

Uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia.

Entre las condiciones del sistema y las prácticas de las personas usuarias

Julieta Pereiro

Lic. en Sociología (FSOC-UBA). Investigadora de la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores, Junta de Seguridad en el Transporte, Argentina (DNISAU/JST).
jpereiro@jst.gob.ar

Candela Hernandez

Dra. en Ciencias Sociales, Mg. en Investigación en Cs. Sociales y Lic. en Sociología (FSOC-UBA). Investigadora de la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores, Junta de Seguridad en el Transporte, Argentina (DNISAU/JST) y docente en la Facultad de Ciencias Sociales y de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la UBA.
candeher@gmail.com



ISSN 1666-6186. Volumen 36 - N.º 36 (Diciembre de 2023) Pp. 011-030
Recibido: 14-09-22. Evaluado y aprobado: 14-02-23

<https://doi.org/10.30972/crn.36367222>

Julieta Pereiro y Candela Hernandez

CUADERNO URBANO
ESPACIO, CULTURA, SOCIEDAD

ARTÍCULOS

VOL. 36 - N.º 36
(DICIEMBRE DE 2023)
PP. 011-030
ISSN1666-6186



Uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia. Entre las condiciones del sistema y las prácticas de las personas usuarias

Resumen

Este artículo presenta resultados de una investigación realizada por la Junta de Seguridad en el Transporte para conocer los determinantes de uso del cinturón de seguridad de las personas usuarias de los servicios regulares de ómnibus de larga distancia en Argentina. La perspectiva teórica recupera nociones del modelo sistémico para el análisis de accidentes que orienta a observar las interacciones entre las condiciones del sistema y el comportamiento de los actores, valiéndose también de herramientas provenientes de la sociología y la teoría política. El método utilizado consistió en una encuesta a pasajeras/os en distintas terminales de ómnibus de Argentina. Los principales hallazgos sostienen que el cinturón es valorado como un elemento de seguridad, pero que solo una porción minoritaria informa utilizarlo siempre al viajar, influyendo la edad y el nivel educativo. También que las personas usuarias perciben débiles incentivos por parte del sistema para utilizar este dispositivo de seguridad.

Palabras clave

Cinturón de seguridad; transporte público interurbano; usuarias/os; ómnibus.

Seat belt use in long distance buses. Between system's conditions and user's practices

Abstract

This article presents the results of an investigation carried out by the Junta de Seguridad en el Transporte to understand the determinants of seat belt use by people who use the regular long-distance bus services in Argentina. The theoretical perspective recovers notions of the systemic model for the analysis of accidents that guide to observe the interactions between the conditions of the system and the behavior of the actors, also using tools from sociology and political theory. The method used consisted of a survey passing through different bus terminals in Argentina. The main conclusions support that the seat belt is valued as a safety element, but only a minority of people report that they always use it when traveling, influencing age and educational level. Users also perceive weak incentives from the transport system to use this security device.

Keywords

Seat bealt; intercity public transport; users; bus.

Uso do cinto de segurança em ônibus de longas cursos. Entre as condições do sistema e as práticas dos usuários

Resumo

Este artigo apresenta os resultados de uma investigação realizada pela Junta de Seguridad en el Transporte para comprender os determinantes do uso do cinto de segurança pelas pessoas que usam o serviço regular de ônibus de longa distância na Argentina. A perspectiva teórica recupera noções do modelo sistêmico de análise de acidentes que orientam a observar as interações entre as condições do sistema e o comportamento dos atores, utilizando também ferramentas da sociologia e da teoria política. O método utilizado consistiu em uma pesquisa passando por diferentes terminais rodoviários da Argentina. As principais conclusões sustentam que o cinto de segurança é valorizado como elemento de segurança, mas apenas uma minoria das pessoas refere que o utiliza sempre em viagem, sendo que a idade e o nível de escolaridade influenciam esta prática. Os usuários também percebem incentivos fracos do sistema de transporte para usar esse dispositivo de segurança.

Palavras-chave

Cinto de segurança; transporte público interurbano; usuário; ônibus.

Introducción¹

Cotidianamente los distintos usuarios de la vía pública corren con la probabilidad de sufrir un suceso de tránsito que varía en sus características según su grado de vulnerabilidad. Los micros de larga distancia y las personas que los usan no son la excepción. Los servicios regulares que recorren las rutas de la Argentina cuentan en sus operaciones con un umbral de riesgo que abre la posibilidad de participar en un suceso de tránsito. Por las características que tiene el transporte masivo de personas, esta situación resulta potencialmente más importante en términos de heridos y víctimas fatales (GHAFFARI ET AL., 2020). Es por esta razón que en estos viajes el cinturón de seguridad se torna un componente fundamental para reducir la probabilidad de perder la vida y mitigar otros efectos que un suceso puede tener (AFGHARI ET AL., 2021).

Distintos estudios coinciden en señalar que los dispositivos de retención colaboran en evitar o mitigar las heridas que pueden sufrir las personas que viajan en un vehículo automotor en caso de que ocurra un suceso de tránsito. La colocación de este sistema de

manera adecuada por parte de las/os pasajeras/os es fundamental para lograr que este absorba la fuerza del impacto y la derive hacia las partes más resistentes del cuerpo. También estos dispositivos permiten retener a las personas en sus asientos y de este modo contribuyen a evitar golpes contra otras/os pasajeras/os y/o contra el interior de la unidad. En este sentido, los dispositivos de retención contribuyen a reducir la gravedad de las heridas que podrían producirse en un accidente (CHANG ET AL., 2006; SIMSEKOGU & LAJUNEN, 2008; FOUNDATION FOR THE AUTOMOBILE AND SOCIETY, 2009; ELVIK ET AL., 2009; GHAFFARI ET AL., 2020).

Más allá de los estudios citados que refieren a la funcionalidad técnica de los dispositivos de retención, otros a nivel internacional se dedicaron a estudiar a través de encuestas las prácticas de uso y los factores que inciden sobre ellas en automóviles particulares. Encontraron como variables asociadas a la omisión de uso los atributos sociodemográficos de las personas, sus prácticas de cuidado vinculadas con la salud y su percepción del riesgo al volante (DINH-ZARR ET AL., 2001; GHAFFARI ET AL., 2020; SIMSEKOGU & LAJUNEN, 2008; SCHLUNDT ET AL., 2007, por mencionar algunos). En Argentina, los estudios disponibles se plantearon como objetivo registrar la tasa de uso de cinturón de seguridad entre conductores de autos particulares y, en menor medida, entre conductores de transporte de pasajeros, a través de técnicas de observación y entrevistas. Si bien estos estudios no indagan en los factores que sustentan estas prácticas, ni proveen datos sobre el uso de cinturón entre los pasajeros de transporte de larga distancia, permiten contraponer la frecuencia de uso observada y la informada por las propias personas usuarias. La distancia existente entre ambos registros (DNOV, 2017; DNOV, 2019) ofrece un marco de referencia para tener en cuenta al analizar la cuestión específicamente en lo que

1. Este artículo retoma los hallazgos producidos desde la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores (DNISAU) de la Junta de Seguridad en el Transporte sobre los determinantes de uso del cinturón de seguridad al viajar en micros de larga distancia. Parte de lo presentado en este artículo se corresponde con el informe "Determinantes de uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia. Encuesta a pasajeras/os 2021-2022". Queremos agradecer especialmente a las personas que colaboraron encuestando en las distintas terminales del país y a la coordinadora del Área de Estudios Florencia Meneghini.

Uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia.

Entre las condiciones del sistema y las prácticas de las personas usuarias

respecta al uso de sistemas de retención entre las/os pasajeras/os de larga distancia.

En este marco resulta relevante para la Junta de Seguridad en el Transporte² (JST) conocer de qué modo el cinturón de seguridad es un dispositivo socialmente valorado como elemento de seguridad entre las personas que viajan en micros de larga distancia que operan en el territorio nacional y en qué medida su utilización resulta una práctica extendida en estos servicios de transporte. Esta investigación busca aproximarse a los determinantes de uso u omisión de uso del cinturón de seguridad a nivel tanto de las disposiciones de las personas usuarias como de las condiciones del sistema de transporte que incentivan o desincentivan su incorporación como práctica de cuidado durante el viaje.

El propósito último de esta investigación es consolidar un insumo para la generación de acciones estatales orientadas a incrementar el uso del cinturón de seguridad y, en consecuencia, a reducir el impacto que los posibles sucesos pueden tener en la vida de personas.

Este artículo está organizado en cuatro apartados. En el primero se expone el andamiaje conceptual construido para analizar el tema de interés. En el segundo se detalla la estrategia teórico-metodológica confeccionada. En el tercero se exponen los resultados obtenidos más relevantes vinculados con creencias y prácticas de las personas usuarias y las condiciones del sistema que facilitan o desincentivan el uso de cinturón de seguridad. Por último, se exponen las principales conclusiones orientadas a la producción de políticas públicas que puedan contribuir a incrementar los márgenes de seguridad con los que operan los servicios de transporte.

Andamiaje conceptual

El transporte público masivo es un sistema sociotécnico complejo producto de la articulación de aspectos físicos, sociales, económicos y políticos que lo definen y que crean condiciones que organizan su dinámica de funcionamiento (SALMON & LENNÉ, 2015). Estas pueden tornarse observables en la infraestructura vial y en las prácticas de los actores sociales que intervienen en su producción y consumo, como los organismos de fiscalización y control, las empresas prestatarias, los trabajadores de primera línea y las/os usuarias/os, entre otros. En el marco de esta conceptualización, el armado teórico que orienta esta investigación tiene un doble carácter, al enfocar no solo en lo que las personas hacen para viajar más seguras, sino también en las condiciones que ofrece el sistema para propiciar estos comportamientos.

La perspectiva sistémica contribuye a abordar estas dimensiones al brindar herramientas para indagar en las condiciones latentes que están presentes en distintos niveles del sistema y que, temporalmente alejadas del momento del suceso, inciden en la seguridad y coadyuvan a la producción de fallas en el entorno inmediato de aquel (REASON, 2010). También contribuye analíticamente a identificar las debilidades que tienen las defensas del sistema, que son aquellas que colaboran en impedir o que permiten mitigar la influencia de las fallas inmediatas

2. La Junta de Seguridad en el Transporte es un organismo técnico descentralizado que funciona en la órbita del Ministerio de Transporte de la Nación con la misión de contribuir a fortalecer la seguridad en el transporte (Ley 27514).

y garantizar la seguridad de las personas y los bienes (COVELLO, 2021). En esta propuesta se considera que para avanzar en la investigación deben tenerse en cuenta las interacciones que ocurren entre las condiciones mencionadas y otras variables que juegan en distintos niveles del orden social, como, por ejemplo, los atributos socio-demográficos de las personas (nivel educativo, género y edad), adoptando para su incorporación contribuciones provenientes de disciplinas, como la psicología, la teoría política y la sociología (ACUÑA & CHUDNOVSKY, 2013; SIMSEKOGLU & LAJUNEN, 2008; ABERG, 2001; FURIAN *ET AL.*, 2021). Con base en lo antedicho, para esta investigación se elaboró una definición de cultura de seguridad operacional que integra aportes de las vertientes utilizadas permitiendo transformarla en un operador teórico-metodológico eficaz para abordar el uso de cinturón de seguridad en ómnibus de larga distancia.

Como se define en el estudio JST (2022), se entiende por cultura de seguridad operacional al conjunto de regulaciones formales e informales que configuran un marco de referencia para el desarrollo de acciones destinadas a acrecentar los márgenes de seguridad operacional de los servicios de transporte. La dimensión institucional formal consiste en regulaciones escritas que fijan las expectativas sociales y estructuran comportamientos (ACUÑA & CHUDNOVSKY, 2013). Es el cuerpo normativo que funciona en los distintos niveles del sistema. En este artículo se trata de aquellas regulaciones y procedimientos estandarizados vinculados con el uso del cinturón de seguridad en los servicios de transporte público de larga distancia.

La dimensión institucional informal puede operar de forma complementaria o contradictoria con la anterior. Refiere a aquellos entendimientos compartidos

que establecen el límite de lo posible en determinado contexto y que no necesariamente tienen una relación directa con las normas o leyes establecidas (ACUÑA & CHUDNOVSKY, 2013). En la construcción de una cultura de la seguridad operacional, este tipo de institucionalidad interviene en cómo se producen en los hechos las condiciones de seguridad del transporte de larga distancia, circunscribiendo el universo de las acciones que pueden o se espera que sean realizadas. En el plano individual, se manifiesta en la percepción que tienen las personas de la presión social que existe para actuar de determinada forma, como en la evaluación de los recursos y capacidades de las que disponen para accionar de una u otra manera (SIMSEKOGLU & LAJUNEN, 2008). En este estudio se traduce en cómo se concibe colectivamente el riesgo, la percepción de la seguridad en este tipo de servicios de transporte y las creencias en torno al uso del cinturón.

