1
University o South Florida	1	11,1
San Diego State University	1	11,1
Mississippi State University	1	11,1
Columbia University	1	11,1
TOTAL	9	100

4.1.5.1.a.7.) RANKING DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 7º FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.7 observamos el ranking de las universidades de los 7º firmantes. Hemos obtenido como productivos 6 universidades con 6 trabajos. Las universidades más productivas sólo han publicado un artículo en cada una de ellas. Las universidades con seis firmantes son University of Saskatchewan, Saskatoon, University of Rhode Island, University of Pennsylvania Medical Center, Northwestern University, Mississippi State University, Brigham Young University con un trabajo cada una de ellas (16,7%).

Tabla 4.1.5.1.a.7.) Ranking de las universidades de los 7º firmantes

7º FIRMANTE-UNIVERSIDADES	FR	%
University of Saskatchewan, Saskatoon	1	16,7
University of Rhode Island	1	16,7
University of Pennsylvania Medical Center	1	16,7
Northwestern University	1	16,7
Mississippi State University	1	16,7
Brigham Young University	1	16,7
TOTAL	6	100

4.1.5.1.a.8.) RANKING DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 8º FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.8 observamos el ranking de las universidades de los 8º firmantes. Hemos obtenido como productivos 3 universidades con 3 trabajos. Las universidades más productivas sólo han publicado un artículo en cada una de ellas. Las universidades con seis firmantes son University School of Medicine, University of Saskatchewan, San Diego State University con un trabajo cada una de ellas, que representa el 33,3% del total.

Tabla 4.1.5.1.a.8.) Ranking de las universidades de los 8º firmantes

8º FIRMANTE-UNIVERSIDADES	FR	%
University School of Medicine	1	33,3

University of Saskatchewan	1	33,3
San Diego State University	1	33,3
TOTAL	3	100

4.1.5.1.a.b.5.) RANKING DE LOS DEPARTAMENTOS DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 5° FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.b.5. observamos el ranking de los departamentos de las universidades de los 5° firmantes. Hemos obtenido como productivos 9 departamentos con 12 trabajos. Encontramos a pequeños productores con dos trabajos (16,6%), Department of Psychology, Department of Psychiatry, Department of Neurology.

Tabla 4.1.5.1.a.b.5. Ranking de los departamentos de las universidades de los 2° firmantes

5° FIRMANTE-DEPARTAMENTOS UNIVERSIDADES	FR	%
Department of Psychology	2	16,6
Department of Psychiatry	2	16,6
Department of Neurology	2	16,6
/.../	/.../	/.../

4.1.5.1.a.b.6.) RANKING DE LOS DEPARTAMENTOS DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 6° FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.b.6. observamos el ranking de los departamentos de las universidades de los 6° firmantes. Hemos obtenido como productivos 4 departamentos con 4 trabajos. Encontramos a pequeños productores con un trabajo (25%), Department of Psychology, Active Living Research Program, Department of Psychological Studies, Department of Neurology, Center for Urban Transportation Research.

Tabla 4.1.5.1.a.b.6. Ranking de los departamentos de las universidades de los 2° firmantes

6° FIRMANTE- DEPARTAMENTO UNIVERSIDADES	FR	%
Department of Psychology, Active Living Research Program	1	25
Department of Psychological Studies	1	25
Department of Neurology	1	25
Center for Urban Transportation Research	1	25
TOTAL	4	100

4.1.5.1.a.b.7.) RANKING DE LOS DEPARTAMENTOS DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 7º FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.b.7. observamos el ranking de los departamentos de las universidades de los 7º firmantes. Hemos obtenido como productivos 4 departamentos con un trabajo (33,33%), Department of Neurology, Feinberg School of Medicine, Department of Medicine, Division of Sleep, Department of Kinesiology.

Tabla 4.1.5.1.a.b.7. Ranking de los departamentos de las universidades de los 2º firmantes

7º FIRMANTE- DEPARTAMENTOS UNIVERSIDADES	FR	%
Department of Neurology, Feinberg School of Medicine	1	33,33
Department of Medicine, Division of Sleep	1	33,33
Department of Kinesiology	1	33,33
TOTAL	3	100

4.1.5.1.a.b.8.) RANKING DE LOS DEPARTAMENTOS DE LAS UNIVERSIDADES DE LOS 8º FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.b.8. observamos el ranking de los departamentos de las universidades de los 8º firmantes. Hemos obtenido como productivos 3 departamentos con un trabajo (33,33%), y 3 trabajos , Department of Psychology, Active Living Research Program, Department of Psychiatry, Department of Medicine, Center for Sleep Disorders Research, Case Western Reserve.

