

2016-10-17

# Actitudes hacia el uso del cinturón de seguridad en conductores taxistas de la ciudad de Mar del Plata

Laguna, Carla

---

<http://rpsico.mdp.edu.ar/handle/123456789/524>

*Descargado de RPsico, Repositorio de Psicología. Facultad de Psicología - Universidad Nacional de Mar del Plata. Inni*

**UNIVERSIDAD NACIONAL DE MAR DEL PLATA**

**FACULTAD DE PSICOLOGÍA**

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN - REQUISITO CURRICULAR**

**PLAN DE ESTUDIOS O.C.S 143/89**

**“Actitudes hacia el uso del cinturón de seguridad en conductores taxistas  
de la ciudad de Mar del Plata”**

*Laguna, Carla & Riobó, Natalia*

Cátedra de Radicación: Estrategias Cuantitativas y Cualitativas en Investigación  
Psicológica

Evaluador:

Director: Poó, Fernando Martín

Co-Director: Lopez, Soledad

Este informe final corresponde al requisito curricular y, como tal, es propiedad exclusiva de las alumnas Laguna, Carla y Riobó, Natalia de la Facultad de Psicología de la Universidad Nacional de Mar del Plata. En efecto, éste no puede ser publicado en un todo o en sus partes o resumirse sin el previo consentimiento escrito de los autores.

Firma:

Aclaración:

Firma:

Aclaración:

El que suscribe manifiesta que el presente Informe Final ha sido elaborado por la alumna Laguna, Carla, Matrícula 7631 /06 y la alumna Riobó, Natalia, Matrícula 6775/ 04, conforme los objetivos y el plan de trabajo oportunamente pautado, aprobado a los días del mes de                      del año 2014.

Firma, aclaración y sello del Supervisor

Informe de la Comisión Asesora
--------------------------------

Atento al cumplimiento de los requisitos prescriptos en las normas vigentes, en el día de la fecha se procede a dar aprobación al trabajo de investigación presentado por la alumna Laguna, Carla, Matrícula 7631/06 y la alumna Riobó, Natalia, Matrícula 6775/04.

Calificación:

Firma y aclaración del Evaluador:

Firma y aclaración del Supervisor:

## **Anteproyecto**

### **Resumen**

Aunque el cinturón de seguridad es una herramienta eficaz para la prevención de lesiones, la evidencia indica que los conductores de taxis son renuentes a utilizarlo. En esta investigación se estudiará el patrón de uso y su relación con las actitudes hacia el cinturón de seguridad en taxistas. Se analizará si existen diferencias al respecto entre taxistas y conductores no profesionales.

Para cumplir con los objetivos se construirá un instrumento autoadministrable compuesto por: (1) un cuestionario sobre aspectos sociodemográficos, historial de tránsito, y patrones de uso de cinturón, (2) un cuestionario sobre actitudes hacia el uso de cinturón basado en la Teoría de la Acción Planificada, y (3) un cuestionario de deseabilidad social para controlar posibles sesgos de respuesta. Los datos se obtendrán de una muestra por conveniencia compuesta por 100 conductores de taxi y 100 conductores no profesionales de la ciudad de Mar del Plata.

Palabras claves: cinturón de seguridad, actitudes, taxistas, Teoría de la Acción Planificada.

## **Motivo y antecedentes**

### **Tránsito y Salud Pública**

El uso masivo de automóviles y otros vehículos motorizados han convertido al tránsito en una de las principales amenazas para la salud pública. Según la Organización Mundial de la Salud (WHO, 2013), cada año mueren en el mundo más de un millón doscientas mil personas como consecuencia de siniestros viales. Además, se estima que entre veinte y cincuenta millones de personas sufren lesiones no fatales. La contribución relativa de los países de medianos y bajos ingresos en términos de víctimas de tránsito es mayor que la de los países de mayores ingresos aun cuando cuentan con un parque automotor más reducido (WHO, 2013). En la Argentina el número de muertos y lesionados en siniestros ha sido objeto de controversia, no obstante, según la Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV) en el año 2010 murieron 5094 personas en el lugar del hecho (WHO, 2013).