El resultado de la interacción entre la institucionalidad formal e informal configura la cultura de la seguridad operacional, a partir de la cual se modelan las disposiciones y actitudes. Estas pueden estar presentes en hábitos incorporados de seguridad y cuidado o manifestarse en una evaluación racional entre riesgos y beneficios (SIMSEKOGLU & LAJUNEN, 2008; ABERG, 2001; FURIAN *ET AL.*, 2021). Un elemento importante que se conforma a partir de la interacción de la institucionalidad formal e informal es la percepción del riesgo, que se refiere al sentimiento de seguridad/inseguridad en el transporte en relación con el miedo de las personas a verse involucradas en un accidente (HYDEN, 2016). En este sentido, es una disposición constituida por una gran variedad de aspectos internos y externos, como la experiencia personal, la observación e interpretación de las situaciones de tránsito, las normas sociales, los rasgos de personalidad, el nivel de información, las

Uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia.

Entre las condiciones del sistema y las prácticas de las personas usuarias

características de la infraestructura y los vehículos, entre otros. También, el riesgo percibido interviene en la evaluación de beneficios y barreras existentes para adoptar comportamientos de cuidado. En este

sentido, las disposiciones y actitudes son una parte sustantiva de la forma que asumen las prácticas: en este caso, aquellas relacionadas con la gestión de la seguridad mediante el uso de cinturón de seguridad.



Figura 1. Modelo conceptual de la Cultura de Seguridad Operacional

Fuente: elaboración propia, JST, 2022

Estrategia metodológica

El transporte público automotor de pasajeros interurbano de jurisdicción nacional es aquel que tiene por objeto satisfacer la prestación de los servicios con continuidad, regularidad, generalidad,

obligatoriedad y uniformidad en igualdad de condiciones para todas las personas que lo usan. Aunque no existen marcados consensos sobre la delimitación de los servicios de larga distancia, se acepta que pueden incluirse dentro de este segmento aquellos que operan tramos entre los 60 km y los 100 km como piso mínimo entre su origen

y destino (PARODI & SÁNCHEZ, 2021). Según datos para el año 2021 de la Comisión Nacional de Regulación del Transporte (CNRT), 110 empresas prestatarias transportaron a 11.436.862 pasajeros/as, objeto de este estudio.

Ante la imposibilidad de acceder a datos que permitan identificar los parámetros sociodemográficos y de uso del sistema de transporte de larga distancia que distribuyen al universo de usuarios de este servicio, se optó por un diseño muestral de tipo no probabilístico por conveniencia, seleccionando a las personas que se encuentran en situación de espera dentro de las terminales de ómnibus de larga distancia. En la técnica de muestreo aplicada, no todas y todos las/os pasajeras/os tienen la misma posibilidad de ser seleccionados para conformarla, lo que hace que pierda su carácter representativo. Como ventaja adicional, el criterio por conveniencia permite incluir todos aquellos casos que se mostraron accesibles a participar del relevamiento (OTZEN & MANTEROLA, 2017) y cuyas características son similares a las de la población objetivo (CASAL & MATEU, 2003).

En total se realizaron 2414 encuestas a personas usuarias de micros de larga distancia. La muestra obtenida se distribuyó de la siguiente manera: en términos de género, el 55,5 % de las personas encuestadas se identifican como mujeres y el 43,3 %, como varones. El porcentaje restante no se ubicó en ninguna de estas dos categorías. Respecto de la edad de las/os encuestadas/os, mantienen una proporción similar entre los rangos que van desde los 18 a 29 años (35,1 %) y los 30 a 41 años (34,3 %). Les siguen aquellas/os que se ubican entre los 42 y 53 años (14,6 %) y entre los 54 a 65 años (9,1 %). Marginalmente, se registran casos en los extremos de la distribución. El nivel educativo de las personas encuestadas fue recabado en siete cate-

gorías. Para el análisis, se reagruparon en tres niveles que presentan la siguiente distribución: alto 30,9 %, medio 50,8 % y bajo 18,3 %.

Respecto del perfil de usuario de transporte que conforman las personas encuestadas, la porción mayoritaria viaja esporádicamente en micros de larga distancia. El 65 % lo utiliza como máximo dos veces al año. El principal motivo de viaje es la visita a familiares o amigos (40,1 %). Luego, los desplazamientos vinculados con el ocio o esparcimiento (32 %). Las personas encuestadas respondieron por su último viaje realizado, la mayoría de ellos ocurrido entre 2021 y 2022 (66 %). Este dato permite sostener que la información relevada guarda correspondencia con las condiciones actuales de prestación de los servicios, por ser las percepciones de los encuestados cercanas en el tiempo.

En lo que respecta al cuestionario, se conformó con veintiocho preguntas cerradas, distribuidas en distintos núcleos temáticos que permitieron construir el perfil socio-demográfico y de uso del transporte de las personas usuarias referido, frecuencia y razones de uso del cinturón, percepciones de seguridad de distintos modos de transporte, tipos de vehículos y vías de circulación y reconocimiento de normas asociadas con el uso de cinturón de seguridad. La aplicación de la encuesta se realizó durante la temporada de verano del período 2021-2022 (diciembre de 2021, enero y febrero de 2022).

Para finalizar esta sección, es importante mencionar algunas limitaciones con relación al relevamiento de datos. Las terminales de ómnibus de larga distancia fueron seleccionadas a partir de un criterio de accesibilidad. Se realizaron encuestas solo en aquellas terminales del país en las que por cercanía se contaba

Uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia.

Entre las condiciones del sistema y las prácticas de las personas usuarias

con personal de la JST que pudiera dedicar parte de su jornada de trabajo a esta tarea. Adicionalmente, el caudal de pasajeras/os es distinto en cada terminal, y la regularidad de los servicios es variable. También, en algunas de estas terminales, el equipo de encuestadoras/es constató que las empresas de transporte solicitaban a las personas que concurrieran a la terminal con poca antelación respecto de la hora de salida, debido a la prolongación de medidas vinculadas con el protocolo *COVID-19*. En estos casos la probabilidad de toma de datos se vio reducida, motivo por el cual la cantidad de encuestas difiere en cada localidad. Es por esta razón que los resultados obtenidos no son extrapolables al conjunto de quienes utilizan el transporte público interjurisdiccional, por lo que se remitirá siempre a las personas encuestadas.

Resultados de la investigación

Creencias y prácticas en torno al uso del cinturón

Entre quienes participaron de la encuesta realizada por la JST (2022), cuatro de cada diez personas manifestaron usar siempre el cinturón de seguridad al trasladarse en micros de larga distancia y mayoritariamente indicaron mantenerlo colocado durante todo el viaje. En el otro extremo, prácticamente en igual proporción, las personas encuestadas indicaron no utilizarlo *nunca* (42 %). El 19,3 % restante informó utilizarlo *a veces* (gráfico 1).

