

ESTUDIO DE LAS CREENCIAS SOBRE LAS CAUSAS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL SEGÚN CONDUCTOR Y PEATÓN, GÉNERO Y EDAD.

Petit, Luciano.

lucianopetit@gmail.com

Facultad de Psicología y Relaciones Humanas, Universidad Abierta Interamericana.

Resumen

Urry (2006), incorpora la dimensión social en el siniestro vial para diagnosticarlo con mayor precisión y poder establecer medidas de acción. La causa de la siniestralidad parece encontrarse dentro del concepto de factor humano, es decir, la causa está asociada al comportamiento de la persona. Según Treat et al. (1979), el factor humano (conductor y peatón) se presenta como causa suficiente y eficiente de la coalición entre un 84 % hasta el 93%. Posicionado el factor humano como la causa primordial de los siniestros viales, se plantea el inconveniente de que dicho concepto culmina transformándose en un “cajón de sastre” (Lopez-Araujo & Osca Segovia, 2007); metáfora que ilustra que todo es factor humano, por lo cual ningún elemento específico prevalece, predomina e influye sobre otro, pues todos están al mismo nivel, orden, clase y categoría; es decir que todos cuentan con igual estatus, jerarquía, dependencia y función (Petit, 2014). Consecuentemente, la psicología del tránsito se ha ocupado esencialmente de la seguridad vial, haciendo hincapié en el estudio del factor humano como el causante principal de riesgos y en su incidencia sobre la misma (Rothengatter, 1997). Es decir, el factor humano aporta componentes válidos para aprehender sistémicamente el problema, pero es sólo un elemento más, tampoco debe omitirse el factor social: la interacción social y los valores sociales (Izquierdo, Torres & Martínez, 2013).

La búsqueda de distinguir, clarificar, ordenar, clasificar y puntualizar el “cajón de sastre” es el origen del Sistema Tránsito y Seguridad Vial [STSV] planteamiento y enfoque postulado y desarrollado por Petit (2015), que propone estructurar, regularizar, establecer, ordenar y organizar las múltiples interacciones de los principales actores que lo influyen y determinan, definen, limitan y describen, delineando un sistema dinámico de integración y diferenciación; es decir, configurando el factor psicosocial como estructura dialéctica. Para ello, se tienen en cuenta cuatro subsistemas que lo componen, integran y constituyen: Tránsito, Norma de Tránsito, Educación Vial e Institucional y Mercado. Éstos se distinguen por los actores que los integran y, fundamentalmente, por los niveles de interacciones. Es decir, interviene un proceso de coordinación e integración de las internaciones correspondientes; expresando el STSV un pasaje

inicial de indiferenciación de actores e interacciones a diferenciaciones de las mismas, y posteriormente, su integración, intra-sistemas e inter-sistemas.

La presente investigación plantea un diseño ex post-facto, comparativo (Cancela Gordillo, Cea Mayo, Gabildo Lara & Valilla Gigante, 2010). Los participantes fueron seleccionados por medio de un muestreo no probabilístico accidental. La muestra del estudio estuvo compuesta por 400 jóvenes estudiantes universitarios; la edad promedio fue de 26,34 (DT=5,55; Max.=37, Min.=19). Se utilizó la Escala Creencias sobre las Causas de los Siniestros Viales (ECCSV- RA1A, Petit, en prensa) que evalúa las actitudes hacia las causas de los siniestros viales, a mayor puntuación mayor atribución como causa de los siniestros viales.

Los resultados indican; por un lado, en relación al género, se hallaron diferencias significativas, en tanto las mujeres tienden a encontrar la causa de la siniestralidad vial en el comportamiento de las personas, mientras que los hombres se la atribuyen al azar. Por otra parte, los resultados evidenciaron que aquellas personas de menor edad (19 a 27 años) hallan el motivo de la siniestralidad en los factores sin control, es decir, lo libran al destino. Contrariamente, aquellos que poseen una edad de entre 28 y 37 años encuentran dichas causas en el factor psicosocial. Por último, se observaron diferencias significativas entre conductores y peatones, siendo que los peatones consideran que las causas de la siniestralidad están vinculadas al comportamiento de los sujetos, mientras que los conductores la atribuyen a factores sin control.

