

# Creencias sobre la seguridad vial infantil y conductas de protección vial de madres y padres de niños/as de educación inicial

Minjolou, Natalia A.<sup>1</sup>; Tosi, Jeremías D.<sup>1</sup>; Esposito, Paula<sup>1</sup>; Ledesma, Rubén D.<sup>1</sup> & Poó Fernando M.<sup>1</sup>

1 | IPSIBAT (UNMDP - CONICET)

## Introducción

En 2021, los siniestros viales causaron la muerte de 396.270 personas menores de 18 años en el mundo, y la región de las Américas representó el 33.29 % de esas muertes (OMS, 2023). En Argentina, la proporción de niños/as que mueren en el tránsito está entre las más altas de la región (OISEVI, 2016). Durante el periodo 2021–2023, más de 491 niños/as menores de 14 años murieron en siniestros viales, de los cuales casi un tercio de ellos tenía 4 años o menos. (DNOV, 2024; DNOV, 2023a; DNOV, 2023b). Las muertes más comunes fueron como pasajeros de moto, automóvil y, en menor medida, como peatones y ciclistas (DNOV, 2024).

Las creencias de los adultos cuidadores sobre la seguridad vial infantil se relacionan con el comportamiento de los niños en el tránsito. Las creencias que posee una persona permiten explicar su comportamiento, ya que representan la información (sea correcta o no) que tiene sobre el mundo y que influye en sus decisiones al momento de actuar (Ajzen, 1985).

Aunque las condiciones del entorno vial escapan al control de las personas, influyen en sus decisiones de desplazamiento. La probabilidad de siniestros viales es mayor en zonas con un bajo índice de calidad de vida (indicador que permite hacer comparaciones entre zonas geográficas en función de variables relacionadas con la calidad de vida, como educación, salud, vivienda, problemáticas ambientales y recursos recreativos) (FIA, 2018; Velázquez, 2016). En estas áreas, las condiciones viales suelen ser más riesgosas y el acceso a mecanismos de protección pasiva más limitado (casco, sistemas de retención infantil –SRI-, vestimenta adecuada) (Keller et al., 2018). En Mar del Plata, el uso de estos mecanismos de protección en niños/as que asisten a jardines de infantes y escuelas primarias públicas es muy bajo (Grupo de Investigación Modelos y Métodos de Investigación en Psicología del Tránsito, 2022; Ledesma et al. 2019; Tosi et al., 2021; Tosi et al., 2024).

## Objetivo

Este estudio tuvo como objetivo explorar las conductas de protección vial en la infancia y las creencias sobre la seguridad vial infantil en madres y padres de niños/as que asisten a jardines municipales de Mar del Plata. Además, se analizó si estas conductas y creencias variaban según el índice de calidad de vida de cada zona geográfica.

## Metodología

- Diseño: descriptivo, con enfoque cualitativo.
- Muestra: 28 adultos cuidadores de niños/as que asisten a jardines de infantes (15 madres, 13 padres). Se trabajó con 13 jardines municipales de Mar del Plata. Los jardines fueron clasificados en función de su índice de calidad de vida (ICV), en zonas de ICV alto (5), medio (4) y bajo (4) (CONICET, 2019; Velázquez, 2016).
- Instrumento: entrevistas semiestructuradas basadas en guiones de preguntas previamente elaborados en función de la evidencia previa sobre el tema.
- Análisis: método de comparación constante. Se seleccionaron 781 citas y se construyeron 31 códigos, que fueron organizados jerárquicamente en categorías y subcategorías. Se calcularon las frecuencias de las categorías seleccionadas. Se utilizó el software Atlas.ti.24 para el análisis de las entrevistas y el QGIS para georreferenciar los jardines de infantes.

