



Suma de Negocios

ISSN: 2027-5692

ISSN: 2215-910X

Fundación Universitaria Konrad Lorenz

Avendaño Serna, Sara; González Rúa, Dorancy; Muñoz, Yaromir; Mejía-Gil, María Claudia
Imaginario social de seguridad en compra y uso del casco para motociclistas1
Suma de Negocios, vol. 11, núm. 24, 2020, Enero-Junio, pp. 34-41
Fundación Universitaria Konrad Lorenz

DOI: 10.14349/sumneg/2020.V11.N24.A4

Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=609964339004>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org

UAEM
redalyc.org

Sistema de Información Científica Redalyc
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso abierto



Artículo de investigación

Imaginario social de seguridad en compra y uso del casco para motociclistas



Sara Avendaño Serna¹, Dorancy González Rúa², Yaromir Muñoz³, María Claudia Mejía-Gil⁴

¹ Magíster en Mercadeo, empleada de Inducascos - Egresada Universidad EAFIT, Medellín, Colombia. Correo electrónico: sara.avend@gmail.com, ORCID: 0000-0003-3644-8846.

² Magíster en Mercadeo, empleada de La Receta y Cía. - Egresada Universidad EAFIT, Medellín, Colombia. Correo electrónico: dorancygr@gmail.com, ORCID: 0000-0002-4381-590X.

³ Doctor en Administración, docente investigador Universidad EAFIT, Medellín, Colombia. Correo electrónico: ymunoz@eafit.edu.co, ORCID: 0000-0003-3292-1632.

⁴ Doctora en Ciencias Sociales, docente investigador Universidad EAFIT, Medellín, Colombia. (Autor de correspondencia) Correo electrónico: mmejagi@eafit.edu.co, ORCID: 0000-0003-4162-6635.

INFORMACIÓN DEL ARTÍCULO

Recibido el 4 de diciembre de 2019

Aceptado: 10 de febrero de 2020

Online: 16 de febrero de 2020

Códigos JEL:
I12, J28, M31

Palabras clave

Cascos, certificación, motociclista, normatividad, seguridad, imaginario social.

RESUMEN

Los motociclistas presentan la mayor tasa de mortalidad por incidentes de tránsito, por lo que el uso del casco se concibe como el principal elemento de seguridad. Este artículo tiene como objetivo identificar los imaginarios sociales de seguridad presentes en la compra y uso de cascos para motociclistas en Medellín, Colombia. Se realizó una investigación exploratoria descriptiva con la aplicación de cinco observaciones y tres grupos focales, y se aplicaron 321 encuestas a motociclistas de los niveles socioeconómicos 2 al 4. Entre los hallazgos más relevantes se encuentra que el imaginario de la seguridad en los cascos se asocia con aspectos normativos y algunos aspectos físicos del producto; al respecto, se evidencia que en la población joven el mensaje proveniente de la autoridad ha logrado un resultado positivo, pues ellos, a diferencia de los adultos, tienen mayor determinación sobre este criterio de uso. Este artículo puede aportar a decisores de política pública respecto al uso de los cascos en el país y abre la puerta para estudios relacionados con los imaginarios de otros actores viales como los peatones, conductores de vehículos particulares y públicos, entre otros.

Social imaginary of safety in purchase and use of motorcyclists' helmet

ABSTRACT

Motorcyclists are the road agent with the highest mortality rate due to traffic incidents, therefore, the use of the helmet is conceived as the main safety element. The purpose of this research was to identify the social imaginary of security present in the purchase and use of motorcycle helmets in the city of Medellín, Colombia. A descriptive exploratory investigation was carried out with the implementation of five observations, three focus groups, and the administration of 321 surveys to motorcyclists of socioeconomic levels 2 to 4. Among the most relevant findings is that, the imaginary of helmet safety is associated with regulatory aspects and some physical aspects of the product; in this regard, it is evident that in the young population, the message from the authority, has achieved a positive result, because they, unlike adults, have a greater determination on this criterion of use. This article can contribute to public policy makers regarding the use of helmets in the country and opens the door for studies related to the imaginary of other road actors such as pedestrians, drivers of private and public vehicles, among others.

Keywords:
Helmets, certification, motocyclist, normativity, security, social imaginary.

Introducción

El parque automotor de motocicletas en Colombia aumentó considerablemente en las últimas dos décadas. Entre 2016 y 2017 se vendieron en el mercado colombiano cerca de 1006000 unidades (Publimotos, 2018b). La Asociación Nacional de Industriales (ANDI) indicó que uno de cada siete colombianos usa la motocicleta para transportarse por ser un medio económico y eficiente, lo que la convierte en una solución para la movilidad, ya que el 58.6% de los motociclistas del país devengan menos de dos salarios mínimos, el 87.7% reciben menos de tres salarios mínimos, y el 98.5% de ellos pertenecen a los estratos inferiores al cuatro (ANDI, 2014).

El incremento de motocicletas ha generado también un aumento de las muertes de motociclistas en incidentes en vía pública con 6754 casos en 2017 (Publimotos, 2018a). En Medellín, las muertes por accidentes de motos aportaron el 47.2% en el 2012 (Restrepo-Betancur & Angulo-Arizala, 2016). El trabajo de Restrepo-Betancur y Angulo-Arizala (2016) indica que el grupo etáreo de 20 a 29 años de edad concentra el 39.8% de las probabilidades de muerte en incidentes de tránsito y el grupo de 30 a 39 años el 26.8%. Las principales causales de fallecimiento en incidentes de motocicletas son el politraumatismo (múltiples lesiones o fracturas) con el 53% de los eventos, y 33% por trauma craneoencefálico (golpe o lesión en la cabeza y el cuello) (El Tiempo, 2017).

