

Uso de Sistemas de Retención Infantil, Azogues 2018

Child Restraint Systems Use, Azogues 2018

Marcia Humbertina Sacta Acevedo^{1*} y Nury Lissie Devia Solis¹

¹ Universidad Católica de Cuenca, Ecuador

*mhsactaa74@est.ucacue.edu.ec

DOI: https://doi.org/10.26871/killkana_salud.v4i1.581

Resumen

La presente investigación es sobre el uso de sistemas de retención infantil realizada en dos centros de desarrollo infantil de la ciudad de Azogues, Ecuador. La seguridad dentro de los automóviles es una de las acciones de prevención básicas ante un siniestro de tránsito. **Objetivo:** Evaluar el uso de Sistemas de Retención Infantil, en vehículos particulares que transportan a niños (3 meses a 5 años) en dos centros de desarrollo infantil de la ciudad de Azogues. **Metodología:** Estudio descriptivo, de corte transversal, cuantitativo, en el que participaron 78 representantes de niños que acuden a los centros de desarrollo infantil en automóvil. Se utilizó encuesta validada para la recolección de información. **Resultados:** el 69 % refiere contar con un sistema de retención infantil, el 9 % utiliza el Sistema de Retención Infantil, 46 % transporta a los niños en los brazos de un adulto, el 26 % transporta a los niños en el asiento del copiloto sin cinturón, en el 13 % los niños van solos en el asiento posterior con cinturón, un 6 % no contesta. **Conclusiones:** La mayoría de representantes de niños transportados en automóvil a los centros de desarrollo infantil conocen de la importancia del uso de los sistemas de retención infantil, un alto porcentaje de ellos no cumple con lo regulado con respecto al transporte de niños dentro de automotores, conllevando al traslado de los niños en brazos de adultos en asiento delantero o trasero o sin acompañante con o sin cinturón de seguridad.

Palabras clave: Accidentes de tránsito, sistema de retención infantil, seguridad, niños.

Abstract

*This research studies the use of child restraint systems in two child development centres in the city of Azogues, Ecuador. Safety inside vehicles is one of the basic preventive actions in the event of a traffic accident. **Objective:** To evaluate the use of Child Retention Systems in private automotive vehicles carrying children (3 months to 5 years) in two child development centres in the city of Azogues. **Methodology:** This is a descriptive, cross-sectional, and quantitative study involving 78 parents whose children attend to the child development centres transported by car. A validated survey was used to collect information. **Results:** 69% of the respondents reported having a child restraint system. 9% use the child restraint system, 46% carry the children in an adult's arms, 26% transport children in the front passenger's seat without a seat belt, 13% of children go alone in the back seat using a seat belt, 6% did not answer. **Conclusions:** Most child representatives driving their children to child development centres are aware of the importance of using child restraint systems. However, a high percentage of parents do not comply with the regulations regarding vehicle child transportation, leading to the transport of children in an adult's arms/lap in the front or back seat, or without a companion, with or without a seat belt.*

Keywords: Traffic accidents, child safety chairs, safety, children.

1 Introducción

Todavía demasiados niños y niñas, por increíble que parezca, siguen sin utilizar sistemas de retención y viajan expuestos a un riesgo realmente mortal (alrededor del 30 % de las niñas y niños fallecidos no lo usaban en el momento del accidente). Las sillitas infantiles son la mejor vacuna para estos ocupantes de vehículos, ya que previenen entre el 50 y el 90 % de las lesiones graves y mortales.

Los traumatismos causaron 4,9 millones de muertes en 2016, más de una cuarta parte (el 29 %) como consecuencia de accidentes de tránsito. La mortalidad por estos accidentes, que a nivel mundial es de 18,8 defunciones por cada 100

000 habitantes, es más acusada en los países de ingresos bajos, donde alcanza las 29,4 defunciones por cada 100 000 habitantes.¹

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud (OMS) en su informe sobre Seguridad Vial del 2015 señala que el 90 % de las muertes por accidentes de tránsito se producen en países de ingresos bajos y medios y aproximadamente 1,25 millones de personas mueren en las carreteras del mundo.²

2 Marco Teórico

En estudio llevado a cabo por Leisewitz en 2003 se señala que en Chile las causas de muerte más frecuentes por traumatismos y envenenamientos son: sofocación e menores de 1 año, asfixia por inmersión, quemaduras y sofocación, accidental (inhalación, ingestión de alimentos y otros) en los niños de 1 a 4 años; y los accidentes de tránsito entre individuos de 5 a 19 años.³

De acuerdo al Plan Mundial para el decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011— 2020 emitido por la OMS, en 2009 se emite un informe por el Secretario General de las Naciones Unidas para instar a los Estados miembros a que puedan invertir en seguridad vial, por medio de la formulación de programas y estrategias de seguridad vial sostenibles, basándose en 5 pilares que se detallan en la Figura 1.