Al explorar con mayor profundidad las razones por las cuales aquellos que participaron de la encuesta no

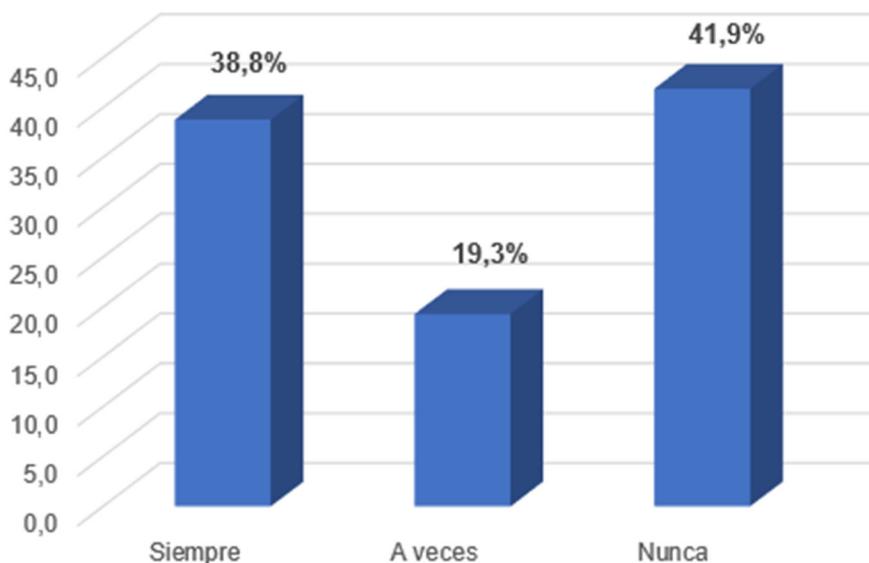


Gráfico 1. Distribución en porcentajes de frecuencia de uso de cinturón de seguridad de las personas encuestadas
Fuente: elaboración propia con base encuesta uso del cinturón, JST, 2021- 2022. N.2414

utilizan siempre el cinturón de seguridad, la mayoría argumentó olvidarse o no tener el hábito de hacerlo (61 %). En menor medida indicaron que el dispositivo de retención les resulta incómodo (28 %) y que ningún operador supervisa que lo tengan colocado al viajar (28 %). Marginalmente, las personas encuestadas respondieron que el cinturón de seguridad no es obligatorio (7,4 %), no es necesario (3,5 %) y no es efectivo (2 %). La baja frecuencia de estas últimas dos razones colabora en desestimar que los motivos para no utilizar el cinturón de seguridad estén sustentados en percepciones negativas sobre su funcionalidad y efectividad para disminuir riesgos al viajar. Es menester destacar que al consultarles por este tema las y los encuestadas/os podían seleccionar varias opciones. Esta es la razón por la que, agregadas las

categorías descriptas, superan el 100 %, al calcularse sobre el total de casos (gráfico 2).

En este estudio se exploraron las percepciones respecto del nivel de riesgo que existe al circular en rutas y autopistas. En la encuesta se interrogó a las/os participantes en qué medida consideraban necesario colocarse el cinturón de seguridad al trasladarse por distintos tipos de vías. Dicha información se procesó en relación con el uso autoinformado de los dispositivos de retención al viajar en ómnibus de larga distancia. La información analizada mostró que no existe una relación directa entre el uso de cinturón de seguridad en micros y la necesidad percibida de utilizarlo al desplazarse en rutas. De hecho, la mayoría indicó que es muy necesario utilizar el cinturón de

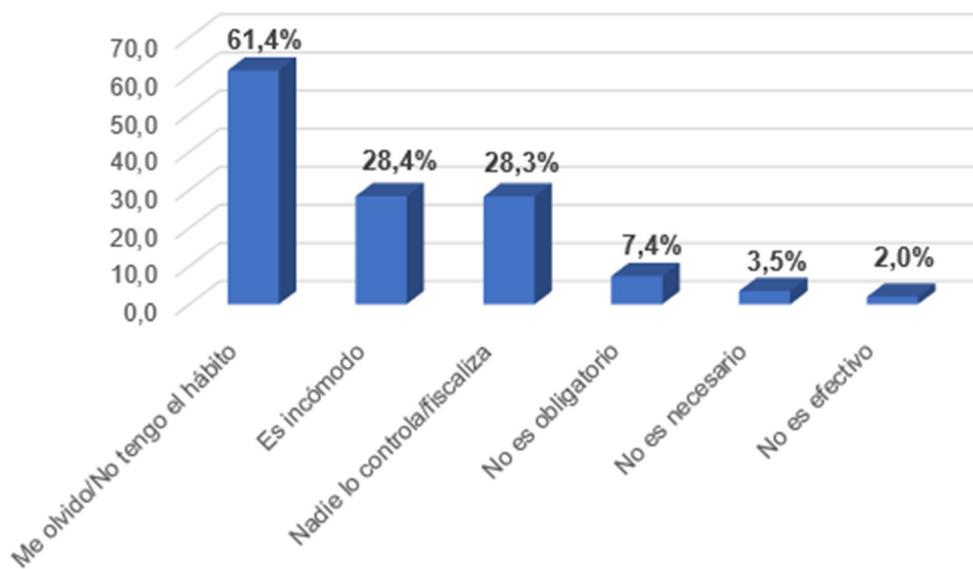


Gráfico 2. Distribución en porcentajes de razones de uso ocasional o nulo del cinturón de seguridad de las personas encuestadas. Respuesta múltiple
Fuente: elaboración propia con base en encuesta uso del cinturón - JST, 2021-2022. N.1478

Uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia.

Entre las condiciones del sistema y las prácticas de las personas usuarias

seguridad en dicho tipo de vías, aunque esto no se refleja en la misma proporción en la práctica de uso autoinformada. Esta falta de correspondencia entre las variables exploradas permite relativizar la baja percepción de riesgo respecto de las características de la infraestructura vial y sus usos como una razón para no utilizar el cinturón de seguridad en viajes de larga distancia. Igualmente es válido aclarar que estas respuestas podrían estar asociadas con un reconocimiento de la presión social respecto del uso de cinturón de seguridad en autos particulares y no específicamente en micros.

Un dato adicional es que la disposición de quienes participaron de la encuesta a utilizar los dispositivos de retención varía según su nivel educativo. Esta variable fue organizada en siete categorías, y a los fines del análisis se reagruparon en tres niveles: alto, medio y bajo. El nivel educativo alto agrupa posgrado y terciario/universitario completo. El medio, terciario/universitario incompleto y secundario completo. Por último, el bajo incluye secundario incompleto, primario completo, primario incompleto/sin estudios. Los datos evidencian que con mayor nivel de

instrucción las personas tienden a utilizarlo siempre cuando viajan en micros de larga distancia (46,5 %), alejándose de la frecuencia de uso general (el 38,8 % siempre).

