

ESTUDIO SOBRE CONOCIMIENTOS, CREENCIAS Y SIGNIFICADOS ASOCIADOS A LAS CONDUCTAS DE RIESGO Y PROTECCIÓN VIAL EN LA INFANCIA EN PADRES, MADRES, DOCENTES Y DIRECTIVOS DE INSTITUCIONES DE EDUCACIÓN INICIAL

STUDY ON KNOWLEDGE, BELIEFS, AND MEANINGS ASSOCIATED WITH RISK AND ROAD SAFETY BEHAVIORS IN CHILDHOOD AMONG PARENTS, TEACHERS, AND ADMINISTRATORS OF EARLY CHILDHOOD EDUCATION INSTITUTIONS

Natalia A. Minjolou^{13*}, Jeremías D. Tosi² & Fernando M. Poó³

¹Becaria Estudiante Avanzado UNMdP - IPSIBAT

²Investigador Asistente CONICET - IPSIBAT

³Investigador Adjunto CONICET - IPSIBAT

Resumen

Los siniestros viales en la infancia son una preocupación para la salud pública a nivel internacional y nacional. Un factor importante es la escasa adopción de conductas seguras en niños/as (e.g. uso de casco en moto). La frecuencia de estas conductas depende en parte del conocimiento y las creencias de los adultos responsables del cuidado de los/as niños/as. En este trabajo se presenta un proyecto de beca de la Universidad Nacional de Mar del Plata, el cual tiene el objetivo de estudiar los conocimientos, creencias y significados sobre la seguridad vial infantil en docentes, directivos y madres/padres de niños/as que concurren a jardines de infantes. Además, se analizarán posibles diferencias en estos factores psicosociales según el nivel de vulnerabilidad socio-ambiental de la zona. Se trabajará con una muestra de docentes, directivos, y madres/padres pertenecientes a trece jardines de infantes municipales de la ciudad de Mar del Plata. Se utilizará una aproximación metodológica cualitativa basada en entrevistas semi-estructuradas, las cuales indagarán distintas creencias (e.g. riesgo vial percibido) y conocimientos (e.g. marco normativo de las conductas viales en la infancia). Se espera contribuir al desarrollo de políticas locales focalizadas en mejorar la seguridad de los/as niños/as en el tránsito.

Palabras claves: Seguridad Vial. Educación vial. Infancia. Creencias. Comportamientos de riesgo

Abstract

Road traffic crashes in childhood are a concern for public health at both international and national levels. One significant factor is the limited adoption of safe behaviors in children (e.g., wearing helmets while riding a motorcycle). The frequency of these behaviors partly depends on the knowledge and beliefs of the adults responsible of the care of these children. This work presents a research project from the National University of Mar del Plata, which aims to study the knowledge, beliefs, and meanings regarding childhood road safety among teachers, administrators, and mothers/fathers of children attending kindergarten. Potential differences in these psychosocial factors will be analyzed based on the socio-environmental vulnerability level of the area. The study will involve a sample of teachers, administrators, and mothers/fathers from thirteen municipal kindergartens in

^{13*} Contacto: minjolounatalia@gmail.com

the city of Mar del Plata. A qualitative methodological approach will be used, employing semi-structured interviews to explore various beliefs (e.g., perceived road risk) and knowledge (e.g., regulatory framework of road behaviors in childhood). The project seeks to contribute to the development of localized policies aimed at enhancing the safety of children in traffic.

Keywords: Road Safety. Traffic Education. Childhood. Beliefs. Risk Behaviors.

Introducción

Los siniestros viales en la infancia son una preocupación para la salud pública a nivel internacional y nacional (OMS, 2018). En América Latina, la tasa de mortalidad infantil por siniestros viales está por encima de la tasa mundial. En Argentina, la proporción de niños/as que mueren está entre las más altas de América Latina (OISEVI, 2016). En este país, las lesiones y las muertes más frecuentes ocurren mientras los niños/as viajan en moto o automóvil, seguido por los peatones y ciclistas (ANSV, 2018).

Son diversos los factores que influyen en la siniestralidad vial infantil. Entre ellos, un aspecto importante es la escasa adopción de conductas seguras en niños/as (e.g. uso de casco en moto, sistemas de retención infantil en autos y bicicletas). Su frecuencia depende principalmente de las creencias, los conocimientos y las condiciones socio-ambientales de los adultos responsables que participan de la vida de los/as niños/as.