### **Medidas de Seguridad: El Cinturón de Seguridad**

El cinturón de seguridad es un dispositivo de prevención eficaz para proteger a los ocupantes del vehículo de lesiones graves o de morir. En el caso de un siniestro el cinturón de seguridad distribuye la energía mecánica en todo el cuerpo y evita que los ocupantes se golpeen con distintas partes del interior del vehículo o que sean expulsados hacia el exterior. De acuerdo con un informe de la Organización Mundial de la Salud (WHO, 2013) colocarse correctamente el cinturón de seguridad reduce el riesgo de defunción entre un 40% y un 50% en pasajeros de asientos delanteros y entre un 25% y un 75% entre los ocupantes de los asientos traseros. Por otra parte, la National Highway Traffic Safety Administration de los Estados Unidos de América indicó que el riesgo de sufrir lesiones de gravedad o de morir aumenta un 50% para quien no usa cinturón de seguridad comparado con quien si lo usa (NHTSA, 2010). Colocarse el cinturón de forma incorrecta (e.g. mal ajustado) también está asociado a sufrir lesiones fatales (Dawson & Jenkins, 1998).

A pesar de que muchos países han regulado la obligatoriedad del cinturón, las tasas de uso siguen siendo bajas alrededor del mundo (WHO, 2013). En Argentina, la Ley de

Tránsito 24.4749 indica la obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad para los ocupantes del vehículo. No obstante, son pocos los conductores que cumplen con la norma. Un estudio observacional llevado a cabo por Dirección Nacional de Observatorio Vial (2012) dependiente de la ANSV registró un 37,8% de uso en el año 2012 frente a un 33,3% del año 2011. Por otra parte, el uso de cinturón no es uniforme en todo el territorio nacional (Fleitas, 2010). La mayor prevalencia de uso se observa en la Ciudad de Buenos Aires (78,1%), seguida por la Provincia de Buenos Aires (47,4%), mientras que en el otro extremo se encuentran Santiago del Estero (18%) y Salta (19,9%).

### **Uso de cinturón de seguridad en taxistas**

El trabajo a destajo es típico entre los conductores de taxi. Esto se traduce en jornadas laborales extensas que alcanzan típicamente entre las 10 y las 12 horas (Ledesma, Poó, & Peralta, 2008). Esta extensión horaria involucra una mayor exposición al tránsito con el consecuente aumento del riesgo vial (Dalziel&SoamesJob, 1997). Otras características asociadas a la jornada extensa como el estrés laboral y la fatiga también han sido asociadas al riesgo de participar en choques (Taylor &Dorn, 2006). Las investigaciones disponibles indican que los taxistas están más expuestos a los siniestros viales que los conductores no profesionales (NgocLa, Lee, Meuleners, &Duong, 2013). A pesar de ello, los conductores de taxi se caracterizan por ser renuentes a utilizar el cinturón de seguridad (Fernandez, Park, &Olshaker, 2005; Passmore&Ozzane-Smith, 2006; Routley, Ossan-Smith, Qin, &Wu, 2009).

La falta de uso de cinturón puede deberse a factores ambientales, individuales y psicológicos. Entre los primeros se encuentra la carencia de legislación que regule su obligatoriedad o la ausencia o negligencia de los controles necesarios (Fergusson, Wells, Williams, &Feldman, 1999; Fernandez et al. 2005), la distancia recorrida (corta o larga), y el tipo de caminos transitado (ruta, caminos rurales, o calles urbanas) (Huang, Zhang, Murphy, Shi, &Lin, 2011).

Los factores individuales y psicológicos pueden explicar la ausencia de uso aun cuando la legislación y el control existen. Entre los factores individuales, ser hombre (género predominante entre los conductores de taxi), ser joven y haber alcanzado un menor logro



educativo han sido asociados con un menor uso del cinturón (Calishir&Letho, 2002; Vecino-Ortiz et. al. 2014). Entre los factores psicológicos, el estudio de las actitudes ha brindado resultados interesantes para comprender por qué los conductores utilizan el cinturón de seguridad (Huang et al. 2011; Şimşekoğlu&Lajunen, 2009; Routley et al. 2009).