La edad también es un elemento que interviene en la disposición de las personas encuestadas a utilizar el cinturón de seguridad. Esta variable se relevó en seis rangos: entre 16 y 17 años, entre 18 y 29 años, entre 30 y 41 años, entre 42 y 53 años, entre 54 a 65 años y mayores de 65 años. Como muestra la tabla siguiente, al dicotomizar la variable en dos grupos etarios para evitar la dispersión de las respuestas (41 años o menos y 42 años o más), se observan tendencias distintas en cada segmento de edad construido para el análisis. Las personas que participaron del relevamiento y se ubican en el rango de edad superior informan con mayor frecuencia utilizar *siempre* el cinturón (46,8 %). En cambio, las del rango etario inferior concentran sus respuestas en la categoría que refiere a no utilizarlo *nunca* (44,1 %). El comportamiento de las prácticas de cuidado según edad instala una dimensión para ser explorada con mayor profundidad.

Tabla 1

Frecuencia de uso de cinturón de seguridad según nivel educativo de las personas encuestadas

Frecuencia de uso de cinturón	Nivel educativo		
	Bajo	Medio	Alto
Siempre	38,3%	34,2%	46,5%
A veces	19%	21,2%	16,4%
Nunca	42,6%	44,6%	37,1%
Total	100%	100%	100%

Fuente: elaboración propia con base en encuesta uso del cinturón, JST, 2021 - 2022. N.2414

Tabla 2

Frecuencia de uso del cinturón de seguridad según rango de edad de las personas encuestadas

Frecuencia de uso de cinturón	Rango de edad	
	Hasta 41 años	42 y más
Siempre	35,4%	46,8%
A veces	20,5%	16,5%
Nunca	44,1%	36,8%
Total	100%	100%

Fuente: elaboración propia con base en encuesta uso del cinturón, JST, 2021- 2022. N.2414

Además del nivel educativo y la edad, se analizaron las distintas dimensiones según el género informado por las personas encuestadas. Sin embargo, no se registraron variaciones que se consideren relevantes.

Otra estrategia de abordaje del tema de interés estuvo centrada en conocer en qué medida las personas usuarias de los servicios de transporte que participaron de la encuesta consideran que otras/os utilizan los dispositivos de retención al viajar. El 68 % indicó que casi nadie o nadie se coloca el cinturón de seguridad cuando realiza trayectos en ómnibus de larga distancia. En términos analíticos resulta sugerente la distancia que se evidencia entre el uso autoinformado del cinturón de seguridad por parte de quienes participaron del relevamiento (un 41,9 % no lo usa nunca) y lo que indicaron respecto de cuánto consideran que las/os otras/os pasajeras/os lo utilizan (68 %: nadie o casi nadie lo usa). Esta distancia entre ambos valores sugiere una lectura que vincula la presión social percibida en el contexto de viaje con la disposición a utilizar el cinturón. FISHBEIN & AJZEN (2010) indican que la presión social percibida es un elemento que puede incidir en la ejecución u omisión de determinada práctica. En este caso se entiende que

si el uso del cinturón de seguridad está poco extendido entre quienes comparten el viaje, la presión social percibida para usarlo es más baja. Los datos obtenidos permiten observar que quienes no utilizan el cinturón de seguridad tienden a percibir que las demás personas realizan prácticas similares a las propias.

Por otro lado, al observar estos datos, se pone de manifiesto la posibilidad de haber registrado respuestas sesgadas en la pregunta por la práctica de uso de cinturón de seguridad. Podría existir una sobrerrepresentación de aquellas que respondan a lo que, en términos de prácticas de seguridad, es deseable socialmente, es decir, respuestas que refieren a utilizar siempre el cinturón de seguridad porque la norma formal indica su obligatoriedad, aunque estas no reflejen necesariamente las prácticas efectivas. También se puede suponer que este sesgo funcione en una dimensión involuntaria (“auto-engaño”), al creer que realmente usan más el cinturón que el resto de las personas.

Para continuar explorando los determinantes de uso del cinturón de seguridad a partir de la bibliografía consultada (GHAFFARI *ET AL.*, 2020), se relevó la percepción

Uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia.

Entre las condiciones del sistema y las prácticas de las personas usuarias

de las personas encuestadas acerca de la efectividad, necesidad y condiciones de uso del cinturón de seguridad en los micros de larga distancia. La estrategia utilizada consistió en solicitarles que manifestaran su grado de acuerdo con distintas proposiciones. La virtud de aplicar este tipo de preguntas se encuentra en que las/os encuestadas/os pueden considerar que las afirmaciones brindadas en el momento del relevamiento fueron opiniones o expresiones manifestadas por otras personas. Este distanciamiento colabora a producir una sensación de menor compromiso, y de este modo puede contribuir a que respondan con mayor sinceridad su grado de acuerdo con opiniones que pueden resultar controversiales. (MARRADI ET AL., 2012).

Las categorías brindadas a los encuestados fueron las siguientes:

- 1) “Los vehículos de gran tamaño y estructura son seguros; por eso no utilizo el cinturón”.
- 2) “El cinturón de seguridad sirve para que en un accidente las personas no salgan despedidas de sus asientos o de la unidad”.

- 3) “Es cómodo usar el cinturón de seguridad durante el viaje”.
- 4) “En un accidente, el cinturón de seguridad puede salvarme la vida”.
- 5) “No es necesario usar el cinturón de seguridad, porque es poco probable que ocurra un accidente”.
- 6) “El cinturón de seguridad es fácil de usar”.
- 7) “Usar el cinturón de seguridad es incómodo”.

En la tabla que sigue puede observarse que las respuestas se ordenan hacia los extremos de la escala de acuerdo; es en estos donde se concentra la mayoría de los casos para cada una de las proposiciones utilizadas. Dentro del extremo de respuestas que refieren un total acuerdo con la afirmación presentada, se ubican las vinculadas con la efectividad atribuida a utilizar el cinturón. Como percepción generalizada sobresale que quienes participaron del relevamiento indicaron estar muy de acuerdo con que los dispositivos de retención puedan salvarles la vida (frase 4). Esta categoría concentra el 83 % de los casos.