La norma que regula el uso de casco en Colombia comenzó a aplicarse en el 2004; sin embargo, en muchos lugares del país no se aplica esta exigencia, ni los motociclistas la siguen en todos los casos (Velásquez-Montoya, Robledo-Ardila & Aristizábal-Uribe, 2015). Algunos estudios han corroborado la falta de cumplimiento de la norma, al evidenciar que los afectados no portaban los elementos adecuados de seguridad al momento de sufrir accidentes, como lo muestra un estudio realizado en Cali, donde el 52.8% de los motociclistas comprometidos en incidentes viales padecieron fracturas craneofaciales, debido al hecho de no portar el casco en el momento de la colisión (León & Hernández, 2004).

Para prevenir dichas muertes, el casco se ha consolidado como un elemento básico y obligatorio de protección. Estudios internacionales evidencian que el refuerzo social y la regulación constituyen la forma más efectiva para aumentar el uso del casco para motociclistas (Papadakaki et al., 2013). Acorde con lo anterior, en un estudio descriptivo realizado en Colombia por la Corporación Fondo de Prevención Vial (CFPV) (2014), se halló que la normatividad, el control policial y, principalmente, la multa son determinantes en el uso de los implementos de seguridad por parte de los motociclistas. Ahora bien, dado que lo que pesa es el miedo a una sanción, no se observa con claridad en qué fundamentan los motociclistas el concepto de seguridad. Por ello, esta investigación pretende identificar los imaginarios asociados a la seguridad presentes en los criterios de compra y uso del casco, en una muestra de motociclistas en Medellín.

El término 'imaginario' es entendido como una creación mental de formas e imágenes, que representan la identidad, las aspiraciones y las líneas de organización de una sociedad específica (Velásquez-Mejía, 2013). Con base en este

concepto, se plantean las siguientes preguntas de investigación sobre el tema de la seguridad vial para motociclistas: ¿cuáles son los imaginarios sociales relacionados con la seguridad en la compra y uso de cascos? y ¿existen diferencias entre jóvenes y adultos respecto a los criterios de seguridad en el uso de cascos?

En los estudios revisados sobre el tema, algunos de naturaleza experimental orientados a comparar subgrupos frente a alguna variable como la influencia normativa, y otros de naturaleza descriptiva sobre las características dominantes de uso del casco, no se encontraron mediciones acerca de la importancia de la seguridad, o sobre la actitud de los usuarios respecto a qué entendían ellos por seguridad. En cambio, sí se encontraron mediciones sobre si tienen en cuenta la seguridad en cuanto al uso del casco, pero no profundizan en lo que se entiende por seguridad ni en qué se materializa para ellos. La información generada puede resultar relevante como base de una política pública de protección vial, para configurar campañas de educación que estén enfocadas en diferentes segmentos de la población, entre otras acciones que aporten a aumentar la seguridad vial de los motociclistas.

Revisión de literatura

Hay evidencia, en los estudios sobre incidentes viales que comprometen motociclistas, de que las lesiones en la cabeza son la mayor causa de muerte de este actor vial (Fernandes & Alves De Sousa, 2013). Por ello, el casco constituye, para el motociclista, un elemento de protección debido a la vulnerabilidad en las vías y la alta exposición al riesgo de incidentes. Desde la perspectiva de la Organización Panamericana de la Salud (OPS, 2018), el uso del casco se considera un medio efectivo de protección, dado que disminuye el riesgo y la gravedad de los traumatismos en alrededor del 72% y baja hasta en 39% las probabilidades de muerte. Los estudios que se acaban de mencionar constituyen dos caras de la misma moneda: el primero midió el tema de fracturas craneales como una de las causas principales de muerte de este actor vial, mientras que el de la OPS ratifica los beneficios del uso del casco ante el riesgo de muerte.

Diversos estudios, de naturaleza descriptiva, convergen en que las variables sociodemográficas son precursoras de la disposición al uso del casco, de tal suerte que motociclistas de mayor edad, con un nivel educativo universitario, y para quienes la duración del viaje es mayor a 10 km, son más proclives a usar casco (Hung, Stevenson & Ivers, 2008; Papadakaki et al., 2013). En contraste, la propensión de uso del casco es menor en conductores masculinos jóvenes, con bajo nivel educativo y solteros (Papadakaki et al., 2013). En la actitud de los individuos frente al uso del casco influye mucho el ambiente de la zona por donde transitan, las normas existentes y la cultura, es decir, lo que se engloba en las normas sociales (Papadakaki et al., 2013), y la percepción de control, por parte del motociclista, en el acto de conducir la moto (Ghasemzadeh, Babazadeh, Allahverdipour, Sadeghi-Bazargani & Kouzekanani, 2017).