Si las personas creen que los siniestros viales son la concreción de un evento que se inició a expensas del comportamiento de los actores participantes del Sistema Tránsito y Seguridad Vial, resulta desacertado actuar sobre los mismos, pues la gobernabilidad de lo sucedido pertenece a otro ámbito sobre el cual no existe medida de acción que pueda reducir la siniestralidad vial. Ahora bien, si los sujetos consideran que los siniestros viales son consecuencia del comportamiento de todos aquellos involucrados en el Sistema Tránsito y Seguridad Vial, entonces la problemática es reversible a partir de incidir sobre el factor psicosocial, es decir, las cifras de mortalidad pueden disminuir pues es posible intervenir sobre las causas.

Palabras clave: Seguridad Vial, Tránsito, Causas, Siniestralidad Vial.

Abstract

The psychology of the traffic has dealt essentially with the road safety, emphasizing in the study of the human factor as the principal causer of risks and in his incident on the same one (Rothengatter, 1997). That is to say, the human factor contributes valid components to apprehend systemically the problem, but it is only one more element, neither must be omitted the

social factor (Izquierdo, Torres & Martínez, 2013). The search of distinguishing, classifying and specifying the " tailor's booth " is the origin of the System Traffic and Road Security exposition and approach postulated and developed by Petit (2015), forming the factor psicosocial as dialectical structure.

The Scale used Beliefs on the Reasons of the Road Disasters (ECCSV- RA1A, Petit, in press), evaluates the attitudes towards the reasons of the road disasters.

If the persons think that the road disasters are the concretion of an event that began at the expense of the behavior of the actors participants of the System Traffic and Road Security, he turns out to be been wrong to act on the same ones, since the gobernabilidad of the happened belongs to another area on which measure of action does not exist that could reduce.

Keywords: Road Safety, Traffic, Causes, Road accident.

El problema de los traumatismos provocados por el tránsito es un tema descuidado por la salud pública a nivel mundial pues implica un gran esfuerzo a la hora de hablar de prevención ya que se estima que entre 2000 y 2020 el número total de muertes ocasionadas por el tránsito en todo el mundo crecerá casi un 65% y en los países de ingresos bajos y medios se cree que se ampliará hasta un 80% (Jacobs, Aeron&Astrop, 2000). A nivel mundial predominan los traumatismos sufridos por la colisiones en la vía pública, se estima que 16.000 personas por día mueren a causa de todo tipo de traumatismos, los cual representa un 12% de la carga mundial de morbilidad (Murray & López, 1996). Según datos brindados en 2004 por la Organización Mundial de la Salud [OMS], las muertes por traumatismo causados por tránsito representa un 25% de todas las defunciones por traumatismo (Faith, 1997).

La información que se destaca de los datos de la OMS(2004) es la referida a los jóvenes: en el rango etario de 15 a 29 años la colisión de tránsito constituyó la segunda causa de muerte a nivel mundial. En la Argentina, la información brindada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial en 2011 (se emplean las cifras de víctimas mortales totales de este año pues las referidas a los periodos 2012, 2013 y 2014 no se encuentran disponibles), afirma las cifras publicadas por la OMS (2004), revelando que de 5.040 personas fallecidas, el 52,7% estaba comprendido por personas del rango de edad entre 15 y 34 años, constituyendo la franja etaria con mayor víctimas; representando el sexo masculino el 71,3%, perteneciendo el restante 28,7% al sexo femenino; el 64,35% eran conductores, el 12,75% peatones y el 22,90% restante, pasajeros.

El *Informe sobre la situación Mundial de la Seguridad Vial* elaborado por la OMS en 2013, destaca los progresos mundiales en la reducción de las muertes y lesiones causadas por el tránsito, sin

embargo, las cifras siguen siendo elevadas como para poder anunciar que la situación está en franco retroceso.