Tabla 3

Grado de acuerdo con afirmaciones vinculadas con el cinturón de seguridad

Afirmaciones	En desacuerdo	Algo de acuerdo	Muy de acuerdo	Ns/Nc
Frase 1 (Estructura y gran tamaño)	75,5%	14,7%	5,1%	4,7%
Frase 2 (Evita personas despedidas)	2,7%	17,4%	78,3%	1,6%
Frase 3 (Comodidad)	29,9%	34%	26,5%	9,6%
Frase 4 (Salvar vidas)	1,4%	14%	83%	1,6%
Frase 5 (Probabilidad de accidentes)	83,2%	9%	4%	3,8%
Frase 6 (Facilidad de uso)	3,6%	18,8%	74,7%	2,9%
Frase 7 (Incomodidad)	37,7%	31,4%	23,7%	7,2%

Fuente: elaboración propia con base en encuesta uso del cinturón, JST, 2021 - 2022. N.2414

Un movimiento análogo sucede en la distribución de frecuencias al preguntar respecto de la funcionalidad que tienen los dispositivos de retención para mantener a las personas en sus asientos y/o en el interior de la unidad en caso de que ocurra un accidente (frase 2). En este caso la categoría que expresa el mayor grado de acuerdo representa el 78 % de las respuestas. Igual comportamiento presenta la proposición vinculada con la facilidad de uso atribuida al cinturón de seguridad (74,7 %) (frase 6).

Al explorar la relación de las creencias sobre la efectividad y la funcionalidad del cinturón de seguridad, los datos permiten sostener que, aunque ambas son percepciones extendidas entre las personas encuestadas, el grado de acuerdo gana en intensidad entre quienes utilizan siempre el cinturón de seguridad al viajar. Al enfocar en el análisis de los desacuerdos por oposición, las afirmaciones sobre las que se indagó refuerzan lo dicho anteriormente. En estos casos se concentra un mayor porcentaje de respuestas de discrepancia en aquellas frases que manifiestan una relación inversa con la necesidad de uso de cinturón. Esto se puede observar al consultar por el grado de acuerdo con la frase que indica que no es necesario utilizar el cinturón de seguridad dada la baja probabilidad de que ocurra un accidente (frase 5): el 83,2 % contestó estar en oposición a esta respecto de los demás niveles de acuerdo. Movimiento análogo sucede frente a la posibilidad de atribuir la seguridad de la estructura de los vehículos como razón suficiente para no usar el cinturón (75,5 %) (frase 1).

En la frecuencia de creencias que refieren a la comodidad de este dispositivo, se presentan mayores controversias. En las dos afirmaciones vinculadas con este tema, la distribución de respuestas tiende a dividirse en tercios. En lo que refiere a la comodidad

(frase 3), las respuestas ganan cierto peso en la categoría central: un 34 % respondió estar “algo de acuerdo”. Respecto de la incomodidad (frase 7), tiende a pesar el desacuerdo con esta percepción (37,7 %). Independientemente de los atributos de la distribución, ambas respuestas por oposición tienden a reforzar el concepto de comodidad por sobre el de incomodidad del dispositivo. Sin embargo, al tratarse de las únicas afirmaciones que no concentran respuestas en los extremos de acuerdo o desacuerdo, es posible sostener que la incomodidad sea una barrera en las disposiciones y actitudes que orientan las prácticas de seguridad (SIMSEKOGLU & LAJUNEN, 2008).

La literatura especializada en el estudio de los condicionantes del uso del cinturón de seguridad muestra que no siempre existe una relación directa entre el grado de acuerdo con la efectividad y su frecuencia de uso (KNAPPER *ET AL.*, 1976; LOO, 1984). Los resultados ya referidos en el gráfico 1 muestran que solo cuatro de cada diez de las personas usuarias declara utilizarlo, a pesar de que las frases que refieren a su efectividad como medida de seguridad tienen amplia aceptación.

Los datos observados confirman la dominancia que tienen las disposiciones en este comportamiento, consideradas como la articulación de creencias y hábitos que operan en estado incorporado, en detrimento de la evaluación racional de costos y beneficios. Las prácticas no se construyen únicamente sobre la base de aquello que está formalmente institucionalizado (regulaciones, protocolos), sino también a partir de entendimientos y expectativas compartidas que definen los comportamientos posibles, aunque, como en este caso, entren en contradicción directa con acuerdos expresados en normas formales.

Uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia.

Entre las condiciones del sistema y las prácticas de las personas usuarias

Condiciones del sistema

El “Protocolo de Seguridad para los Servicios de Transporte por Automotor de Pasajeros de Carácter Interurbano” (implementado a partir de la Resolución N.º 149/2019 de la Secretaría de Gestión del Transporte) establece el deber de las empresas operadoras de los servicios interurbanos de jurisdicción nacional de brindar a las personas usuarias información sobre el correcto uso del cinturón de seguridad, entre otras medidas. Una de las acciones que deberían realizar las empresas prestatarias vinculadas con el uso de cinturón de seguridad es ofrecer esta información antes de iniciar el viaje. Al indagar esta cuestión a través de las percepciones de las personas encuestadas, se mencionaron explícitamente las formas posibles en que esta información podría haber sido transmitida (cartilla informativa, video, explicaciones por parte del personal). El 73,7 % de las/os pasajeras/os manifiesta no haber recibido información sobre los elementos de seguridad del vehículo en su último viaje (gráfico 3).

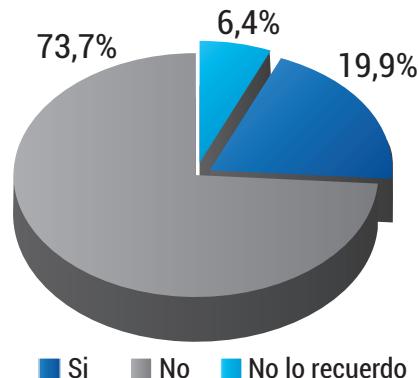


Gráfico 3. Distribución en porcentajes relativa a la recepción de la información sobre elementos de seguridad del vehículo brindados por personal de la empresa a las personas encuestadas

Fuente: elaboración propia con base en encuesta uso del cinturón, 2021 - 2022. N.2414

Al profundizar el análisis se observa que esta percepción aumenta entre quienes declaran que nunca usan el cinturón (83,2 %) (tabla 4).

Tabla 4

Recepción de la información sobre elementos de seguridad del vehículo brindados por personal de la empresa, según frecuencia de uso de cinturón de las personas encuestadas

Recibió información de la empresa	Frecuencia de uso de cinturón		
	Siempre	A veces	Nunca
Sí	28,5%	21,7%	11,1%
No	65,4%	69,7%	83,2%
No lo recuerdo	6,1%	8,6%	5,7%
Total	100%	100%	100%

Fuente: elaboración propia con base en encuesta uso del cinturón, JST, 2021 - 2022. N.2414

Este resultado podría explicar que entre las personas que declaran usarlo existe una disposición a recibir esa información y, por ende, a estar más atentas. También se podría pensar que este resultado apoya la utilidad de que las empresas lleven adelante el protocolo de seguridad, es decir, al parecer, cuando la información de seguridad está disponible, las personas usan más el cinturón.