Factores promotores e inhibidores del uso del casco

La influencia de amigos y familiares en el comportamiento del uso del casco es un factor relevante. En la teoría del comportamiento planificado (TCP), las creencias normativas de una persona moldean las expectativas de comportamiento frente a grupos o individuos, como amigos, familiares o compañeros de trabajo. Dicha influencia es la presión social percibida por la persona para adaptarse o no a un comportamiento específico normativo del grupo (Boslaugh, 2017). Por tanto, el motociclista rodeado de amigos que usan el casco tiende a imitar este comportamiento, esto se corrobora en el estudio comparativo de dos muestras de adolescentes, donde unos veían a sus semejantes sin usar casco y se relajaban, mientras que aquellos que veían que la mayoría de sus referentes lo usaban lo utilizan con mayor frecuencia (Pumarola et al., 2009). Según el estudio de Ali, Seyed-Saeed, Mohammad-Ali y Haidar (2011), el uso del casco es un comportamiento público, sometido a alta influencia de las normas sociales, donde aparece la aprobación o el reproche como elementos muy influyentes.

Otro elemento facilitador del uso del casco es la experiencia. La probabilidad de usar casco se incrementa con la experiencia de conducir, pues los motociclistas más experimentados son menos propensos a cometer infracciones, usan más frecuentemente el casco y, por tanto, tienen mayor conciencia de protegerse ante cualquier eventualidad (Haqverdi, Seyedabrihami & Groeger, 2015). La experiencia de haber estado involucrado en incidentes de tránsito se asocia con una mayor probabilidad de uso del casco (Papadakaki et al., 2013). Estos motociclistas se tornan más vigilantes con respecto al ajuste del casco y tienen 6.5 veces más probabilidades de usarlo que aquellos que no han sufrido incidentes de tráfico (Thai, McIntosh & Pang, 2015).

Se ha encontrado que la subestimación del peligro es un factor que inhibe el uso del casco, lo cual está asociado con la percepción de riesgo; es decir, la tendencia a disminuir la probabilidad de experimentar las consecuencias de algún peligro o hecho adverso (Mikulic et al., 2012); así, quienes subestiman el peligro son menos propensos a usar un casco, siendo más habitual en jóvenes (Papadakaki et al., 2013). La percepción de riesgo se afecta, además, con las características del trayecto, pues se observa que para desplazamientos cortos, o en zonas rurales, no suele usarse el casco (Pumarola et al., 2009), tampoco en vías estrechas, debido al menor flujo vehicular (Hernández, Tovar & Ruiz, 2016).

Condiciones ambientales y de regulación

Un factor importante para incrementar el uso del casco es el miedo a las consecuencias de cometer una infracción de tránsito. Según Kraus, Peek y Williams (1995), citado en Papadakaki et al. (2013), se ha demostrado que las leyes son una medida efectiva para estimular el uso del casco. La regulación incide como mecanismo punitivo, y no tanto como mecanismo de prevención. En el estudio de Hernández et al. (2016), sobre los factores asociados al uso del casco por motociclistas en dos ciudades de Colombia, se indica que la

relevancia de su uso era, principalmente, una forma de evitación de sanciones y no como medio de protección.

Criterios predominantes de compra de cascós para motocicleta

El estudio de Thai et al. (2015), de naturaleza descriptiva, mostró que los motociclistas eligen un casco particularmente por confort y ajuste (51%), estilo o diseño (34%), precio (23%) y marca (14%). El estudio de la CFPV (2014), en Colombia, muestra que los criterios de compra fueron, en su orden: a) diseño, b) precio, c) que cumpla con la norma y d) seguridad. En cuanto al cumplimiento de lo normativo en la compra del casco se menciona que los motociclistas no compran cascós abiertos (descubiertos en su parte frontal), dado que no se ajustan a lo reglamentario. En el estudio del CFPV (2014) no se evidencia la relevancia del criterio de seguridad para los motociclistas en la compra del casco, lo cual puede considerarse un vacío en el saber científico de tipo contextual colombiano sobre los criterios de adquisición de cascós.

El imaginario social

El concepto de imaginario social (IS) nació en la filosofía y el psicoanálisis y, desde allí, se han realizado los mayores desarrollos (Robertazzi, 2007). Puede definirse como una creación mental de formas e imágenes, que representan la identidad, aspiraciones y las líneas de organización de una sociedad específica. Proviene del latín 'imago', el cual se utiliza en la filosofía y psicología para nombrar lo que se encuentra relacionado con la imaginación; es decir, aquella facultad de los sujetos de representarse situaciones en su pensamiento, que tienen cierta independencia con la realidad que se está viviendo (Robertazzi, 2007).

Este concepto se refiere a un conjunto de representaciones que permiten conocer cómo una sociedad se concibe a sí misma, cómo se organiza, qué prácticas acepta y cuáles rechaza, cuáles son las reglas de sus instituciones y cómo fueron creadas las mismas. Las significaciones que una sociedad tiene instituidas, son obra de esa sociedad y han sido cultivadas en lo imaginado (Cabrera, 2004); sin embargo, no representan algo concreto, sino que su presencia expresa los efectos en las prácticas y representaciones sociales.

Los IS ayudan a las personas a autopercebirse como miembros de una sociedad específica, al compartir ciertos símbolos que hacen posible el devenir social de los mismos. Estos símbolos son la representación sensorial de un sistema de ideas o pensamientos compartidos, significaciones sociales, que no son más que los imaginarios que les ayudan a representar su realidad actual (Velásquez-Mejía, 2013). Es precisamente por su aproximación a la comprensión de esos símbolos compartidos que se consideran especialmente útiles para comprender, en este estudio, las representaciones mentales que albergan los motociclistas en torno a la seguridad en el uso y compra de los cascós.