Fig. 1. Pilares de acción de Seguridad Vial

Fuente: Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. OMS, 2011.²

Con estos antecedentes en el Ecuador se elabora el Plan Nacional de Seguridad Vial en el 2013 cuyo objetivo es el de proteger la vida e integridad de todos los usuarios del transporte terrestre en el territorio ecuatoriano, a través de la implementación de una estrategia multisectorial, basado en los 5 pilares de acción de seguridad vial.⁴

Es de suma importancia reconocer que en los últimos cinco años en el Ecuador el número de siniestros de tránsito ha ido variando siendo el año 2014 donde se registra el mayor número de accidentes (38658), en 2017 se produjeron 28967, disminuyendo en un 25.1 % en los últimos 3 años (Figura.2).

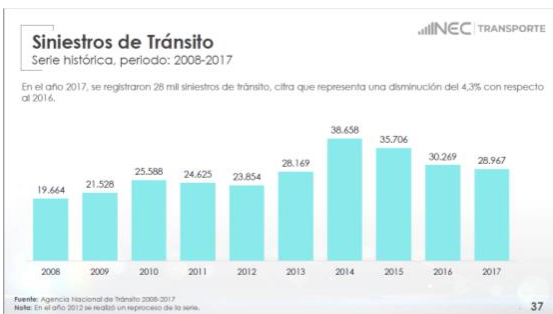


Fig. 2. Siniestros de Tránsito. Serie histórica, período 2008-2017

Fuente: Anuario de estadísticas de transporte 2017. INEC, 2018.⁴

Dentro de los tipos de accidentes los choques representan el 45.6 %, seguidos de atropellos, estrellamientos, etc. (Figura.3).



Fig. 3. Siniestros de Tránsito, según clase, año 2017

Fuente: Anuario de Estadísticas de Transporte 2017. Diciembre, 2018.⁴

De acuerdo a la estadística la causa número uno para la producción de siniestros de tránsito es la impericia e imprudencia del conductor (47,8 %). (Fig.4)



Fig. 4. Siniestros de Tránsito, según causa, año 2017

Fuente: Anuario de Estadísticas de Transporte 2017. Diciembre, 2018.⁴

En el Ecuador según la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial emitida en el 2008 decía en el Art. 140.- “Incurrir en contravención leve de segunda clase y serán sancionados con multa equivalente al 10 % de la remuneración básica unificada del trabajador en general y reducción de 3 puntos en su licencia de conducir”, en el inciso g) El conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin el correspondiente dispositivo de retención infantil, de conformidad con lo que se establezca en el Reglamento; en el Art. 141. Rezaba “Incurrir en contravención leve de tercera clase y serán sancionados con multa equivalente al quince por ciento de la remuneración básica unificada del trabajador en general, veinte horas de trabajo comunitario y reducción de 4,5 puntos en su licencia de conducir” en los incisos k) Los conductores de un vehículo automotor que tenga, según el Reglamento, la obligación de tener cinturones de seguridad y no exija el uso a sus usuarios o acompañantes; n) Los conductores que lleven en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos.⁵

Sin embargo, en el Código Orgánico Integral Penal – COIP publicado en Registro oficial 598 de 30 de septiembre de 2015 en el capítulo octavo referente a infracciones de tránsito en su sección tercera - Contravenciones de

Tránsito, Art. 390.- Contravenciones de quinta clase.- Será sancionado con multa equivalente al quince por ciento de un salario básico unificado del trabajador en general y reducción de cuatro punto cinco puntos en su licencia de conducir: literal 10 reza “La o el conductor de un vehículo automotor que tenga, según los reglamentos de tránsito, la obligación de contar con cinturones de seguridad y no exija el uso del mismo a sus usuarios o acompañantes” y en el literal 13. “La o el conductor que lleve en sus brazos o en sitios no adecuados a personas, animales u objetos.”⁶ y en el Art. 391.- Contravenciones de tránsito de sexta clase.- Será sancionado con multa equivalente al diez por ciento de un salario básico unificado del trabajador general y reducción de tres puntos en su licencia de conducir: literal 7. La o el conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin las correspondientes seguridades, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito”.⁶

La legislación fue modificada siendo retirado de la misma “El conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin el correspondiente dispositivo de retención infantil, de conformidad con lo que se establezca en el Reglamento”, quedando únicamente “La o el conductor de un vehículo automotor particular que transporte a niños sin las correspondientes seguridades, de conformidad con lo establecido en los reglamentos de tránsito”, con lo cual se transporta a niños en los automotores con medidas de seguridad inadecuadas o sin ellas.