## Bibliografía

- Ajzen, I. (1985). From Intentions to Actions: A Theory of Planned Behavior. In: Kuhl, J., Beckmann, J. (eds) Action Control. SSSP Springer Series in Social Psychology. Springer, Berlin, Heidelberg. [https://doi.org/10.1007/978-3-642-69746-3\\_2](https://doi.org/10.1007/978-3-642-69746-3_2)
- CONICET. (2019). Índice de calidad de vida en Argentina [Mapa interactivo]. CONICET. <https://www.conicet.gov.ar/indice-de-calidad-de-vida>
- DNOV (2024). Informe sobre la siniestralidad vial fatal año 2023. Recuperado de: [Principales indicadores de la Seguridad Vial \(argentina.gov.ar\)](https://www.dnov.gov.ar/indicadores-de-la-seguridad-vial).
- DNOV (2023a). Víctimas fatales: Un zoom en los usuarios de las vías Año 2022. Recuperado de: [ansv\\_victimas\\_fatales\\_zoom\\_en\\_los\\_usuarios\\_de\\_las\\_vias\\_2022.pdf \(argentina.gov.ar\)](https://www.dnov.gov.ar/victimas-fatales-2022).
- DNOV (2023b). Distribución de las víctimas fatales según edad y género Año 2021. Recuperado de: [ansv\\_informe\\_distribucion\\_victimas\\_fatales\\_segun\\_edad\\_genero\\_2021.pdf \(argentina.gov.ar\)](https://www.dnov.gov.ar/indicadores-de-la-seguridad-vial).
- FIA (2018). Calles para la vida. Trayectos Seguros y Saludables para los niños de América Latina y el Caribe. Santiago (Chile): UNICEF/Save the Children/FIA Foundation.
- 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.
- Keller, M.E., Azar, J., & Naffai, C. (2018). ¿Por qué los niños se trasladan de manera insegura en la Argentina? Recuperado de: [https://www.argentina.gov.ar/sites/default/files/barreras\\_que\\_inhiben\\_los\\_traslados\\_seguros\\_de\\_ninos\\_en\\_vehiculos\\_0.pdf](https://www.argentina.gov.ar/sites/default/files/barreras_que_inhiben_los_traslados_seguros_de_ninos_en_vehiculos_0.pdf)
- 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.
- Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial –OISEVI– (2016). Informe Iberoamericano de seguridad vial. Recuperado de: <https://www.oisevi.org/imagenes/files/informe-7.pdf>
- Organización Mundial de la Salud (2023). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023 [Global status report on road safety 2023]. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2024.
- 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.
- Tosi, J. D., Ledesma, R. D., Poó, F. M., Ferraro, A., y Esposito, P. (2024). Seguridad vial infantil: Estudio observacional en jardines de infantes de la ciudad de Mar del Plata, Provincia de Buenos Aires, 2022. Revista Argentina de Salud Pública, 16, 1-8. <https://rasp.msal.gov.ar/index.php/rasp/article/view/849>
- Velázquez, G. A. (Dir.). (2016). Geografía y calidad de vida en Argentina: Análisis regional y departamental 2010. Universidad Nacional del Centro de la Provincia de Buenos Aires.

## Resultados

A partir de la clasificación de los jardines en función del ICV (gráfico 1) y el análisis de las respuestas de los adultos cuidadores, se identificaron 6 categorías (gráfico 2): comportamientos de riesgo informados, creencias sobre estrategias de protección implementadas ante el riesgo vial, creencias sobre facilitadores de conductas seguras, creencias sobre facilitadores de conductas inseguras, creencias sobre mecanismos de seguridad pasivos y creencias sobre causas de la siniestralidad vial.