Metodología

Para dar respuesta a los objetivos planteados se realizó un estudio exploratorio de tipo comprensivo y de tipo descriptivo por encuesta, esto debido a la poca información sobre el asunto y a la falta de investigaciones al respecto en el país. La primera fase se hizo con aplicación de técnicas cualitativas para confrontar la información obtenida de las fuentes secundarias. Las técnicas de captura de información cualitativa se discriminan de la siguiente manera: cinco observaciones realizadas en tiendas de cascos, en las cuales se buscó conocer mediante la interacción y diálogo que sostienen las personas interesadas en la compra de cascos, cuáles son los aspectos que relacionan al momento de elegir un casco; tres grupos focales, con un total de 20 participantes, distribuidos por estratos, con los cuales se buscaba caracterizar los criterios de compra y uso e identificar los imaginarios y asociaciones de seguridad presentes en estos criterios.

Posteriormente, se recurrió a la técnica cuantitativa por medio de la aplicación de una encuesta en formato virtual para jerarquizar los criterios y determinar los imaginarios existentes, encontrados en la fase cualitativa, sobre seguridad. Participaron motociclistas entre los 18 y 55 años, pertenecientes a los niveles socioeconómicos (estratos¹) 2, 3 y 4, los cuales representan el 77% de los hogares de la ciudad (municipio de Medellín, 2013); además, cabe considerar que, según la ANDI (2014), el 98.5% de usuarios de motos en el país pertenecen a un estrato inferior al cuatro. Se utilizó el método de muestreo no probabilístico, basado en referidos e invitados por redes sociales, con un nivel de confianza del 95% para un tamaño de muestra efectiva de 321 sujetos.

Las encuestas se aplicaron de forma virtual y la divulgación del formulario se hizo por las redes sociales (Facebook e Instagram). Para incentivar la participación de los motociclistas, se sorteó un casco entre las personas que completaran la encuesta. El cuestionario se estructuró en Typeform, que es una herramienta para la creación de encuestas y contenía 22 preguntas, de las cuales había siete preguntas de clasificación socioeconómica, dos de indicación de tipo de moto y uso de la misma, así como una pregunta del tipo de casco usado. Luego se preguntó que jerarquizaran ocho ítems en una escala de importancia, donde 1 era la razón más importante de uso del casco. La pregunta nueve se enfocó en que los participantes escogieran los cinco ítems, entre diez, más relevantes para compra de un casco y luego los clasificaran en orden de importancia, ítems relacionados con el imaginario de seguridad en la compra de un casco. Se les hicieron preguntas dicotómicas de conocimiento de certificación sobre un casco y la pregunta 14 les preguntó directamente sobre qué criterios les servían para identificar

que un casco era seguro, criterios relacionados con el imaginario de seguridad en los cascos. La pregunta 15 usó escala de Likert para evaluar cinco afirmaciones que abordaban el tema de seguridad (por eje., “comprar un casco certificado es importante porque brinda seguridad”, “consideras que ante un accidente el casco podría proteger tu vida”).

Diseño del análisis

Para efectos del análisis de los resultados, las observaciones se consignaron en diarios de campo y los grupos focales se grabaron en audio; posteriormente, se transcribieron y analizaron por medio de una matriz de análisis en Excel, donde se plasmaron y triangularon los testimonios que soportan las percepciones y actitudes de los motociclistas referentes a la temática investigada.

La información recolectada por la encuesta primero se codificó en Excel, luego se depuró, con lo cual se garantizó el consolidado de las encuestas diligenciadas completamente; después, se usó el software Statgraphics XVII para el tratamiento de los datos; este permitió el uso de la chi-cuadrado para contrastar la hipótesis nula de que el aspecto normativo (en la fila) era independiente de las variables categóricas de grupos de jóvenes y adultos en la columna, o confirmar la hipótesis alternativa de que tanto la fila como la columna eran dependientes. Así se hizo con las otras dimensiones acerca del imaginario sobre seguridad evaluado en el estudio, lo que permitió generar tablas y gráficos sobre los resultados de cada pregunta. Para considerar a quién incluir en el grupo de jóvenes y de adultos se revisaron los planteamientos de Krauskopf (2015), quien luego de revisar aspectos poblacionales de los países que tienen programas sobre juventud en América Latina y el Caribe, encuentra que Argentina, Brasil y Chile consideran a alguien joven hasta los 29 años, Colombia hasta los 26 años, por tanto se incluye en la categoría de jóvenes a las personas situadas en el rango de 18 a 26 años (Krauskopf, 2015). Superior a dicha edad se consideran adultos.

Hallazgos y resultados

Imaginarios de seguridad en la compra y uso de cascos

Se identificó, por medio del componente cualitativo de la investigación, que los imaginarios de seguridad pueden comprenderse como imaginarios relacionados con aspectos que los sujetos perciben en el proceso de compra y uso, pero no necesariamente en aspectos tangibles del casco.

Entre los imaginarios de compra más destacados, se encuentran aspectos que generan confianza en el comprador, como la marca, el precio y el certificado de calidad, aunque se evidenció que hay bajo conocimiento de este último. La percepción de seguridad es el principal imaginario intangible del casco y es lo que más motiva su uso, no obstante de que este se condiciona por otros elementos subsecuentes: la distancia del recorrido, el lugar del recorrido –rural o ciudadano–, la posibilidad de obtener una sanción y el refuerzo social; es decir, la presión que genere el grupo social al cual

¹ La estratificación socioeconómica es una clasificación de las viviendas que actualmente reciben servicios públicos, la cual se realiza para generar un cobro diferenciado a partir de la capacidad económica de la vivienda. De esta manera, las viviendas que cuentan con una mayor capacidad, realizan un pago mayor por sus servicios públicos, que a su vez subsidia a los estratos más bajos (Departamento Administrativo Nacional de Estadística [DANE], 2017).

pertenecza el conductor, planteamientos que serán desarrollados a continuación.