Urry (2006), incorpora la dimensión social en el siniestro vial para diagnosticarlo con mayor precisión y poder establecer medidas de acción. La causa de la siniestralidad parece encontrarse dentro del concepto de factor humano, es decir, la causa está asociada al comportamiento de la persona.

Según Treat et al. (1979), el factor humano (conductor y peatón) se presenta como causa suficiente y eficiente de la coalición entre un 84 % hasta el 93%; el estado de la ruta (firme, señalización, carriles, peralte, arcén, intersecciones, pasos a nivel, etcétera) y el vehículo (seguridad pasiva y seguridad pasiva) al ser examinados y evaluada su incidencia, oscila entre un 3% y un 12%.

Posicionado el factor humano como la causa primordial de los siniestros viales, se plantea el inconveniente de que dicho concepto culmina transformándose en un “cajón de sastre” (Lopez-Araujo & Osca Segovia, 2007); metáfora que ilustra que todo es factor humano, por lo cual ningún elemento específico prevalece, predomina e influye sobre otro, pues todos están al mismo nivel, orden, clase y categoría; es decir que todos cuentan con igual estatus, jerarquía, dependencia y función (Petit, 2014). Consecuentemente, la psicología del tránsito se ha ocupado esencialmente de la seguridad vial, haciendo hincapié en el estudio del factor humano como el causante principal de riesgos y en su incidencia sobre la misma (Rothengatter, 1997).

Uno de los principales retos de la actualidad es el entendimiento de la modificación de los comportamientos relacionados con la movilidad (Gärling, 2005; Gärling&Fujii, 2009). Es decir, el factor humano aporta componentes válidos para aprehender sistémicamente el problema, pero es sólo un elemento más, tampoco debe omitirse el factor social: la interacción social y los valores sociales (Izquierdo, Torres & Martínez, 2013).

La búsqueda de distinguir, clarificar, ordenar, clasificar y puntualizar el “cajón de sastre” es el origen del Sistema Tránsito y Seguridad Vial [STSV] planteamiento y enfoque postulado y desarrollado por Petit (2015), que propone estructurar, regularizar, establecer, ordenar y organizar las múltiples interacciones de los principales actores que lo influyen y determinan, definen, limitan y describen, delineando un sistema dinámico de integración y diferenciación; es decir, configurando el factor psicosocial como estructura dialéctica. Para ello, se tienen en cuenta cuatro subsistemas que lo componen, integran y constituyen: Tránsito, Norma de Tránsito, Educación Vial e Institucional y Mercado. Éstos se distinguen por los actores que los integran y, fundamentalmente, por los niveles de interacciones. Es decir, interviene un proceso de coordinación e integración de las internaciones correspondientes; expresando el STSV un pasaje

inicial de indiferenciación de actores e interacciones a diferenciaciones de las mismas, y posteriormente, su integración, intra-subsistemas e inter-subsistemas. Las figuras y vínculos de los cuatro subsistemas, donde los niveles previos se subsumen e integran al nuevo subsistema que es habilitado por ellos y se cimienta sobre el soporte efectivo de las asociaciones intra e inter subsistemas que se realicen, son:

1- *Subsistema Tránsito*: el ámbito de observación se centra en los usuarios de la vía pública, entendidos como espacio que ocupan y excluyendo su carácter o condición de ente. Los sujetos destacados aquí son: conductor, acompañante y/o pasajero y peatón.

2- *Subsistema Norma de Tránsito*: su órbita de injerencia se limita al código de tránsito que regula la circulación en la vía pública, y a las autoridades que velan por su control (cumplimiento) y aplicación. Los sujetos relevantes son: policía y/o agentes de control de tránsito y autoridades judiciales.

3- *Subsistema Educación Vial*: el agente socializador abarca a toda institución y persona que ejerza la práctica educativa, y se diferencian por su pertenencia dentro del universo educativo: educación formal, educación no formal y educación informal. El grupo de educadores se integra entonces por padres, pareja, amigos, instructores, maestros y profesores, medios de comunicación, TICs y asociaciones sin fines de lucro.