Seguridad Vial Infantil y Vulnerabilidad Socio-ambiental

Los siniestros viales son más probables en condiciones de vulnerabilidad socio-ambiental (OMS, 2015). Esto puede explicarse por la vulnerabilidad derivada de la baja capacidad para acceder a dispositivos de seguridad vial (Keller et al., 2018), entornos viales y modos de transporte inseguros (Ledesma et al., 2019; 2022). Por ejemplo, en Mar del Plata, la seguridad de los desplazamientos a escuelas primarias y jardines de infantes tienden a ser peores en las zonas de mayor vulnerabilidad socio-ambiental (Grupo de Psicología aplicada al tránsito, 2022; Ledesma et al., 2019).

La vulnerabilidad socio-ambiental implica la existencia de procesos de desigualdad y deterioro de las condiciones físicas, económicas y sociales que ponen en riesgo el bienestar en términos de supervivencia y calidad de vida (Daga et al., 2015). Esta condición involucra un conjunto de dimensiones sanitarias, habitacionales, físicas, educativas, sociales, económicas y ambientales.

Seguridad vial y Modos de Transporte en la Infancia

Cuando los niños y niñas participan en el sistema vial se encuentran con un ambiente complejo que no ha sido planificado de acuerdo con sus necesidades y limitaciones (Poó et al., 2015). Intervienen principalmente como pasajeros de automóvil o moto, pero también como peatones, ocupantes de bicicleta y otras formas de micro-movilidad. En los pasajeros de moto el traslado seguro depende del uso de casco y de sistemas de sujeción adecuados, ropa visible y apoyo de pies para favorecer la estabilidad (OMS, 2015). Aunque la moto es cada vez más un medio de transporte familiar, el conocimiento sobre las condiciones de seguridad de los niños cuando viajan como pasajeros es escaso (Lambrosquini et al., 2017). En automóvil se necesitan sistemas de

retención infantil ubicados en el asiento trasero y adecuados para la edad (OMS, 2018). En Argentina estas medidas son escasamente utilizadas en ambos tipos de vehículos (ANSV, 2018).

El entorno vial y la circulación como ciclista o pasajero exige habilidades cognitivas, físicas y conductuales que recién se alcanzan después de los 13 años (Gitelman et al., 2020). En Argentina, el conocimiento sobre la seguridad de los/as niños/as en estos modos de transporte es escaso (Lambrosquini et al., 2018). En Mar del Plata, estudios recientes de nuestro grupo muestran que el uso de mecanismos de protección es muy bajo en niños que asisten a jardines de infantes y escuelas primarias públicas (Grupo de Psicología aplicada al tránsito, 2022; Ledesma et al. 2019; Tosi et al., 2021). Esta situación empeora a medida que la vulnerabilidad socio-ambiental aumenta (Grupo de Psicología Aplicada al Tránsito, 2022).

Creencias y conocimientos sobre la Seguridad Vial Infantil

Las creencias pueden definirse como la probabilidad subjetiva de que un objeto se relacione con un atributo (e.g. usar casco -objeto- evita lesiones graves en un siniestro vial -atributo) (Fishbein & Ajzen, 2010). Las creencias proporcionan un modo de percibir y evaluar las conductas y situaciones, así como también una base para orientar las acciones humanas (Wyer & Albarracín, 2005).

La Teoría del Comportamiento Planificado permite estudiar una serie de creencias básicas para entender distintas conductas humanas (Fishbein & Ajzen, 2010). Algunas de ellas han sido estudiadas en el contexto de la seguridad vial infantil. La evidencia previa indica que los padres tienden a percibir los beneficios de ciertas conductas en términos de seguridad y prevención de lesiones, como el uso de sillas de retención infantil o el casco (e.g. Piotrowski et al., 2020). Sin embargo, también perciben barreras en relación al uso de estos dispositivos, como el costo, la falta de regulación legal, el control policial insuficiente, o la incomodidad (Roehler et al., 2013).