Tabla 4.1.5.1.a.b.8. Ranking de los departamentos de las universidades de los 2º firmantes

8º FIRMANTE- DEPARTAMENTO UNIVERSIDADES	FR	%
Department of Psychology, Active Living Research Program	1	33,3
Department of Psychiatry	1	33,3
Department of Medicine, Center for Sleep Disorders Research, Case Western Reserve	1	33,3
TOTAL	3	100

4.1.5.1.a.c.5.) RANKING DE LAS CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS DE LOS 5º FIRMANTES (UNIV.)

En la tabla 4.1.5.1.a.c.5.. observamos el ranking de las ciudades más productivas de los 5º firmantes. Hemos obtenido como ciudades más productivas 13 ciudades y 15 trabajos, la producción moderada la encontramos en Toronto, Detroit con dos trabajos (13,33%).

Tabla 4.1.5.1.a.c.5. Ranking de las ciudades más productivas de los 1º firmantes

5º FIRMANTE- CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS- UNIV.	FR	%
Toronto, ON	2	13,33
Detroit, MI	2	13,33
Wurzburg	1	6,66

4.1.5.1.a.c.6) RANKING DE LAS CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS DE LOS 6º FIRMANTES (UNIV.)

En la tabla 4.1.5.1.a.c.6.. observamos el ranking de las ciudades más productivas de los 6º firmantes. Hemos obtenido como ciudades más productivas 9 ciudades y 9 trabajos, los pequeños productores los encontramos en las siguientes ciudades con un trabajo cada una de ella (11,11%), Tampa, Sheffield, San Diego, Philadelphia, New York, Mississippi, Ontario, Columbia, Amsterdam.

Tabla 4.1.5.1.a.c.6. Ranking de las ciudades más productivas de los 1º firmantes

6º FIRMANTE- CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS- UNIV.	FR	%
Tampa, FL	1	11,11
Sheffield	1	11,11
San Diego, CA	1	11,11
Philadelphia, PA	1	11,11
New York, NY	1	11,11
Mississippi	1	11,11
Ontario, ON	1	11,11
Columbia, MO	1	11,11
Amsterdam	1	11,11
TOTAL	9	100

4.1.5.1.a.c.7.) RANKING DE LAS CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS DE LOS 7º FIRMANTES (UNIV.)

En la tabla 4.1.5.1.a.c.7.. observamos el ranking de las ciudades más productivas de los 7º firmantes. Hemos obtenido como ciudades más productivas 6 ciudades y 6 trabajos, los pequeños productores los encontramos en las siguientes ciudades con un trabajo cada una de ella (11,11%), Saskatoon, Provo, Provo, Mississippi, Kingston, Chicago.

Tabla 4.1.5.1.a.c.7. Ranking de las ciudades más productivas de los 1º firmantes

7º FIRMANTE- CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS- UNIV.	FR	%
Saskatoon, SK	1	16,66
Provo, UT	1	16,66

Provo, PA	1	16,66
Mississippi	1	16,66
Kingston, RI	1	16,66
Chicago, IL	1	16,66
TOTAL	6	100

4.1.5.1.a.c.8.) RANKING DE LAS CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS DE LOS 8º FIRMANTES (UNIV.)

En la tabla 4.1.5.1.a.c.8.. observamos el ranking de las ciudades más productivas de los 8º firmantes. Hemos obtenido como ciudades más productivas 3 ciudades y 3 trabajos, los pequeños productores los encontramos en las siguientes ciudades con un trabajo cada una de ella (11,11%), Saskatoon, San Diego, Cleveland.

Tabla 4.1.5.1.a.c.8. Ranking de las ciudades más productivas de los 1º firmantes

8º FIRMANTE- CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS- UNIV.	FR	%
Saskatoon, SK	1	33,33
San Diego, CA	1	33,33
Cleveland, OH	1	33,33
TOTAL	3	

4.1.5.1.a.d.5.) RANKING DE LOS PAÍSES MÁS PRODUCTIVOS DE LOS 5º FIRMANTES (UNIV.)

En la tabla 4.1.5.1.a.d.5.. observamos el ranking de los países más productivos de los 5º firmantes. Hemos obtenido como países más productivos 5 países y 17 trabajos, el país más productivos es USA con 12 trabajos (70,6%). Como pequeños productores encontramos a Canada con 2 trabajos (11,76%) y Netherlands con un trabajo (5,88%).

Tabla 4.1.5.1.a.d.5. Ranking de los países más productivos de los 5º firmantes

5º FIRMANTE- PAÍSES MAS PRODUCTIVOS- UNIV.	FR	%
USA	12	70,6
Canada	2	11,76
Netherlands	1	5,88

4.1.5.1.a.d.6.) RANKING DE LOS PAÍSES MÁS PRODUCTIVOS DE LOS 6º FIRMANTES (UNIV.)