4- *Subsistema Institucional y Mercado*: incluye, por un lado, el sector gubernamental de toma de decisiones en materia de tránsito y seguridad vial. Los sujetos preponderantes son los actores políticos que integran el poder legislativo y el ejecutivo. Y por otro, el sector económico, público y privado, involucrado directamente e indirectamente en el área automovilística, transporte y vialidad. Los sujetos preponderantes son las empresas e industrias del sector.

En síntesis, el proceso constructivo de interdependencia de los subsistemas involucrados da lugar a un sistema que avanza del anterior subsistema al posterior, reorganizándose en la construcción; pasaje de las propiedades internas de cada subsistema al establecimiento de vinculaciones entre ellos, y ulteriormente, a la creación de relaciones sistémicas entre las asociaciones de los subsistemas; es decir, constituyéndose relaciones intra-Subsiste e inter-Subsistema.

El objetivo del presente trabajo es describir y comparar las diferencias en la atribución causal de los siniestros viales según peatones y conductores y edad, siendo estos actores y factores involucrados en el Sistema Tránsito y Seguridad Vial (Petit, 2015).

Método

Diseño

La presente investigación plantea un diseño ex post-facto, comparativo (Cancela Gordillo, Cea Mayo, Gabildo Lara & Valilla Gigante, 2010).

Participantes

Los participantes fueron seleccionados por medio de un muestreo no probabilístico accidental, durante los meses mayo y junio del año 2014. La muestra del estudio estuvo compuesta por 400 jóvenes estudiantes universitarios de la Universidad de Buenos Aires en sus sedes de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. Estuvo integrada de la siguiente forma: 100 de la Facultad de Psicología, 100 de la Facultad de Ciencias Económicas, 100 de la Facultad de Derecho y 100 de la Facultad de Ingeniería. El 50% fueron mujeres y el 50%, hombres. La edad promedio fue de 26,43 (DT=5,65; Max.=37, Min.=19). El 70% reside en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y el 30% en el Gran Buenos Aires (Conurbano).

Instrumento

Escala Creencias sobre las Causas de los Siniestros Viales (ECCSV- RA1A, Petit, en prensa): Consta de 8 enunciados con un formato de respuesta tipo Likert de 6 puntos, que oscila desde 1= totalmente en desacuerdo a 6= totalmente de acuerdo. Evalúa las actitudes hacia las causas de los siniestros viales. A mayor puntuación mayor atribución como causa de los siniestros viales. La fiabilidad original de la escala fue de Alfa de Cronbach= .86.

Resultados

El factor «factor psicosocial» incluye 5 ítems (ítems: 1, 3, 5, 6 y 8) relativos a la causa de los siniestros viales debido al comportamiento de los conductores de auto y peatones pero también de los agentes de control de tránsito. El factor «factores sin control» incluye 3 ítems (ítems: 2, 4 y 7) relativos a la causa de los siniestros viales debido a factores sin control por parte los usuarios. En la Tabla 1, se detallan la media y la desviación típica de los ítems de la escala ECCSV-RA1A.

Ítems	Media	Desv. típica
1- El accidente de tránsito es consecuencia del inadecuado comportamiento de los conductores	4,43	1,12
2- El accidente de tránsito obedece al destino	2,48	1,22
3- El accidente de tránsito se puede prevenir respetando las normas de tránsito	4,89	1,21
4- El accidente de tránsito es fruto del azar	2,43	1,11

5- El accidente de tránsito se puede evitar si el conductor es hábil manejando	3,76	1,10
6- El accidente de tránsito se puede prevenir con vigilancia de los agentes de control de tránsito	4,01	1,09
7- El accidente de tránsito es inevitable	2,65	1,08
8- El accidente de tránsito es consecuencia del inadecuado comportamiento de los peatones	3,87	1,03

En la Tabla 2, se presentan los resultados de los estadísticos descriptivos de las dimensiones «factor psicosocial» y «factores sin control» de la escala ECCSV-RA1A.