Otros estudios han identificado falsas creencias como suponer que es más seguro llevar a un menor encima del adulto en lugar de usar un sistema de retención infantil (Medoff-Cooper & Tulman, 2007). Entre las creencias que reducen el uso de mecanismos de protección se encuentran la baja percepción de control conductual, la presión social (Trinh & Lee, 2016) y creer que los siniestros viales son inevitables (Omari & Baron-Epel, 2013).

Los padres y madres también evalúan el riesgo de los medios de transporte. Consideran que la moto es peligrosa para trasladar a niños y niñas, aunque creen que pueden reducir ese riesgo mediante estrategias paliativas (Keller et al., 2018). Distintos estudios señalan que la bicicleta es percibida como un medio de bajo riesgo, lo que se asocia a un menor uso de casco en niños/as (Piotrowski et al., 2020). Por otro lado, los progenitores perciben el tránsito como un lugar riesgoso para los niños como peatones o ciclistas (Morrongiello & Barton, 2009). Creen que no poseen las habilidades necesarias para cruzar sin supervisión o usar la bicicleta hasta los 8-10 años (Morrongiello & Barton, 2009).

Recientemente la Agencia Nacional de Seguridad Vial lanzó un Plan Federal de Educación Vial para los niveles de educación inicial, primaria y secundaria (ANSV, 2022). No obstante, la educación vial es optativa y depende de las decisiones distritales o de cada institución educativa. Por otro lado, en el país no existe información sobre los

conocimientos formales o informales, o de las creencias de los docentes al respecto (Poó et al., 2015).

Justificación.

Existen limitaciones importantes en la literatura previa sobre la seguridad vial infantil. Primero, la mayoría de los estudios provienen de países con culturas y contextos viales diferentes al nuestro (principalmente Europa, Estados Unidos y Australia). En segundo lugar, el foco ha estado puesto en los automóviles y sus dispositivos de protección, desatendiendo otros modos importantes de transporte. Por ejemplo, son escasos los estudios sobre las condiciones de seguridad en moto, a pesar de que su uso ha crecido como medio de transporte familiar en los países de medianos y bajos ingresos (Lambrosquini et al., 2017). Tercero, la investigación se ha centrado principalmente en niños/as mayores de 6 años (e.g. Soole et al., 2011), aunque los precursores y aprendizajes de las conductas de seguridad pueden encontrarse antes de esa edad (e.g. Muir et al., 2017).

Por último, los estudios psicosociales adoptan en general un enfoque muy “molecular”, analizando conductas aisladas y específicas (e.g. uso de sistemas de retención infantil). Se obtiene así una visión muy segmentada y parcial de las creencias y significados asociados a la seguridad vial durante la infancia. Para superar las limitaciones mencionadas, en este trabajo se espera: (a) ofrecer información contextualizada, (b) contemplar una mayor diversidad de modos de transporte y mecanismos de protección vial de los/as niños/as, (c) profundizar en el estudio de la seguridad vial en menores de 5 años, y (d) utilizar una perspectiva psicosocial que permita conocer las creencias sobre la seguridad vial infantil de forma integrada.

Objetivos e hipótesis de trabajo

El presente plan busca contribuir al estudio de los factores de riesgo y protección asociados a la seguridad vial en la infancia, particularmente niños y niñas que concurren a jardines de infantes. Estos factores se analizan en el marco de las desigualdades socio-ambientales de la ciudad de Mar del Plata, comparando zonas de baja, media y alta vulnerabilidad. Se espera identificar los conocimientos, creencias y significados para la seguridad de los niños de docentes, directivos, madres y padres de jardines de infantes de la ciudad de Mar del Plata.

Objetivo 1. Estudiar los conocimientos de docentes, directivos de instituciones de educación inicial, madres y padres de niños con respecto a las conductas de riesgo y protección vial infantil.

Objetivo 2. Analizar las creencias y significados asociados a las conductas de riesgo y protección vial infantil en docentes, directivos de instituciones educativas, madres y padres. Se tomarán como dimensiones básicas: la percepción de vulnerabilidad y riesgo vial, las creencias causales sobre siniestralidad vial infantil, las normas sociales, los facilitadores y barreras de las conductas seguras, el control conductual percibido, la percepción de habilidades necesarias para una movilidad segura, y las necesidades percibidas en materia de acción preventiva.