La marca genera un imaginario de seguridad en los conductores, pues si es conocida o recomendada da confianza al motociclista, si es conocida o recomendada por alguien cercano: "Me han dicho que tal marca es muy buena, entonces siempre busco esa" (participante GF, 26 años); "Yo miro la marca y estoy casado con la marca" (participante GF, 21 años). La marca es un criterio relevante y la mayoría parece orientarse por las que son más conocidas y recomendadas.

Se evidenció que al indagar sobre el contenido de certificado se presentó un desconocimiento del tema entre los participantes. Algunos habían escuchado sobre cascos certificados, pero sin claridad sobre ello: "Tiene que ser una marca reconocida con unos estándares de calidad, que no sé cuáles son" (participante GF, 26 años); ello muestra que se conforman con saber que se cumple una norma, desconocida por ellos. Conforme los participantes tenían mayor involucramiento con el tema o gusto por las motos, contaban con una idea del tema de normatividad y certificación del casco; para estos, el hecho de que el casco sea certificado es un criterio que influye en la decisión de compra.

La seguridad es señalada como uno de los principales imaginarios en el uso del casco, pues los motociclistas son conscientes del riesgo al que se exponen al conducir su vehículo y tienen claro que la cabeza es una de las partes más vulnerables: "No podemos negar que está el tema del error y ante una eventualidad que se pueda presentar el casco salva vidas" (participante GF, 32 años); "Yo lo uso porque la parte que más se expone cuando andamos en moto es la cabeza" (participante GF, 28 años).

Los que mencionan la seguridad como un motivo de uso, concuerdan en que el lugar y la distancia por donde transiten, es determinante, con lo cual se infiere que este imaginario de seguridad en el uso, se relaciona con otras variables subsecuentes como la distancia y las características de la zona del recorrido. Cuando los recorridos son largos e incluyen desplazamiento por carretera o fuera de la ciudad, perciben, con mayor importancia, el uso del casco para su protección e, incluso, propenden a usar otros elementos de seguridad: "Como yo andaba tanto en carretera siempre me gustaba andar cubierto... y cuando salgo fuera de la ciudad siempre tengo mis botas y mis rodilleras" (participante GF, 26 años). Cuando el recorrido es cerca al lugar de residencia, o es de desplazamiento corto, perciben un menor riesgo y no ven la necesidad de usar el casco; además, tienen la certeza de que no están expuestos a una multa de tránsito: "Yo hay veces que no uso el casco, por ejemplo, mi hermanita vive a dos cuadras, yo salgo en moto sin casco" (participante GF, 24 años). En las apreciaciones sobre el uso situacional del casco se infiere que lo hacen con la determinación de cumplir con las normas de tránsito y porque hay vigilancia, no por protección.

También se identificó un imaginario de seguridad asociado a la obtención de una sanción: los motociclistas son conscientes de la protección que brinda el casco, pero aducen que de no ser por la regulación no usarían casco: "Porque lo exige el Tránsito y eso, pero si yo pudiera yo vendría aquí a la universidad sin casco" (participante GF,

22 años); en su comportamiento se observa una especie de ajuste normativo y no una dimensión de autocuidado: "La verdad es que yo lo uso porque las normas lo piden, pa' no tener que pagar el parte ni que me inmovilicen la moto" (participante GF, 21 años). De una forma muy general parece que hay rechazo del uso del casco y lo hacen más por obligación que por protección y gusto.

Jerarquización de criterios relevantes de compra y uso de cascos

Los criterios de compra y uso se ordenaron según la importancia otorgada por los motociclistas en la elección de un casco; para establecer la jerarquía de estos criterios se consolidaron las respuestas de la encuesta aplicada. En la tabla 1 se indican las variables demográficas de las personas encuestadas.

Tabla 1 - Características demográficas de los encuestados.

Variable	Frecuencia	Porcentaje
Nivel socioeconómico		
Estrato 2	130	40%
Estrato 3	166	52%
Estrato 4	25	8%
Sexo		
Masculino	281	88%
Femenino	40	12%
Edad		
18-25 años	167	52%
26-35 años	121	38%
36-45 años	29	9%
46-55 años	4	1%
Total general	321	100%

Fuente: elaboración propia.

Dado los siguientes criterios de participación de encuestados: mayor presencia de los estratos 2 y 3, lo que se justifica en el hecho de que los poseedores de moto para uso diario pertenecen a estratos inferiores al cuatro y se concentran en el dos y el tres; además, hay mayor presencia masculina. Y en cuanto a las edades se tiene que el 52% pertenece al rango de 18 a 25 (considerados jóvenes en Krauskopf, 2015) y el 38% son de 26 años en adelante (llamados los adultos). En su mayoría, los encuestados usan su moto como medio de transporte privado (86%), seguido del uso para turismo y recreación (45%), medio de trabajo (33%) y deporte (3%). En referencia al cilindraje de la moto, predominan las motos de bajo cilindraje entre 100cc y 250cc con el 97%.