Şimşekoğlu y Lajunen (2009) evaluaron mediante la Teoría de la Acción Planificada (Ajzen, 1985) los predictores del uso de cinturón en conductores no profesionales. De acuerdo con esta teoría el principal predictor de una conducta es la intención de llevarla a cabo. La intención, a su vez, estará influida por la evaluación positiva o negativa que cada persona haga del objeto de actitud (actitud), por la presión que ejerce su grupo o grupos significativos (norma subjetiva), y por la evaluación sobre su capacidad para comprometerse o implicarse en una conducta dada (control conductual percibido). Los resultados de su estudio indicaron que las actitudes y la norma subjetiva actúan como predictores de la intención. Sin embargo, no encontraron relación entre intención y uso de cinturón. Los autores consideraron que este resultado contradictorio con la TPB podría explicarse por diferencias culturales y metodológicas.

Routley et al. (2009) observaron que entre los conductores de taxi las principales razones para no utilizar cinturón de seguridad tenían un carácter emocional como sentirse incómodo o atrapado, mientras que las razones para utilizarlo tenían un carácter más racional como respetar las normas o evitar una sanción. Otro factor que los conductores señalaban para utilizar el cinturón era el hábito, un factor que fue mencionado por otros autores en el caso de conductores no profesionales (Calisir&Letho, 2002; Chliaoutakis et al. 2000).

### **Justificación y Objetivos**

Aunque existen distintas investigaciones que se han ocupado de evaluar los patrones de uso de cinturón de seguridad y los factores ambientales, individuales y psicológicos asociados, la mayoría de ellos han sido desarrollados con conductores no profesionales. Cabe preguntarse si los resultados obtenidos pueden generalizarse a los conductores de taxi. Por otra parte, si bien recientemente se han publicado estudios realizados con taxistas en

países emergentes la mayoría de ellos provienen de países con economías desarrolladas. En la Argentina no se han desarrollado trabajos al respecto. Resulta importante desarrollar estudios en países que a priori podrían considerarse diferentes en términos de infraestructura y cultura vial (Özkan & Lajunen, 2011).

Entre los factores relacionados con el uso de cinturón, los psicológicos han sido relativamente menos estudiados. El estudio de las actitudes desde la perspectiva de la TPB aparece como un recurso valioso para entender algunas de los factores que pueden explicar el uso de cinturón de seguridad en conductores de taxi. En consecuencia, el objetivo general de la presente investigación es evaluar el patrón de uso y las actitudes hacia el cinturón de seguridad en conductores de taxis de la ciudad de Mar del Plata. Como objetivos particulares se proponen:

- (1) Identificar factores asociados al uso de cinturón de seguridad como género, edad, distancia recorrida, y tipo de vía. De acuerdo con la evidencia citada se espera que el uso sea mayor entre las mujeres y los conductores de mayor edad, al conducir en ruta y en distancias cortas.
- (2) Analizar las relaciones entre el uso auto informado del cinturón de seguridad y los componentes del modelo de la TPB (actitudes, norma subjetiva, control comportamental e intención).
- (3) Identificar predictores significativos de la intención de uso de cinturón de seguridad. Se espera que las actitudes y la norma subjetiva sean predictores de la intención de uso.
- (4) Identificar si existen diferencias entre el patrón de uso y las actitudes hacia el cinturón de seguridad entre conductores de taxi y conductores no profesionales. Se espera observar actitudes más negativas y menor frecuencia de uso entre los taxistas.

## **Método**

*Participantes.* Se utilizará una muestra casual compuesta por 100 conductores de taxis y por 100 conductores no profesionales de la ciudad de Mar del Plata.