Objetivo 3. Analizar los resultados obtenidos en 1 y 2 según el grado de vulnerabilidad socio-ambiental de la zona de emplazamiento de las instituciones educativas.

Siguiendo la literatura disponible y en base a las experiencias previas de nuestro grupo de investigación (Grupo de Psicología aplicada al tránsito, 2022; Ledesma et al., 2019; Tosi et al., 2021) se espera que una mayor percepción de riesgo, un mayor control conductual, una norma social coherente de cuidado, beneficios percibidos en las conductas de cuidado y menos barreras asociadas a ellas, habilidades percibidas en los niños y mejores conocimientos sobre seguridad vial y movilidad se relacionen con comportamientos seguros en los adultos responsables y en los niños.

Metodología

Tipo de estudio y diseño

El presente plan consiste en un estudio de tipo exploratorio/descriptivo y adopta un diseño multi-método con enfoque mixto. Se evaluarán comportamientos, creencias y significados mediante entrevistas en profundidad, técnicas de auto-informe y cuestionarios.

Participantes

Se trabajará con una muestra de padres, madres, directivos y docentes de los jardines de infantes. El tamaño final de la muestra se define sobre la base de un criterio de saturación teórica, estableciendo a priori un mínimo de diez entrevistas por establecimiento (6 padres, 2 docentes, y 1 directivo). En el caso de los padres, se tratará de conformar muestras siguiendo el criterio de máxima variabilidad (Huberman & Miles, 1994), teniendo en cuenta variables socio-demográficas y formas de movilidad (e.g. transporte habitual).

Procedimiento

El presente plan de trabajo se inscribe en la segunda etapa de un proyecto mayor denominado “Conductas de riesgo y protección vial en la infancia. Un estudio en Jardines de Infantes municipales de la ciudad de Mar del Plata”, perteneciente al Grupo de Investigación Modelos y Métodos de Investigación en Psicología del Tránsito.

La primera etapa del proyecto consistió en el relevamiento de condiciones y comportamientos de seguridad vial en contexto natural (Grupo de Psicología aplicada al tránsito, 2022)

Durante la segunda etapa, se volverá a contactar a los establecimientos educativos que participaron de la primera instancia (cf. Grupo de Psicología aplicada al tránsito, 2022). Se informará a las autoridades de la institución sobre este nuevo estudio y se solicitará su consentimiento. En caso contrario, se identificará otro establecimiento. Los adultos responsables del niño/a y los directivos y docentes serán invitados a participar por medio del jardín. Previo consentimiento informado, se administrará cada entrevista de forma individual, la cual será grabada en audio y tendrá una duración aproximada de 40 minutos.

Se realizará un análisis de contenido de las entrevistas y se implementarán estrategias de evaluación de la calidad del análisis. El proceso seguirá los siguientes pasos: (a) transcripción, organización y preparación del material, (b) construcción de sistemas de códigos, (c) análisis y clasificación en categorías y temas, y re-elaboración de códigos,

(d) identificación de patrones y relaciones, (e) síntesis de contenidos, y (f) evaluación de la calidad del proceso (auditoría con otros investigadores y verificaciones con los participantes) (Polit & Hungler, 2010). El procesamiento y análisis se realizará con la asistencia del programa QDA Miner Lite.

Instrumentos

Se trabajará con una entrevista de tipo semi-estructurada, cuyo guion inicial incluirá los siguientes ejes de indagación en relación a la seguridad vial infantil: (a) la percepción de necesidades de movilidad en la infancia, (b) la percepción de vulnerabilidad y riesgo vial, (c) las creencias causales sobre siniestralidad vial infantil, (d) conocimientos sobre la seguridad vial infantil, (e) la presión social percibida, (f) los facilitadores y barreras de las conductas seguras, (g) el control conductual percibido, (h) la percepción de habilidades que son importantes para una movilidad segura, y (i) las necesidades percibidas en materia de acción preventiva. Se incluye además un relevamiento de comportamientos en seguridad vial auto-informados (e.g. uso de cinturón, casco, etc.).