El tipo de casco que predomina en gran parte de los motociclistas es el integral con el 78%, el otro 22% se dividió entre abatible, abierto, cross (sin visor) y multipropósito (con visor externo). Referente a los motivos de cambio (recompra)

del casco, los participantes indicaron los dos motivos que consideraban principales, donde se evidencia que el cambio por deterioro (73%) es el más recurrente, seguido por el cambio acorde con la regulación (47%) y 29% dice que cambió el casco luego de un accidente de tránsito.

Imaginarios predominantes en la compra de cascos

Los criterios de compra indicados muestran, en orden de importancia, que el criterio con mayor participación en el primer lugar fue el de la certificación del casco (con valores de 87% y 85%, respectivamente); le sigue, en segundo lugar, el criterio de comodidad, marca y tipo de casco (con valores inferiores al 10% en ambos casos).

Para determinar las asociaciones sobre seguridad en un casco, en la encuesta se presentó un listado de opciones donde los participantes podían seleccionar tres opciones que les permitieran identificar que un casco es seguro. El factor que mayor predominancia presenta es el hecho de que el casco cuente con un sticker de cumplimiento de la norma (79%), seguido de la marca con 59% (véase tabla 2).

Tabla 2 - Imaginarios de seguridad en los cascos.

Postulados	Frecuencia	Porcentaje
Porque tiene un sticker de cumplimiento de la norma	239	79%
Por la marca	177	59%
Por el lugar de compra	76	25%
Por la flexibilidad del material del casco	73	24%
Por el precio	52	17%
Por el tapizado (acolchado interno)	49	16%
Porque el vendedor te asesoró	46	15%

Fuente: elaboración propia.

Este hallazgo continúa en línea con lo analizado en los criterios de compra y uso, donde el tema de la certificación se torna significativo por la actualización de la regulación y, por tanto, las personas le dan un peso importante a que el casco tenga algún sticker que respalde el cumplimiento de la norma, siendo esto garante de tener un casco seguro.

En el cuestionario se listaron las siguientes razones de uso: evitar un comparendo, el clima del lugar donde tránsito, la ruta que voy a tomar, moda, las personas cercanas a mí lo usan, me he visto involucrado en accidentes de tránsito, me veo bien y seguridad. La tabla 3 evidencia los resultados en primer y segundo lugar para jóvenes y adultos.

A estos resultados se les aplicó una prueba chi-cuadrado (véase tabla 4), con el fin de determinar la independencia de filas y columnas entre variables y grupos (variable categórica de jóvenes y adultos), lo que mostró que solo en el caso del aspecto normativo se observa dependencia con las filas de jóvenes y adultos, donde los primeros le dan más importancia a dicho ítem que el grupo de adultos.

Tabla 3 - Criterios de uso del casco declarados por los participantes.

Criterio de uso	Jóvenes	Porcentaje	Adultos	Porcentaje
Seguridad	162	97%	139	90%
Aspecto normativo	85	51%	56	36%
Experiencia previa	43	26%	57	37%
Referentes (los otros)	10	6%	1	1%
Estético	6	4%	6	4%
Condiciones climáticas	4	2%	8	5%

Fuente: elaboración propia.

Tabla 4 - Prueba de chi-cuadrado.

Prueba	Estadístico	GL	Valor-P
Chi-cuadrada	7.511	1	0.0061

Fuente: elaboración propia.

Puesto que el valor-P es menor que 0.05, en el caso de la variable aspecto normativo entre jóvenes y adultos, se acepta que la fila y la columna no son independientes con una confiabilidad del 95%.

Con el fin validar la importancia de la seguridad como factor de uso de un casco, se realizó una medición de actitud con una escala de Likert donde se presentaron diferentes postulados haciendo referencia al uso del casco como elemento de seguridad, los cuales se debían evaluar en una escala de 1 a 5 (valor superior). La media del valor asignado fue de 4,8, confirmando que para los encuestados el casco es percibido como un elemento primordial en su seguridad.

Discusión y conclusiones

La investigación realizada tuvo como objetivo reconocer los imaginarios sociales asociados a la seguridad en la compra y uso de cascos para motociclistas; igualmente, se pretendió saber si había diferencias entre adultos y jóvenes en cuanto al criterio de seguridad para el uso del casco.

En cuanto al uso del casco, la caracterización de este estudio presenta la seguridad y la regulación como principales razones, así como el asocio con el lugar donde se transite; a mayor desplazamiento y velocidad, el casco se percibe como un elemento de protección, lo que se conecta con los logros del trabajo de Papadakaki et al. (2013). Por miedo al castigo, es otra razón de uso dominante del casco, pues este se usa no con la convicción de que protege, sino que evita un comparendo o punición de la autoridad, lo que ratifica el logro de diversos estudios que indican que las leyes son una medida efectiva para aumentar el uso del casco (Ali et al., 2011; CFPV, 2014; Hernández et al., 2016; Pumarola et al., 2009; Ranney et al., 2010). Se evidencia, igualmente, que en la población joven el mensaje proveniente de la autoridad, o lo que se denomina influencia del marco normativo, ha logrado un resultado positivo, pues ellos, a diferencia de los adultos,

tienen mayor determinación sobre este criterio de uso. Este hallazgo contradice un poco lo afirmado anteriormente por autores como Hung et al. (2008) y Papadakaki et al. (2013), quienes afirman que los motociclistas de mayor edad son más propensos a usar el casco. Esto se podría explicar por el hecho de que los más adultos estaban acostumbrados, en Colombia, a conducir sin usar casco (antes de la entrada en vigencia de la norma), y la norma les viene más como una imposición que como algo orientado a su protección.