Otra de las responsabilidades de las empresas prestatarias establecidas en el mencionado protocolo de seguridad es el deber de controlar que los cinturones de seguridad estén todos abrochados antes de iniciar el viaje. La información recabada entre las/os pasajeras/os encuestadas/os respecto de estas acciones de control arroja que la mayoría de las personas indicó que en el último viaje no hubo supervisión (84,1 %).

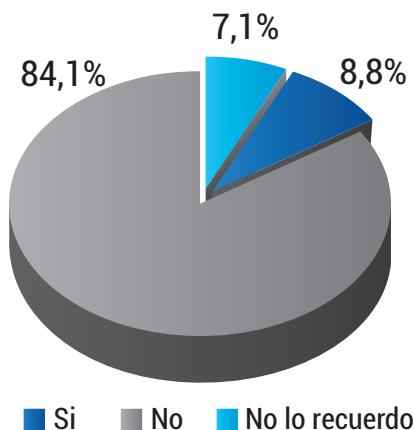


Gráfico 4. Distribución en porcentajes relativa a la supervisión de uso del cinturón de seguridad por parte del personal de las empresas prestatarias

Fuente: elaboración propia con base en encuesta uso del cinturón, JST, 2021 - 2022. N.2414

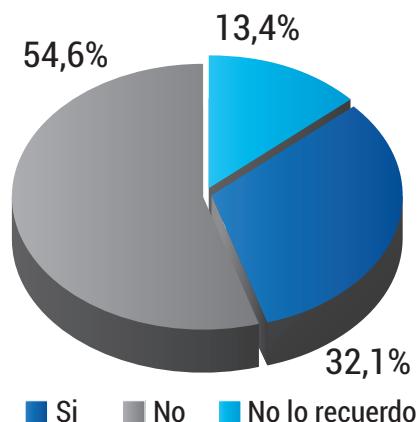


Gráfico 5. Distribución en porcentajes de la falta de disponibilidad y/o mal funcionamiento del cinturón de seguridad percibida por las personas encuestadas

Fuente: elaboración propia con base en encuesta uso del cinturón, 2021 - 2022. N.2414

Por último, se indagó sobre las percepciones acerca de las condiciones de disponibilidad y buen funcionamiento de los cinturones, dado que es una dimensión relevante en tanto facilita o desincentiva el uso de estos dispositivos de seguridad. Cerca de un tercio de las personas encuestadas (32,1 %) manifestó haber querido utilizar el cinturón de seguridad en alguna oportunidad al viajar en micros de larga distancia y no haber podido porque no funcionaba correctamente o no estaba disponible en el asiento (gráfico 5).

La mayoría de quienes manifestaron encontrar esta dificultad optó por viajar igual sin cinturón y no realizó ningún reclamo a la empresa ni a los entes reguladores con competencia en el tema. El trabajo de **HERNANDEZ Y PÉREZ (2021)** señala que entre las/os usuarias/

Uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia.

Entre las condiciones del sistema y las prácticas de las personas usuarias

os del transporte existe un marcado desconocimiento de los canales de reclamo de los que disponen para viabilizar su disconformidad con las condiciones de prestación de los servicios. A su vez, quienes conocen cuáles son los medios disponibles para efectuar un reclamo descreen de que la vía institucional sea efectiva para solucionar los problemas que afectan sus condiciones de viaje. Esto se traduce en una débil cultura de reclamo y una normalización de las condiciones de viaje, en este caso, de aquellas vinculadas con la seguridad.

Conclusiones

En este artículo se presentaron los principales resultados de la investigación realizada por la Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores de la Junta de Seguridad en el Transporte de Argentina, realizada con el propósito de conocer las disposiciones, actitudes y prácticas de las personas usuarias de los servicios regulares de ómnibus de larga distancia en relación con el cinturón de seguridad durante la temporada de verano 2021-2022. El objetivo principal de este estudio se orientó a identificar los determinantes de uso u omisión de uso del dispositivo de seguridad en los servicios de ómnibus de larga distancia.

El enfoque sistémico permitió correr el foco de la responsabilidad individual y enmarcar el comportamiento y las creencias de los usuarios de las vías de tránsito en los distintos niveles del sistema de transporte que establecen las condiciones que actúan sobre el uso del cinturón de seguridad. Generar investigación desde esta mirada es un requisito acorde con el desarrollo de estrategias orientadas a fortalecer la seguridad de las operaciones de transporte, al identificar oportunidades de mejora en las defensas del sistema que presentan deficiencias.

Los hallazgos alcanzados se pueden ordenar en dos grandes núcleos. Entre quienes participaron del relevamiento en tanto público usuario de los servicios de larga distancia, existe un consenso respecto de la efectividad y funcionalidad que tiene el cinturón de seguridad para reducir el impacto que un eventual accidente puede tener sobre la vida de las personas. En contraposición a esta creencia extendida, la información recolectada permite observar que este marco de entendimiento común no se traduce en una práctica efectiva. Como se vio en el desarrollo de este artículo, solo cuatro de cada diez personas encuestadas informan utilizar siempre el cinturón al viajar en micros de larga distancia. Esta tendencia general encuentra variaciones según el nivel educativo y la edad, matizando o fortaleciendo las relaciones planteadas. Como atributo general de la muestra de estudio puede establecerse que son las personas encuestadas que alcanzaron niveles educativos más altos y pertenecientes a los rangos etarios superiores aquellas que tienen una probabilidad más alta de utilizar el cinturón de seguridad durante el viaje.

Las razones relevadas entre quienes no lo utilizan se sostienen, por un lado, en una disposición de las/os usuarias/os al olvido o falta de costumbre del uso de cinturón y, por otro, en la falta de mecanismos de control del cumplimiento de la norma prescriptiva. Esta última razón podría funcionar de forma complementaria a la primera, dado que su ausencia impide el fortalecimiento del hábito.

El segundo núcleo de hallazgos está articulado con las condiciones percibidas del sistema para incentivar el uso del cinturón de seguridad. La Resolución 149/2019 establece la obligatoriedad para las prestatarias de ofrecer información a las/os pasajeras/os sobre las condiciones de seguridad del servicio antes del inicio

de cada viaje. Respecto de esta dimensión, la mayoría de quienes participaron del relevamiento indicó no haber recibido esta información. También indicaron que no fue supervisado el uso de cinturón por parte del personal de la empresa. En este caso, también pueden observarse matices en los datos: son aquellas personas que tienen una mayor disposición a utilizar el cinturón de seguridad quienes perciben con más intensidad la información brindada por las empresas. También son quienes tienen mayor probabilidad de detectar la ausencia o alguna falla en los dispositivos de retención en las unidades.