Las dimensiones se podrán ampliar o redirigir con la finalidad de obtener información sobre cuestiones adicionales que podrían resultar pertinentes para la investigación y no están previamente definidas. También se recolectarán datos socio-demográficos (e.g. sexo, edad, nivel educativo), de relación con la/el niña/o (padre, madre o tutor, directivo, docente), de movilidad (e.g. distancia al origen, frecuencia de viajes y modo de transporte principal al jardín), e historial de siniestros viales.

Pertinencia ética de la investigación

El presente plan de trabajo se inscribe en la segunda etapa de un proyecto mayor. Este proyecto se desarrolla en 3 etapas. La primera etapa consistió en el relevamiento de condiciones y comportamientos de seguridad vial en contexto natural (Grupo de Psicología aplicada al tránsito, 2022). La segunda etapa se orienta a la evaluación de comportamientos, creencias y significados mediante entrevistas en profundidad, y técnicas de auto-informe y cuestionarios con padres, madres, docentes y directivos de instituciones de educación inicial. La tercera etapa consiste en la integración y comparación de resultados de ambos estudios.

La primera etapa obtuvo su aprobación por el Comité de Ética de la Investigación del Programa Temático Interdisciplinario en Bioética (PTIB), dependiente de la Secretaría de Ciencia y Tecnología, Universidad Nacional de Mar del Plata.

Aporte esperado de los resultados

La investigación permitirá identificar factores objetivos de riesgo vial en niños y niñas, así como las creencias y significados padres, docentes y directivos de instituciones educativas. Estos resultados brindarán una descripción global y comprensiva del problema de la inseguridad vial en la infancia.

El proyecto actúa de modo sinérgico con el Plan Maestro de Transporte y Tránsito, el Observatorio Vial de la ciudad y la Comisión Asesora de Seguridad Vial del Municipio de General Pueyrredón, y la actual política de promoción de la educación vial en los distintos niveles educativos. A nivel científico, los resultados de esta investigación generarán conocimientos sobre temas para los que existe poca evidencia a nivel nacional y regional sobre un problema ingente a nivel mundial. Estos resultados son insumos necesarios para orientar políticas públicas que favorezcan formas seguras,

saludables y equitativas de movilidad urbana en la infancia. Una necesidad señalada como prioritaria por organismos internacionales (OMS, 2015b), regionales (OISEVI, 2016) y nacionales (ANSV, 2019).

Referencias

- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018). Situación de la Seguridad Vial en Argentina.
https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/situacion_de_la_seguridad_vial_en_la_argentina_25.06.pdf
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2019). Guía de políticas públicas en seguridad vial en base a la evidencia. Seguridad vial infantil.
https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/ansv_obs_guia_seguridad_infantil.pdf
- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2018). Plan Federal de Educación Vial.
<https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/educacionvial/plan-federal-de-educacion-vial-cuadernillos-para-descargar>
- Daga, D. Y., Zulaica, M. L., & Vazquez, P. S. (2015). Evaluación de la vulnerabilidad socio-ambiental del periurbano de Mar del Plata. *Revista de Geografía*, 18, 45-59.
- Fishbein, M., & Ajzen, I. (2010). *Predicting and changing behavior: The reasoned action approach*. Taylor & Francis.
- Gitelman, V., Levi, S., Carmel, R., Korchatov, A., & Hakkert, S. (2019). Exploring patterns of child pedestrian behaviors at urban intersections. *Accident Analysis & Prevention*, 122, 36-47.
- Global Burden Collaborative Network (2018). *Global Burden of Disease Study 2017. Results*. Seattle: Global Burden of Disease Collaborative Network.
- Keller, M.E., Azar, J., & Naftal C. (2018). ¿Por qué los niños se trasladan de manera insegura en la Argentina?
https://www.argentina.gob.ar/sites/default/files/barreras_que_inhiben_los_traslados_seguros_de_ninos_en_vehiculos_0.pdf
- Lambrosquini, F., Bottinelli E., Medeiros, C., Gares, N., & Urzúa J. (2018). El traslado de los niños a la escuela y la seguridad de los entornos escolares. Montevideo (Uruguay): Fundación Gonzalo Rodríguez.
- Lambrosquini, F., González, F., Bottinelli, E., Bernheim, R., Medeiros, C., & Gares, N. (2017). Estudio sobre las condiciones del traslado de niños en motocicletas en América Latina. Montevideo (Uruguay): Fundación Gonzalo Rodríguez.
- Ledesma, R. D., Poó, F. M., Tosi, J. D., & Firsenko, E. (2019). Niños y niñas en moto. Estudio Observacional en Escuelas Primarias Municipales de la Ciudad de Mar del Plata. *Estudios en Salud y Movilidad Urbana*. Grupo de Psicología Aplicada al Tránsito, IPSIBAT/ CONICET, Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Grupo de psicología aplicada al tránsito (2022). Seguridad Vial Infantil. Estudio en Jardines de Infantes Municipales de la ciudad de Mar del Plata. *Estudios en Salud y Movilidad Urbana*. IPSIBAT/ CONICET, Universidad Nacional de Mar del Plata.