En la tabla 4.1.5.1.a.d.6.. observamos el ranking de los países más productivos de los 6º firmantes. Hemos obtenido como países más productivos 5 países y 9 trabajos, el país con producción moderada es USA con 6 trabajos (66,66%), como pequeños

productores encontramos a United Kingdom, Netherlands, Canada con un trabajo cada uno de ellos (11,11%).

Tabla 4.1.5.1.a.d.6. Ranking de los países más productivos de los 6° firmantes

6° FIRMANTE- PAISES PRODUCTIVOS- UNIV.	FR	%
USA	6	66,66
United Kingdom	1	11,11
Netherlands	1	11,11
Canada	1	11,11

4.1.5.1.a.d.7.) RANKING DE LOS PAÍSES MÁS PRODUCTIVOS DE LOS 7° FIRMANTES (UNIV.)

En la tabla 4.1.5.1.a.d.7.. observamos el ranking de los países más productivos de los 7° firmantes. Hemos obtenido como países más productivos 2 países y 6 trabajos, el país con producción moderada es USA con 5 trabajos (83,33%), y como pequeño productor Canada con 1 trabajo (16,67%).

Tabla 4.1.5.1.a.d.6. Ranking de los países más productivos de los 6° firmantes

7° FIRMANTE- PAISES PRODUCTIVOS- UNIV.	FR	%
USA	5	83,33
Canada	1	16,67
TOTAL	6	100

4.1.5.1.a.e.5.) RANKING DE LAS INSTITUCIONES DE LOS 5° FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.e.5. observamos el ranking de las instituciones de los 5° firmantes. Hemos obtenido como instituciones más productivas 12 instituciones y 12 trabajos. Las instituciones pequeñas productoras son World Health Organization, Thuringia Ministry for Social Affairs and Health, South African Institute of Traumatic Stress, Social Science Research Center, Regional Geriatric Program of Ottawa, Palomar Medical Center, Japan College of Social Work, College of Public Health, Institute of Health Policy and Management, Centre for Addiction and Mental Health, Center for Urban Transportation Research, Bouve College of Health Sciences, Baylor College of Medicine, con un trabajo cada una de ellas (8,33%) respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.e.5. ranking de las instituciones más productivas de los 5° firmantes

5° FIRMANTE- INSTITUCIONES	FR	%
World Health Organization	1	8,33
Thuringia Ministry for Social Affairs and Health	1	8,33
South African Institute of Traumatic Stress	1	8,33
Social Science Research Center	1	8,33
Regional Geriatric Program of Ottawa	1	8,33
Palomar Medical Center	1	8,33
Japan College of Social Work	1	8,33
College of Public Health, Institute of Health Policy and Management	1	8,33
Centre for Addiction and Mental Health	1	8,33
Center for Urban Transportation Research	1	8,33
Bouve College of Health Sciences	1	8,33
Baylor College of Medicine	1	8,33
TOTAL	12	100

4.1.5.1.a.e.6.) RANKING DE LAS INSTITUCIONES DE LOS 6° FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.e.6. observamos el ranking de las instituciones de los 6° firmantes. Hemos obtenido como instituciones más productivas 6 instituciones y 6 trabajos. Las instituciones pequeñas productoras son Tokyo Metropolitan Institute of Gerontology, Social Science Research Center, Rehabilitation Center, Program on Human and Community Development, Graduate College of Social Work, DHS German Council on Addiction Problems con un trabajo cada una de ellas (16,6%) respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.e.6. ranking de las instituciones más productivas de los 6° firmantes

6° FIRMANTES- INSTITUCIONES	FR	%
Tokyo Metropolitan Institute of Gerontology	1	16,6
Social Science Research Center	1	16,6
Rehabilitation Center	1	16,6
Program on Human and Community Development, John D. and Catherine T. MacArthur Foundation	1	16,6

Graduate College of Social Work	1	16,6
DHS German Council on Addiction Problems	1	16,6
TOTAL	6	100

4.1.5.1.a.e.7.) RANKING DE LAS INSTITUCIONES DE LOS 7° FIRMANTES

En la tabla 4.1.5.1.a.e.7. observamos el ranking de las instituciones de los 7° firmantes. Hemos obtenido como instituciones más productivas 4 instituciones y 4 trabajos. Las instituciones pequeñas productoras son Social Science Research Center, Psychiatry Clinic, Memory Disorder Clinic, Human Care Research Team con un trabajo cada uno de ellas y un 25% respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.e.7. Ranking de las instituciones más productivas de los 7° firmantes

7° FIRMANTES- INSTITUCIONES	FR	%
Social Science Research Center	1	25
Psychiatry Clinic	1	25
Memory Disorder Clinic, Sisters of Charity of Ottawa Health Service	1	25
Human Care Research Team	1	25
TOTAL	4	100

4.1.5.1.a.g.5.) RANKING DE LAS CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS DE LOS 5° FIRMANTES (INST.)