Los resultados alcanzados permiten concluir que abordar la percepción del riesgo y las prácticas de cuidado desde la planificación pública supone complejizar los abordajes institucionalistas que observan la adhesión o desviación respecto de las normas, para considerar opciones que dialoguen con las prácticas concretas y con aquellos entendimientos comunes que las sustentan. Entre ellas se pueden mencionar el fortalecimiento de los mecanismos de aplicación de los protocolos y medidas de seguridad en las distintas

dimensiones del sistema, el control y fiscalización al usuario y a las empresas de transporte y el desarrollo de campañas de comunicación que promuevan el uso de cinturón en este tipo de transporte.

De manera prospectiva, el propósito es que la investigación realizada constituya un punto de partida para desarrollar estrategias de corte cualitativo que se orienten a profundizar el conocimiento respecto de estos emergentes obtenidos en relación con el uso de cinturón de seguridad y la percepción del riesgo. La importancia de seguir esta línea de trabajo a través de nuevas estrategias de recolección de datos está fundamentada en la complejidad que presenta el tema analizado, al tratarse de prácticas colectivas sustentadas en distintos aspectos psicosociales. Es posible que esta articulación de normas formales e informales que guían los comportamientos de riesgo y de cuidado pueda explorarse con mayor profundidad mediante abordajes que hagan foco en las tramas discursivas y argumentales elaboradas por las personas usuarias y otros actores del sistema en torno al tema analizado.

Referencias bibliográficas

- Aberg, L.** (2001). Attitudes. In P. E. Barjonet (Ed.), *Traffic psychology today* (pp. 119–137). Kluwer Academic Publisher.
- Acuña, C. & Chudnovsky, M.** (2013). Cómo entender las instituciones y su relación con la política: lo bueno, lo malo y lo feo de las instituciones y los institucionalismos. En Acuña, C. (Comp.), *¿Cuánto importan las instituciones? Gobierno, estado y actores en la política argentina*. Siglo XXI Editores.
- Afghari, A.; Imani, A.; Papadimitriou, E.; Gelder, P. & Hezaveh, A.** (2021). Disentangling the effects of unobserved factors on seatbelt use choices in multi-occupant vehicles. *Journal of choice modelling*, 41, 1-16.
- Casal, J. & Mateu, E.** (2003). Tipos de muestreo. *Revista de epidemiología y medicina preventiva*, 1, 3-7.
- Chang, W.; Guo, H.; Lin, H. & Chang, Y.** (2006). Association between major injuries and seat locations in a motorcoach rollover accident. *Accident Analysis and Prevention*, 38(5), 949-953.
- Covello, A.** (2021). *Investigación sistémica de accidentes. Modelo para el transporte y la gestión de riesgos en sistemas complejos*. Ediciones CICUSS.
- Dinh-Zarr, T.; Sleet, D.; Shults, R.; Zaza, S.; Elder, R. & Nichols, J.** (2001). Reviews of evidence regarding interventions to increase the use of safety belts. *American journal of preventive medicine*, 21(4), 48-65. Doi 10.1016/S0749-3797(01)00378-6
- Elvik, R.; Høy, A.; Vaa, T. & Sorensen, M.** (2009). *The handbook of road safety measures*. Emerald.
- Foundation for the Automobile and Society** (2009). *Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil: un manual de seguridad vial para decisores y profesionales*, Londres.
- Fishbein, M. & Ajzen, I.** (2010). *Predicting and changing behavior: The reasoned action approach*. Taylor & Francis.
- Furian, G.; Kaiser, S.; Senitschnig, N. & Soteropoulos, A.** (2021). Subjective safety and risk perception. ESRA2 Thematic report Nr. 15. ESRA project (E-Survey of Road users' Attitudes). Vienna, Austria Austrian Road Safety Board KFV.
- Ghaffari, M.; Rakhshanderou, S.; Mehrabi, Y.; Soori, H.; Simsekoglu, O. & Harooni, J.** (2020). Determinants of Bus Seat Belt Usage Behavior: A Qualitative Study. *Journal of Population and Social Studies*, 28(3), 191-209.
- Hernandez, C. & Pérez, V.** (2021). El porvenir de la movilidad como derecho social. Reflexiones sobre la configuración de un espacio en construcción. *POSTData. Revista de Reflexión y Análisis Político*, 26, 47-69.
- Hyden, C.** (2016). Urban Safety and Traffic Calming. In: G. Tiwari & D. Mohan (Eds.), *Transport planning & traffic safety: making cities, roads, and vehicles safer* (263-284). CRC Press. Taylor & Francis Group.
- Junta de Seguridad en el Transporte** (2022). *Determinantes de uso del cinturón de seguridad en micros de larga distancia. Encuesta a pasajeras/os 2021-2022*. Dirección Nacional de Investigación de Sucesos Automotores, JST.

- Knapper, C.; Cropley, A. & Moore, R.** (1976). Attitudinal factors in the non-use of seat belts. *Accident Analysis & Prevention*, 4(8), 241-246.
- Loo, R.** (1984). Correlates of reported attitude towards and use of seat belts. *Accident Analysis & Prevention*, 16, 417-421.
- Marradi, A.; Archenti, N. & Piovani, J.** (2012). *Metodología de las Ciencias Sociales*. Cengage Learning.
- Otzen, T. & Manterola C.** (2017). Técnicas de muestreo sobre una población a estudio. *Int. J. Morphol*, 35(1), 227-232.
- Parodi, E. & Sánchez, J.** (2021). *¿Qué hacemos con los ómnibus regulares de larga distancia? Arriesgando respuestas a la luz de lo que dicen los especialistas*. Programa Interdisciplinario de la Universidad de Buenos Aires. **Reason, J.** (2010). *The human contribution: unsafe acts, accidents and heroic recoveries*. Ashgate Publishing, Ltd.
- Salmon, P. & Lenné, M.** (2015). Miles away or just around the corner? Systems thinking in road safety research and practice. *Accident Analysis and Prevention*, 74, 243-249.
- Schlundt, D.; Briggs, N.; Miller, S.; Arthur, C. & Goldzweig, I.** (2007). BMI and seatbelt use. *Obesity*, 15(11), 2541-2545. Doi 10.1038/Oby.2007.303.
- Simsekoglu, O. & Lajunen, T.** (2008). Social psychology of seat belt use: A comparison of theory of planned behavior and health belief model, *Transportation Research*, 11, 181-191.