Factor	Media	Desv. típica
Factor psicosocial	4,18	0,61
Factores sin control	2,42	1,08

En la Tabla 3, se detallan los resultados de las diferencias en los factores “factor psicosocial” y “factores sin control” de la escala ECCSV-RA1A entre el grupo hombre y mujer, hallándose diferencias estadísticamente significativas. Las mujeres presentaron puntuaciones medias más altas en el “factor psicosocial” en comparación con los hombres y, estos últimos, puntuaron más alto en los “factores sin control”; es decir, las mujeres atribuyen la causa de la siniestralidad vial a los comportamientos de las personas y los hombres, al azar.

Variables	Media			t
	Total	Hombre	Mujer	
Factor psicosocial	4,18 (0,61)	4,01 (0,72)	4,18 (0,68)	- 2,72**
Factores sin control	2,42 (1,08)	2,70 (1,18)	2,43 (1,08)	2,63*

***p < .05; **p < .01. Entre paréntesis aparecen las desviaciones típicas.**

En la Tabla 4, se observan los resultados de las diferencias entre el grupo etario de 19 a 27 años y de 28 a 37 años, en ambos factores de la escala ECCSV-RA1A. Los resultados evidencian que existen diferencias estadísticamente significativas de acuerdo al grupo etario, siendo que aquellas personas de entre 28 a 37 años de edad las que presentan mayor atribución de la siniestralidad vial hacia el “factor psicosocial” y, contrariamente, aquellos que poseen una edad de entre 19 a 27 años atribuyen la siniestralidad a los “factores sin control”, es decir, al destino.

Variables	Media			t
	Total	28 a 37 años	19 a 27 años	
Factor psicosocial	4,18	3,95	4,49	- 6,25**

	(0,61)	(0,73)	(0,59)	
Factores sin control	2,42 (1,08)	2,68 (1,20)	2,38 (0,92)	2,49*

***p< .05; **p< .001. Entre paréntesis aparecen las desviaciones típicas.**

En la Tabla 5, se presentan los resultados de las diferencias en los factores “factor psicosocial” y “factores sin control” de la escala ECCSV-RA1A entre el grupo conductor y peatón, encontrándose diferencias estadísticamente significativas. El grupo que no posee licencia para conducir (peatón), presentó puntuaciones medias más altas en el “factor psicosocial” en comparación con los conductores, atribuyéndole la causa de la siniestralidad vial al comportamiento de las personas. Contrariamente, el grupo de conductores puntuaron más alto en los “factores sin control”, por lo cual, consideran que la causa de la siniestralidad es fruto del azar.

Variables	Media			t
	Total	Conductor	Peatón	
Factor psicosocial	4,18 (0,61)	3,99 (0,77)	4,23 (0,51)	- 3,46**
Factores sin control	2,42 (1,08)	2,71 (1,21)	2,40 (1,03)	2,35*

***p< .05; **p< .01. Entre paréntesis aparecen las desviaciones típicas.**

Discusión

El presente estudio tenía como objetivo describir la atribución causal de los siniestros viales en jóvenes universitarios y comparar las diferencias entre peatones y conductores, género y edad de los mismos.

Se utilizó el instrumento ECCSV-RA1A para medir las creencias actitudinales sobre las causas de los siniestros viales; el cuestionario consta de 8 ítems y 2 factores que reflejan creencias sobre: a) factor psicosocial; y b) factores sin control.

En relación al género, se hallaron diferencias significativas, en tanto las mujeres tienden a encontrar la causa de la siniestralidad vial en el comportamiento de las personas, mientras que los hombres se la atribuyen al azar.

Por otra parte, los resultados evidenciaron que aquellas personas de menor edad (19 a 27 años) hallan el motivo de la siniestralidad en los factores sin control, es decir, lo libran al destino. Contrariamente, aquellos que poseen una edad de entre 28 y 37 años encuentran dichas causas en el factor psicosocial.