Dentro de las causas para que no se utilicen los Sistemas de Retención Infantil en países de bajos y medios ingresos según la OMS, están el costo de los dispositivos y el espacio que utilizan dentro del vehículo.²

Es importante mencionar que existen diferentes tipos de Dispositivos de Retención Infantil para niños desde el nacimiento hasta los 8 años de edad.¹

En Ecuador no se cuenta con estudios sobre el uso de este tipo de dispositivos por lo cual se considera importante la generación de datos en torno a este tema; la presente investigación se llevó a cabo en dos Centros de Desarrollo Infantil de la ciudad de Azogues, con el objetivo de evaluar el uso de dispositivos de retención Infantil en vehículos particulares.

3 Metodología

El presente es un estudio de diseño no experimental, cuantitativo, descriptivo y transversal, el mismo que se llevó a cabo en dos Centros de Desarrollo Infantil (CDI) de la ciudad de Azogues, provincia del Cañar. La muestra estuvo conformada por 78 padres de familia que transportan a sus hijos a los CDI en vehículos y que aceptaron ser parte del estudio por medio de la firma de un consentimiento informado.

Para la recolección de datos se utilizó una encuesta elaborada por los investigadores y validada en un grupo piloto de similares características.

4 Resultados

Del total de la muestra el 69 % refiere disponer de un dispositivo de Retención Infantil. (Fig.5)

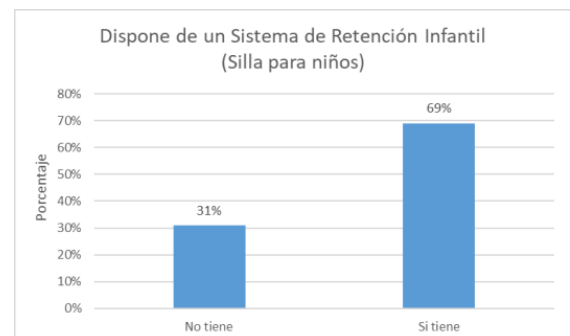


Fig. 5. Disponibilidad de un Sistema de Retención Infantil

Fuente: Encuesta aplicada a padres de Centros de Desarrollo Infantil

45 % de padres afirma utilizarlo mientras que el 55 % contesta negativamente a esta pregunta. Al momento de responder sobre como transportan a los niños al Centro de Desarrollo Infantil el 9 % en un Sistema de Retención Infantil, 13 % en los brazos de un adulto en el asiento delantero, 33 % en los brazos de un adulto en asiento posterior, 26 % niño solo en asiento delantero sin cinturón de seguridad, 13 % niño solo en asiento trasero con cinturón de seguridad y un 6 % no responde a la pregunta. (Fig.6)

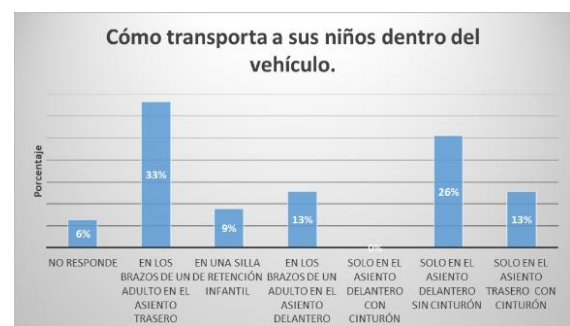


Fig. 6. Como transporta a los niños dentro del vehículo

Fuente: Encuesta aplicada a padres de Centros de Desarrollo Infantil

5 Discusión

Los resultados del presente estudio dejan ver que existe muy poco cumplimiento de las normas de seguridad vial, al transportar a menores de cinco años en vehículos motorizados, en Ecuador existe un Plan de Seguridad Vial desde 2013 lo que ha permitido fomentar leyes y normas que pretenden mejorar y reducir el número de siniestros de tránsito en las carreteras, sin embargo, es notoria la necesidad de intervenciones de prevención para concientizar a la población sobre cambios de conductas de seguridad al interior de los vehículos, tanto en adultos como en niños, que permitan disminuir las muertes y las lesiones en las víctimas de siniestros de tránsito.