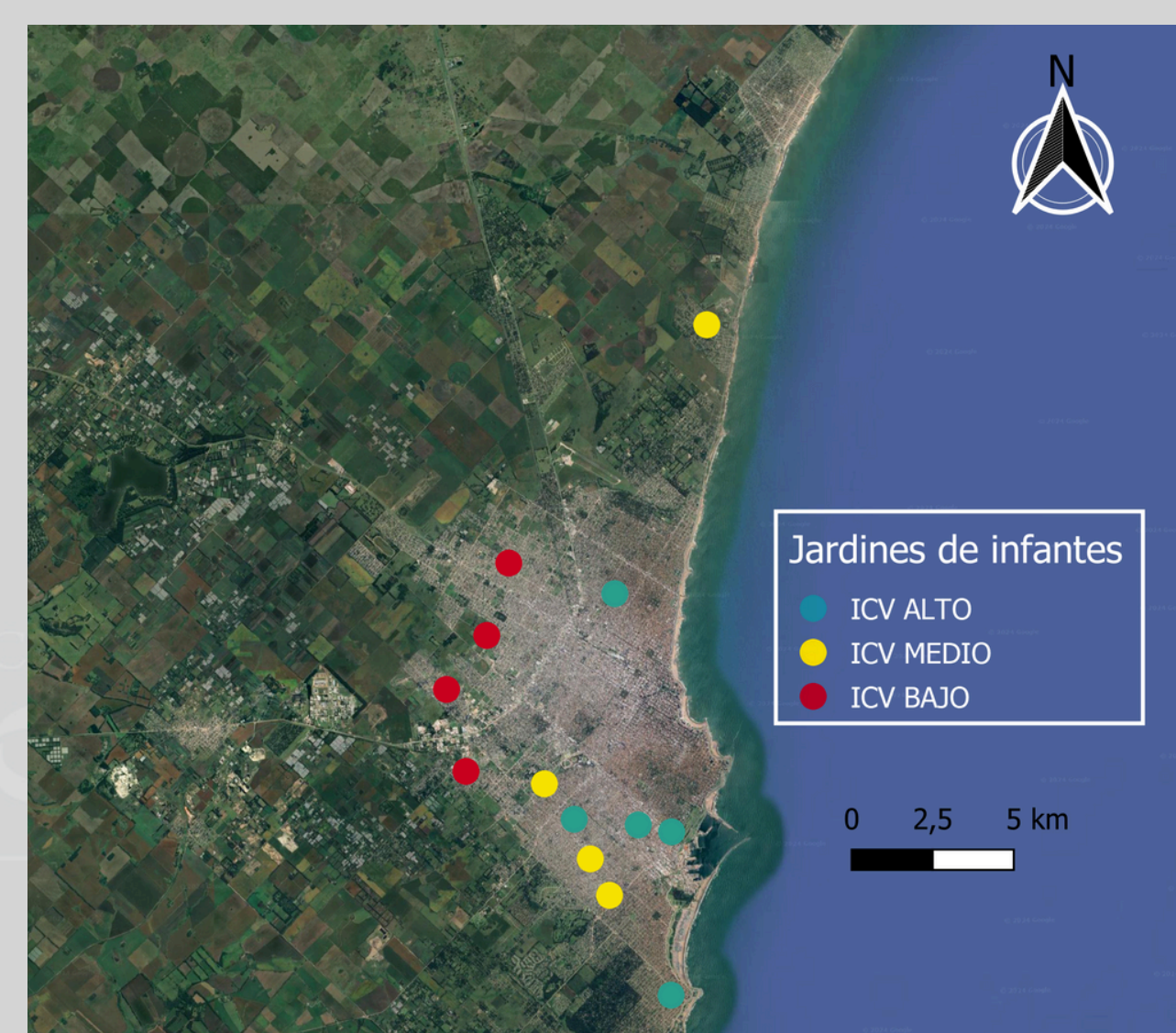


Gráfico 1. Georreferenciación de jardines de infantes según su ICV

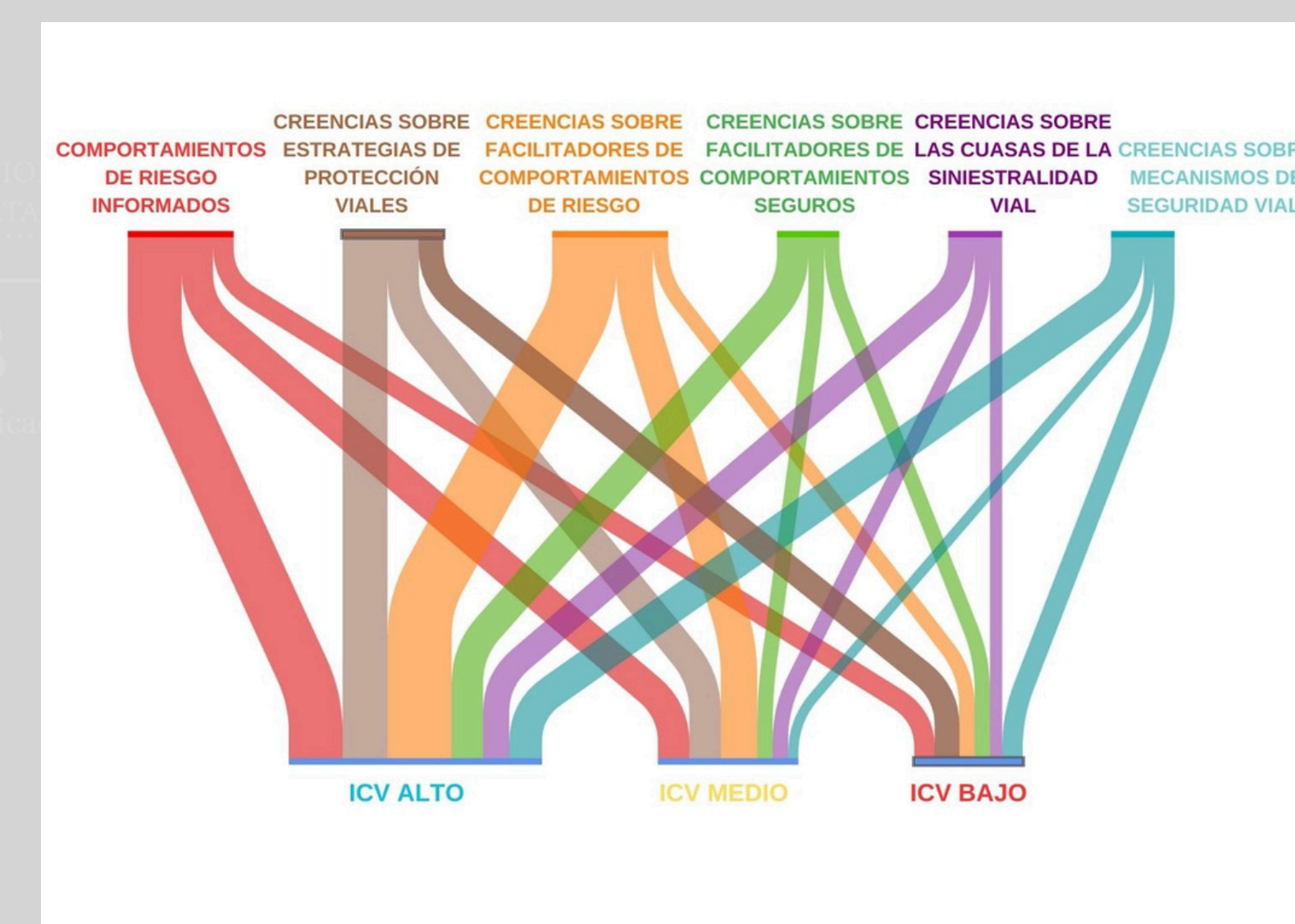


Gráfico 2. Diagrama de flujo de creencias y comportamientos en adultos cuidadores

Dentro de las categorías identificadas se encontraron los siguientes resultados:

a) los comportamientos de riesgo más comunes (comportamientos de riesgo informados) fueron no usar casco en moto tanto niños/as como adultos (zonas de ICV bajo y medio) y no usar de sistemas de retención infantil (SRI) en autos (ICV alto)

"No, cuando venimos a veces tenemos los cascos, ella tiene su casco también, pero digamos que la mayoría de las veces no lo usamos porque venimos despacito en la moto." (ICV bajo)

"¿Tu hija usa sillita?"

"No. Nunca la uso, siempre fue a upa mio." (ICV alto)

b) falsas creencias sobre las estrategias de protección en todos los niveles de ICV (creencias sobre estrategias de protección vial implementadas ante el riesgo vial).

"Mi hija siempre iba en el medio de nosotros en la moto. Yo leo mucho y mayormente en el tema de los accidentes, el que sufre más es el que va atrás. El acompañante es el que tiene mayor riesgo de salir volando, porque el de adelante lo frena el manubrio de la moto.

"¿Entonces, el lugar del medio sería el más protegido?"

"Sí, por así decirlo. Por ahí tiene un poquito más de protección porque la podés ir agarrando." (ICV bajo)

c) el factor humano (ICV alto y medio) y el ambiente vial (ICV bajo) como los principales facilitadores de conductas seguras e inseguras (creencias sobre facilitadores de conductas seguras e inseguras).

"Creo que cada padre tiene que estar atento a sus hijos." (ICV medio)