El imaginario de la seguridad en los cascos se asocia con aspectos normativos y algunos aspectos físicos del producto. El elemento principal que marca ese imaginario es la certificación, representado en que el casco cuente con un sticker de cumplimiento de la norma, seguido por el tema de la marca que brinda confianza.

La marca como representación de seguridad, obtenida en los resultados de esta investigación, es un hallazgo contradictorio con lo expuesto en el estudio realizado en Colombia por la CFPV (2014), donde se plantea que la marca no sirve como referencia de calidad o seguridad y no tiene un posicionamiento determinado. Esta discrepancia puede darse por la distancia temporal de ambos estudios, pues en este estudio se indica que las marcas han evolucionado a ofrecer un producto de calidad, certificado y acorde con las normas del país.

Los resultados de la investigación muestran, en general, que los criterios de compra y uso, así como los imaginarios y asociaciones de la seguridad en los cascos para motociclistas, varían en la medida que las personas estén involucradas con el tema, tornándose la seguridad que brinda el casco en la base para la elección de un producto, cuando la persona tiene un alto grado de involucramiento y, por tanto, conoce del tema, elige un casco por su certificación, lo usa por seguridad y puede identificarlo por el sticker que hace alusión al cumplimiento de la norma adecuada de protección.

Otro factor que tuvo influencia en los resultados de la investigación fue el ruido mediático sobre la actualización de la regulación de cascos para motociclistas, en el segundo semestre de 2017, el cual involucró diferentes medios de comunicación masivos y coincidió con la toma de datos para este estudio. Con este ruido se alertó a los motociclistas sobre la necesidad de tener un casco certificado para cumplir con la normatividad y así evitar sanciones.

Limitaciones del estudio

En la aplicación del cuestionario se usaron dispositivos electrónicos, el cuestionario estaba disponible en línea y, por tanto, eso pudo afectar que los respondientes fueran predominantemente personas de menos de 36 años. Es posible que el número de personas de edad superior a 37 años no estuvieran tan familiarizadas con formatos electrónicos para responder cuestionarios, eso hizo que su representatividad fuera baja. Los resultados pueden ser bastante válidos para poblaciones de los estratos 2 y 3 mayormente representados; esto coincide con los datos de la ANDI sobre el estrato predominante en los poseedores de motocicletas. No aplica para estratos del cuatro al seis.

Líneas futuras de investigación

Es importante dar cuenta de donde anclan los motociclistas los imaginarios sobre seguridad, pero también sería importante indagar sobre la perspectiva de otros actores viales; por ejemplo, los peatones, sería interesante conocer qué imaginarios tienen sobre la protección que brindan los cascos, también qué imaginarios tienen sobre aquellos motociclistas que no los usan (en zonas poco vigiladas), igualmente conocer los imaginarios sobre el casco en motociclistas entre conductores de buses y particulares. Esos temas pueden arrojar muchas luces sobre acciones posibles para prevenir muertes en la vía.

R E F E R E N C I A S

- Ali, M., Seyed-Saeed, M. M., Mohammad-Ali, M., & Haidar, N. (2011). Determinants of helmet use behaviour among employed motorcycle riders in Yazd, Iran based on theory of planned behaviour. *Injury*, 42(9), 864-869.
- ANDI. (2014). Comportamiento de la industria de motocicletas en el primer semestre de 2014. Retrieved Junio 13, 2017, from <http://www.andi.com.co/SalPren/Documents/COMPORTAMIENTO DE LA INDUSTRIA DE MOTOCICLETAS EN EL PRIMER SEMESTRE DE 2014.pdf>
- Boslaugh, S. (2017). Theory of planned behavior. Salem Press Encyclopedia (en revisión).
- Cabrera, D. (2004). *Imaginario social, comunicación e identidad colectiva*. Navarra, España: Recuperado de <http://www.insumisos.com/lecturasinsumisas/Imaginario social e identidad colectiva.pdf>.
- Corporación Fondo de Prevención Vial (CFPV). (2014). *Cascos para motociclistas: revisión institucional, legal, de mercado y técnica sobre su seguridad*. Recuperado de http://www.lapatria.com/sites/default/files/archivos/2014/Mayo/fpv_cascos_motos_para_la_web.pdf. Consultado el 18 de julio de 2017.
- Departamento Administrativo Nacional de Estadística (DANE). (2017). *Estratificación socioeconómica para servicios públicos domiciliarios*. Recuperado de <http://www.dane.gov.co/index.php/servicios-al-ciudadano/servicios-de-informacion/estratificacion-socioeconomica>.
- El Tiempo. (2017). Los motociclistas son los que más mueren en accidentes viales. *El Tiempo*. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/economia/sectores/cifras-de-muertes-de-motociclistas-en-accidentes-de-transito-en-2017-112116>. Consultado el 2 de noviembre de 2017.
- Fernandes, F. A. O., & Alves De Sousa, R. J. (2013). *Motorcycle helmets - A state of the art review*. *Accident Analysis and Prevention*, 56, 1-21.
- Ghasemzadeh, S., Babazadeh, T., Allahverdipour, H., Sadehghe-Bazargani, H., & Kouzekanani, K. (2017). Cognitive-behavioral determinants of using helmet by motorcyclists in a rural community. *Journal of Transport & Health*, 6, 548-554.
- Haqverdi, M. Q., Seyedabrihami, S., & Groeger, J. A. (2015). Identifying psychological and socio-economic factors affecting motorcycle helmet use. *Accident Analysis and Prevention*, 85, 102-110.
- Hernández, J. M. R., Tovar, F. A. C., & Ruiz, L. K. A. (2016). Factores asociados al uso del casco de protección en dos ciudades de Colombia. *Ciéncia & Saude Coletiva*, 21(12), 3793-3801.
- Hung, D. V., Stevenson, M. R., & Ivers, R. Q. (2008). Barriers to, and factors associated, with observed motorcycle helmet use in Vietnam. *Accident Analysis and Prevention*, 40, 1627-1633.
- Krauskopf, D. (2015). Los marcadores de juventud: la complejidad de las edades. *Última Década*, 42, 115-128.
- León, M. E., & Hernández, J. A. (2004). Uso de un casco adecuado y su relación con fracturas craneofaciales en motociclistas de Cali. *Colombia Médica*, 35(3), 10-15.