*Instrumentos.* Se elaborara un instrumento autoadministrable compuesto por:

- (1) un cuestionario sociodemográfico (edad, género, nivel educativo, y ocupación)
- (2) un cuestionario sobre historial de tránsito (frecuencia y años de manejo, tipo de licencia, cantidad de siniestros durante los últimos 3 años, siniestros en los que fue necesaria atención médica, siniestros como conductor o como pasajero)
- (3) un cuestionario sobre patrones de uso de cinturón (frecuencia de uso en ruta y en ciudad, en distancias cortas y en distancias largas, y uso inapropiado del cinturón)
- (4) un cuestionario sobre actitudes hacia el uso de cinturón basado en las dimensiones de la TPB. Este cuestionario será construido para este estudio. Se evaluarán características psicométricas como dimensionalidad, validez, y consistencia interna.
- (5) un cuestionario de deseabilidad social para controlar posibles sesgos de respuesta. Se utilizará la versión al castellano de la Driver Social Desirability Scale (Poó, Ledesma, & Montes, 2010).

*Lugar de realización del trabajo:* Grupo de Métodos y Modelos en Psicología Aplicada al Tránsito, CIMEPB, Facultad de Psicología.

*Cronograma de Actividades y Tareas a Desarrollar para Alcanzar los Objetivos*

ACTIVIDAD	MES					
	1	2	3	4	5	6
Actualización bibliográfica	X					
Diseño de instrumentos	X					
Recolección de datos		X	X			
Codificación, gestión de datos y análisis de datos				X		
Redacción de Informe					X	X

**Referencias**

Dalziel, J. R. & Soames Job, R. F. (1997). Motor vehicle accidents, fatigue and optimism bias in taxi drivers. *Accident Analysis and Prevention*, 29, 489-494.

Dawson, L. K. & Jenkins, N. H. (1998). Fatal intra-abdominal injury associated with incorrect use of a seat belt. *Journal of Accident and Emergency Medicine*, 15, 437-438

Dirección Nacional de Observatorio Vial (2012). *Segundo estudio observacional en Argentina sobre hábitos y cultura vial*. Ministerio del Interior y Transporte.

Ferguson, S. A., Wells, J. K., Williams, A. F., & Feldman, A. F. (1999). Belt use rates among taxicab drivers in a jurisdiction with license points for nonuse. *Journal of Safety Research*, 30, 87-91.

Fernandez, W., Park, J., & Olshaker, J. (2005). An observational study of safety belt use among taxi drivers in Boston. *Annals of Emergency Medicine*, 45, 626-629.

Fleitas, D. (2010). Accidentes de tránsito en la Argentina. Extraído el 10 de septiembre de 2010 de la página web: <http://www.app.org.ar/wp-content/uploads/2011/04/Accidentes-de-Transito-en-Argentina-2010-final.pdf>

Guo-Ping, S. & Kan, Z. (2006). Effects of Driving Fatigue on Moods. *Chinese-Journal-of-Clinical-Psychology*, 14, 248-249.

Ngoc La, Lee, Meuleners, & Duong, (2013). Prevalences and factors associated with road traffic crash among taxi drivers in Hanoi, Vietnam. *Accident Analysis and Prevention*, 50, 451-455.

[Ledesma, R. D., Poó, F. M., & Peralta, M. \(20\) Condiciones de trabajo y estado de salud en conductores de servicios de taxi. \*Revista del Instituto de Investigaciones de la Facultad de Psicología\*, 13, 83-103.](#)

National Highway Traffic Safety Administration – NHTSA, 2010. Traffic Safety Facts. NHTSA's National Center for Statistics and Analysis. NHTSA, Washington, DC <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/Pubs/811363.pdf> Recuperado 16.06.2014

OMS (2013) Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013. Organización Mundial de la Salud. Extraído el 19 de mayo de 2014 de la página web [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)

Passmore, J., & Ozanne-Smith, J. (2006). Seatbelt use amongst Taxi Drivers in Beijing, China. *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 13(3), 187-189.

Taylor, A. & Dorn, L. (2006). Stress, fatigue, health, and risk of road traffic accidents among professional drivers: The Contribution of Physical Inactivity. *Annual Review of Public Health*, 27, 371-391.