Asimismo, se observaron diferencias significativas entre conductores y peatones, siendo que los peatones consideran que las causas de la siniestralidad están vinculadas al comportamiento de los sujetos, mientras que los conductores la atribuyen a factores sin control.

Si las personas creen que los siniestros viales son la concreción de un evento que se inició a expensas del comportamiento de los actores participantes del Sistema Tránsito y Seguridad Vial (Petit, 2015), resulta desacertado actuar sobre los mismos, pues la gobernabilidad de lo sucedido pertenece a otro ámbito sobre el cual no existe medida de acción que pueda reducir la siniestralidad vial.

Ahora bien, si los sujetos consideran que los siniestros viales son consecuencia del comportamiento de todos aquellos involucrados en el Sistema Tránsito y Seguridad Vial (Petit, 2015), entonces la problemática es reversible a partir de incidir sobre el factor psicosocial, es decir, las cifras de mortalidad pueden disminuir pues es posible intervenir sobre las causas.

Referencias

- Agencia Nacional de Seguridad Vial (2011). *Informe sobre víctimas 2011*. Extraído el 21 septiembre, 2012, de http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/estadistica/victimas/2011/2011_graficos_victimas.pdf
- Cancela Gordillo, R., Cea Mayo, N., Gabildo Lara, G., & Valilla Gigante, S. (2010). *Metodología de la Investigación Educativa: Investigación Ex Post Facto*. Madrid: Universidad Autónoma de Madrid.
- Faith, N. (1997). *Crash: the limits of car safety*. Londres: Boxtree.
- Gärling, T. (2005). Changes of private car use in response to travel demand management. En G. Underwood (Ed.), *Traffic and Transport Psychology. Theory and Application* (pp. 551-572). Amsterdam: Elsevier.
- Gärling, T. & Fujii, S. (2009). Travel behavior modification: Theories, methods, and programs. En R. Kitamura, T. Yoshii & T. Yamamoto (Eds.), *The expanding sphere of travel behavior research* (pp. 97- 128). Bingley: Emerald.
- Izquierdo, J., Torres, R. D. & Martínez, L. (2013). Control social del tráfico y empoderamiento social. Grupos de riesgo: jóvenes y mayores. *Barataria. Revista Castellano-Manchega de Ciencias sociales*, 16, 161-176.
- Jacobs, G., Aeron, A. & Astrop, A. (2000). *Estimating global road fatalities*. London: Transport Research Laboratory.
- Lopez-Araujo, B. & Osca Segovia, A. (2007). Factores explicativos de la accidentalidad en jóvenes: Un análisis de la investigación. *Revista de Estudios de Jóvenes*, 79, 75-89.

- Murray, C. J. L. & López, A.D. (1996). *Global health statistics: a compendium of incidence, prevalence and mortality estimates for 200 conditions*. Boston: Harvard School of Public Health.
- Organización Mundial de la Salud (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Ginebra: Organización Mundial de la Salud.
- Petit, L. (2014). El factor humano en el Sistema Tránsito y Seguridad Vial y el Modelo Interaccional Comportamental de Tránsito. *PSIENCIA. Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*, 6(1), 48-54
- Petit, L. (2015). *Sistema Tránsito y Seguridad Vial*. Buenos Aires: Editorial Universidad Abierta Interamericana.
- Petit, L. (En prensa). Construcción y validación de la Escala Creencias sobre las Causas de los Siniestros Viales (ECCSV- RA1A). *PSIENCIA. Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*.
- Rothengatter, T. (1997). Psychological aspects of road user behaviour. *Applied Psychology: an International Review*, 46, 223-234.
- Treat, J. R., Tumbas, N. S., McDonald, S. T., Shinar, D., Hume, R. D., Mayer, R. et al. (1979). *Tri-level study of the causes of traffic accidents: Final Report - Executive Summary*. Bloomington: Institute for Research in Public Safety, Indiana University.
- Urry, J. (2006). Inhabiting the car. *The Sociological Review*, 54(1), 17-31.
- World Health Organization (2013). *Global status report on road safety 2013: supporting a decade of action*. Geneva: WorldHealthOrganization.