- Mikulic, I. M., Cassullo, G. L., Crespi, M. C., Caruso, A. P., Elmasian, M., & Muiños, R. (2012). Evaluación de la percepción de riesgo en diferentes grupos sociales: propuesta de un modelo de ecuaciones estructurales. *Anuario de Investigaciones*, 19, 37-44.
- Municipio de Medellín. (2013). *Encuesta de Calidad de Vida. Hogares. Medellín*. Recuperado de <https://www.medellincomovamos.org/download/informe-de-calidad-de-vida-de-medellin-2013-2/>.
- Organización Panamericana de la Salud (OPS). (2008). *Cascos: manual de seguridad vial para decisores y profesionales*. Washington, D. C.: OPS.
- Orsi, C., Stendardo, A., Marinoni, A., Gilchrist, M. D., Otte, D., Chliaoutakis, J., & Morandi, A. (2012). Motorcycle riders' perception of helmet use: Complaints and dissatisfaction. *Accident Analysis and Prevention*, 44(1), 111-117.
- Papadakaki, M., Tzamalouka, G., Orsi, C., Kritikos, A., Morandi, A., Gnardellis, C., & Chliaoutakis, J. (2013). Barriers and facilitators of helmet use in a Greek sample of motorcycle riders: Which evidence? *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 18, 189-198.
- Publimotos. (2018a). En 2017 el número de muertes en accidentes de tránsito fue menor que en 2016. Recuperado el 27 de julio de 2018, de <https://www.publimotos.com/index.php/noticia/2115-en-2017-el-numero-de-muertes-en-accidentes-de-transito-fue-menor-que-en-2016>.
- Publimotos. (2018b). *Informe de ventas de motocicletas en Colombia 2018*. Recuperado el 27 de julio de 2018, de <https://www.publimotos.com/mactualidad/2081-informe-de-venta-de-motocicletas-en-colombia-2017>.
- Pumarola, C. F., Pérez, M. E. G., Font-Mayolas, S., Noguer, C. B., Ferrando, D. B., & Canal, D. J. (2009). Uso del casco en adolescentes usuarios de ciclomotores en la ciudad de Gerona. *Revista Española de Salud Pública*, 83(6), 877-889.
- Ranney, M. L., Mello, M. J., Baird, J. B., Chai, P. R., & Clark, M. A. (2010). Correlates of motorcycle helmet use among recent graduates of a motorcycle training course. *Accident Analysis and Prevention*, 42(6), 2057-2062.
- Restrepo-Betancur, L. F., & Angulo-Arizala, J. (2016). Evolución de la siniestralidad de personas que se transportan en moto en la ciudad de Medellín, Colombia, en el periodo 2008-2014. *Revista Universidad y Salud*, 18(1), 79-87.
- Robertazzi, M. (2007). Representaciones sociales e imaginario social. Buenos Aires: Facultad de Psicología, UBA. <https://doi.org/10.1017/CBO9781107415324.004>.
- Rodríguez, D. A., Santana, M., & Pardo, C. F. (2015). *La motocicleta en América Latina: caracterización de su uso e impactos en la movilidad en cinco ciudades de la región*. (Despacio, Ed.). Bogotá: CAF.
- Thai, K. T., McIntosh, A. S., & Pang, T. Y. (2015). Factors affecting motorcycle helmet use: Size selection, stability, and position. *Traffic Injury Prevention*, 16(3), 276-282.
- Tosi, J. D., Ledesma, R. D., Poó, F. M., Montes, S. A., & López, S. S. (2016). Prevalencia y evolución del uso de casco en ocupantes de motocicletas en una ciudad argentina (Mar del Plata, 2006-2014). *Salud Colectiva*, 12(1), 85-95.
- Velásquez-Mejía, O. (2013). Las representaciones sociales, los imaginarios sociales y urbanos: ventanas conceptuales para el abordaje de lo urbano. *Tlatemoani. Revista Académica de Investigación*, 14(diciembre), 1-24.
- Velásquez-Montoya, M., Robledo-Ardila, C., & Aristizábal-Uribe, E. (2015). Caso empresarial: la estrategia de crecimiento de Comercializadora Inducascos S.A. *Innovar*, 25(55), 171-183.