"Me parece que es falta de información, puede ser que no se den cuenta de los peligros." (ICV alto)

"Más controles. La mayoría no baja la velocidad, no hay una represaría sobre la falta de velocidad." (ICV bajo)

"¿Por qué pensás que ocurren esos comportamientos de riesgo?"

"Porque no hay tantos controles, no es lo mismo estar en el centro que acá." (ICV bajo)

d) la valoración positiva de los mecanismos de seguridad asociada a aspectos racionales en todos los niveles de ICV (creencias sobre mecanismos de seguridad pasivos).

"El casco en moto se tiene que usar, cuando te caes lo primero que te golpeas es la cabeza y es algo delicado." (ICV medio)

e) el comportamiento individual como la causa principal de los siniestros en todas las zonas geográficas (creencias sobre causas de la siniestralidad vial).

"La gente no toma consciencia de que tiene que ir más despacio." (ICV bajo)

## Discusión

El ICV fue un factor que moderó los comportamientos de riesgo y las atribuciones causales. No obstante, las falsas creencias sobre comportamientos de seguridad no variaron de acuerdo con la zona geográfica. El estudio resalta la necesidad de intervenciones psicoeducativas que corrijan mitos, propongan estrategias de protección adecuadas y fomenten una movilidad segura para la infancia.



minjolounatalia@mdp.edu.ar  
Becaria Doctoral del CONICET  
IPSIBAT | UNMDP | CONICET

CONICET



UNIVERSIDAD NACIONAL  
de MAR DEL PLATA

IPSIBAT

Instituto de Psicología Básica, Aplicada y  
Tecnología

Universidad Nacional de Mar del Plata | CONICET

Mar del Plata, Buenos Aires, Argentina

Deán Funes 3250, Cuerpo V, Nivel III

<http://ipsibat.mdp.edu.ar/> | @ipsibat.conicet.unmdp