En estudio epidemiológico realizado por Liesewitz en 2003, menciona que existe evidencia que después de 5 años de puesta en marcha ley que obligaba a niños a utilizar cinturón de seguridad esta práctica se incrementó de 8 a 30 %. De igual manera en México después de legislar sobre este tema disminuyeron las muertes en un 33 % y los heridos en un 13 %.³

En EEUU las campañas educativas sobre uso de sillas para autos hicieron que el uso correcto de sillas se incrementara de menos del 21 % en 1979, al 35 % en 1981 y a 82 % en 1984.¹

Estados Unidos ha tomado tan en serio la prevención que la silla para bebés es solicitada desde el momento del nacimiento de los niños, para que sean movilizados seguros a sus hogares desde el hospital.

Es necesario que el marco legal sobre seguridad vial en el Ecuador esté enfocado a la reducción de accidentes, en todos sus ejes desde mantener el control de los límites de velocidad, el control sobre el no uso de sustancias como alcohol y drogas se conduce, pero también el uso de dispositivos de seguridad como cinturones y Dispositivos de Retención Infantil ya que se ha demostrado en estudios en otros países que son medidas eficaces y e impactantes para la rápida reducción de la accidentalidad y sus consecuencias.⁷

6 Conclusiones y Recomendaciones

Los resultados obtenidos en el presente estudio demuestran que existe una mínima cultura sobre el uso de Dispositivos de Retención Infantil, ya que un gran porcentaje los padres de familia refieren tener sillas para autos pero no utilizarlas, prefiriendo movilizar a los niños dentro de los vehículos de maneras poco seguras.

Existe poco control del modo de transportar niños en los automotores, con lo cual la utilización de sistemas de retención Infantil no constituye un requisito y las familias optan por no adquirirlo o utilizarlo.

Aunque no es lo ideal que los niños pequeños utilicen el cinturón de seguridad del vehículo sin asientos elevadores, llama la atención que existe un alto porcentaje de niños que viajan en el asiento delantero sin cinturón de seguridad, lo que en el caso de un siniestro de tránsito llámese, choque, rozamiento, colisión, etc., el menor sería quien sufriría el mayor número de lesiones y/o muerte ya sea por los airbags, o por impacto en parabrisas o laterales del vehículo.

Como recomendación se espera que por medio de estos resultados se puedan generar estudios similares que permitan tener una estadística real a nivel país sobre el uso de dispositivos de seguridad en los vehículos para infantes.

A opinión de las autoras se considera incompleta la ley, por lo cual es imperante por parte de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (Municipios) quienes son los que cuentan con la competencia de tránsito que en los reglamentos o por medio de ordenanzas se disponga el

uso de Dispositivos de Retención Infantil para prevenir lesiones en los infantes que puedan estar involucrados en un accidente de tránsito.

Además, se cree de suma importancia generar nuevas campañas que promuevan la seguridad vial y el cumplimiento de la ley para evidenciar cambios de conductas que permitan reducir el número de víctimas mortales y/o personas lesionadas o discapacitadas de por vida.

7 Fuente de Financiamiento

Este estudio es autofinanciado.

8 Conflicto de Intereses

No existen conflictos personales, profesionales, financiero de otro tipo.

9 Consentimiento Informado

Los autores cuentan con el consentimiento informado de los pacientes para la investigación, la publicación del caso y sus imágenes.

Referencias Bibliográficas

1. Fundación MAPFRE. Bebés y niños seguros; 2019.
2. Organización Mundial de la Salud. Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. Ginebra; 2020.
3. Liesewitz V Thomas, Grez A Mónica, Moreno U Oscar PmE. Efectividad de la intervenciones para prevenir accidentes en niños y adolescentes. 2003 apr;p. 14–22.
4. INEC. Anuario de estadísticas de transporte 2017. Quito; 2018.
5. Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial Ecuador;.
6. Constituyente AN. Código Organico Integral Penal. Quito; 2015.
7. Peña ED, Millares E, Taddia A, Taddia A, Bustamante C. Seguridad Vial en América Latina y el Caribe; 2016.

Recibido: 8 de septiembre de 2019

Aceptado: 18 de febrero de 2020