En la tabla 4.1.5.1.a.g.5 observamos el ranking de las ciudades más productivas de las instituciones de los 5° firmantes. Hemos obtenido ciudades más productivas 13 ciudades y 13 trabajos. Las ciudades con pequeña producción son Toronto, Tokyo, Tampa y Taipei con un trabajo cada una de ellas (7,69%) respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.g.5. Ranking de las ciudades más productivas de los 5° firmantes

5° FIRMANTES- CIUDADES- INSTITUCIONES	FR	%
Toronto, ON	1	7,69
Tokyo	1	7,69
Tampa, FL	1	7,69
Taipei	1	7,69
/.../	/.../	/.../

4.1.5.1.a.g.6.) RANKING DE LAS CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS DE LOS 6º FIRMANTES (INST.)

En la tabla 4.1.5.1.a.g.6 observamos el ranking de las ciudades más productivas de las instituciones de los 6º firmantes. Hemos obtenido ciudades más productivas 6 ciudades y 6 trabajos. Las ciudades con pequeña producción son Tokyo, Ottawa, Mississippi, Houston, Hamm y Chicago con un trabajo cada una de ellas (16,66%) respectivamente.

Tabla 4.1.5.1.a.g.6. Ranking de las ciudades más productivas de los 6º firmantes

6º FIRMANTES- CIUDADES- INSTITUCIONES	FR	%
Tokyo	1	16,66
Ottawa, ON	1	16,66
Mississippi	1	16,66
Houston, TX	1	16,66
Hamm	1	16,66
Chicago, IL	1	16,66
TOTAL	6	100

4.1.5.1.a.g.7.) RANKING DE LAS CIUDADES MÁS PRODUCTIVAS DE LOS 7º FIRMANTES (INST.)

En la tabla 4.1.5.1.a.g.7 observamos el ranking de las ciudades más productivas de las instituciones de los 7º firmantes. Hemos obtenido ciudades más productivas 4 ciudades y 4 trabajos. Las ciudades con pequeña producción son Tokyo, Ottawa, Mississippi y Lübeck con un trabajo cada una de ellas (25% respectivamente).

Tabla 4.1.5.1.a.g.7. Ranking de las ciudades más productivas de los 7º firmantes

7º FIRMANTES-CIUDADES- INSTITUCIONES	FR	%
Tokyo	1	25
Ottawa, ON	1	25
Mississippi	1	25
Lübeck	1	25
TOTAL	4	100

4.1.5.1.a.h.5.) RANKING DE LOS PAÍSES MÁS PRODUCTIVOS DE LOS 5º FIRMANTES (INST.)

En la tabla 4.1.5.1.a.h.5. observamos el ranking de los países más productivos de los 5º firmantes. Hemos obtenido 7 países que han producido 13 trabajos. El país más productivo de las instituciones es USA con 6 trabajos (46,15%), los pequeños productores son Canada con 2 trabajos (15,38%), Taiwan, Switzerland, South Africa, Japan, Germany con un trabajo cada uno de ellos (7,69% respectivamente).

Tabla 4.1.5.1.a.h.5. Ranking de las ciudades más productivas de los 5º firmantes

5º FIRMANTE- PAISES- INSTITUCIONES	FR	%
USA	6	46,15
Canada	2	15,38
Taiwan	1	7,69
Switzerland	1	7,69
South Africa	1	7,69
Japon	1	7,69
Germany	1	7,69
TOTAL	13	100

4.1.5.1.a.h.6.) RANKING DE LOS PAÍSES MÁS PRODUCTIVOS DE LOS 6º FIRMANTES (INST.)

En la tabla 4.1.5.1.a.h.6. observamos el ranking de los países más productivos de los 6º firmantes. Hemos obtenido 5 países que han producido 6 trabajos. El país más productivo de las instituciones es USA con 3 trabajos (50 %), los pequeños productores son Japan, Germany, Canada con un trabajo cada una de ellas (16,66% respectivamente).

Tabla 4.1.5.1.a.h.6. Ranking de las ciudades más productivas de los 6º firmantes

6º FIRMANTES- PAISES- INSTITUCIONES	FR	%
USA	3	50
Japan	1	16,66
Germany	1	16,66
Canada	1	16,66
TOTAL	6	100