- Lucero, P. (2010). Atlas socio-territorial de Mar del Plata y el Partido de General Pueyrredón. Grupo de Estudios sobre Población y Territorio [CD-ROM]. Mar del Plata: Facultad de Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata.
- Medoff-Cooper, B., & Tulman, L. (2007). Using a focus group to determine car seat use among mothers of children aged 3 to 7 years. *MCN: The American Journal of Maternal/Child Nursing*, 32(3), 165-169.
- Morrongiello, B. A., & Barton, B. K. (2009). Child pedestrian safety: Parental supervision, modeling behaviors, and beliefs about child pedestrian competence. *Accident Analysis & Prevention*, 41(5), 1040-1046.
- Muir, C., O'Hern, S., Oxley, J., Devlin, A., Koppel, S., & Charlton, J. L. (2017). Parental role in children's road safety experiences. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 46, 195-204.
- Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial –OISEVI- (2016). Informe iberoamericano de seguridad vial. Recuperado de: <https://www.oisevi.org/a/images/files/informes/info-7.pdf>
- Omari, K., & Baron-Epel, O. (2013). Low rates of child restraint system use in cars may be due to fatalistic beliefs and other factors. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 16, 53-59.
- Organización Mundial de la Salud (2015a). Diez estrategias para preservar la seguridad de los niños en las carreteras. Ginebra (Suiza).
- Organización Mundial de la Salud (2015b). Child development and motorcycle safety. Recuperado de: <http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/173782/1/9789290224860-DPR.pdf?ua=1>, 2015
- Organización Mundial de la Salud (2018). Global Status Report on Road Safety 2018. Ginebra (Suiza).
- Peden, M., Oyegbite, K., Ozanne-Smith, J., Hyder, A. A., Branche, C., Rahman, A. F., & Bartolomeos, K. (2012). Informe mundial sobre prevención de las lesiones en los niños. Washington, DC: Organización Mundial de la Salud. Organización Panamericana de la Salud. UNICEF.
- Piotrowski, C. C., Warda, L., Pankratz, C., Dubberley, K., Russell, K., Assam, H., & Carevic, M. (2020). A comparison of parent and child perspectives about barriers to and facilitators of bicycle helmet and booster seat use. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 1-10.
- Poó, F. M., López, S. S., Tosi, J., Nucciarone, M. I., & Ledesma, R. D. (2015). Educación vial y movilidad en la infancia. *Psicología Escolar e Educativa*, 19(2), 387-395.
- Roehler, D. R., Sann, S., Kim, P., Bachani, A. M., Campostrini, S., Florian, M., & Ballesteros, M. F. (2013). Motorcycle helmet attitudes, behaviours and beliefs among Cambodians. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 20(2), 179-183.
- Soole, D. W., Lennon, A., & Haworth, N. (2011). Parental beliefs about supervising children when crossing roads and cycling. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 18(1), 29-36.
- Tosi, J. D., Poó, F. M., Ledesma, R. D., Firsenko, E. (2021). Safety of Children Who Ride to School on a Motorcycle: An observational study in two Argentine cities. IAATS Research, 2021.

- Trinh, T. A., & Le, T. P. L. (2016). Motorcycle helmet usage among children passengers: Role of parents as promoter. *Procedia Engineering*, 142, 10-17.
- Wyer Jr, R. S. ft Albarracin, D. (2005). Belief formation, organization, and change: Cognitive and motivational influences. D. Albarracin, BT Johnson ft MP Zanna (eds.), *The Handbook of Attitudes*, 273-322.