



**SALUD VIAL**

**Coordinación de Prevención de ECNT**

## Boletín N°24 Las Enfermedades Crónicas No Transmisibles

### TEMAS:

- Salud Vial
- ¿Sinistros o Accidentes?
- Factores de riesgo asociados a los siniestros viales.
- Primeros auxilios ante siniestros viales.
- Uso adecuado del sistema de retención infantil (SRI).

### INTRODUCCION

Cuando se habla de prevención de accidentes de tránsito las primeras ideas que surgen suelen llegar con una visión de la Seguridad Vial.

Desde la década de 1970 la Organización Mundial de la Salud (OMS) considera a las muertes, lesiones y discapacidades ocasionadas por los siniestros viales como una problemática para la Salud Pública que debe ser abordada desde la interdisciplina, con una perspectiva integral.

***Las lesiones causadas por el tránsito son la octava causa mundial de muerte en la población mundial y la primera entre los jóvenes de 15 a 29 años.***

**En Argentina, mueren aproximadamente 5.000 personas al año como consecuencia de los siniestros viales.** Según datos de la Dirección de Estadísticas e Información en Salud (DEIS) del Ministerio de Salud de la Nación, las muertes por causa externa, donde se incluyen las defunciones por lesiones de tránsito, **representan hoy en**

**el país la cuarta causa de muerte,** siendo la más afectada la franja etaria que va de 15 a 34 años.

Según ya se conoce, la mayoría de los siniestros viales, así como sus consecuencias, pueden ser evitables si se actúa correctamente sobre sus determinantes. Esto quiere decir, si se interviene sobre los factores que incrementan la probabilidad de ocurrencia de un siniestro (que abarcan desde la conducta humana hasta las condiciones del entorno, pasando por el estado del vehículo y el funcionamiento de sus dispositivos de seguridad).

## PROGRAMA PROVINCIAL DE SALUD VIAL

El Ministerio de Salud de la Provincia de Entre Ríos, a través del Programa Provincial de Salud Vial como parte del Observatorio de Seguridad Vial, se propone contribuir a la estabilización y reducción de la morbimortalidad producida por siniestros viales en la provincia de Entre Ríos.

Teniendo como objetivos:

- ✓ Consolidar y organizar un Sistema de Vigilancia de Lesiones.
- ✓ Monitorear el comportamiento de los eventos en la provincia.
- ✓ Garantizar la utilización de la vigilancia en el proceso de toma de decisiones y evaluación para la prevención y control a nivel provincial.

## CONSECUENCIA DE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN LA PROVINCIA

Los siniestros viales generan consecuencias en las personas que pueden abarcar desde secuelas físicas y psicológicas hasta la propia muerte. Tanto por cuestiones de mortalidad como de morbilidad, las consecuencias de la siniestralidad vial representan hoy para los distintos

Gobiernos un problema de salud pública que afecta principalmente a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito. La siniestralidad vial no sólo es un fenómeno que genera pérdidas de vidas humanas, con todo lo que eso implica para los familiares de las víctimas de tránsito, sino que a la vez es una problemática que genera costos sociales para los Estados que incluyen daños materiales, internaciones en hospitales, tratamientos médicos para los lesionados y la productividad perdida de la población que fallece por motivo de la siniestralidad vial, entre otros. En este sentido, reducir la siniestralidad vial también implica reducir los costos sociales que ésta genera para los Gobiernos, permitiendo direccionar los recursos hacia políticas más costo-efectivas que promuevan la prevención del fenómeno.

En línea con la tendencia mundial, en Argentina las "causas externas", donde se incluyen las muertes por lesiones de tránsito, ocupan el cuarto lugar dentro de las principales causas de mortalidad para el año 2014 (Fuente: DEIS).



Las cuatro causas que encabezan el ranking de mortalidad constituyen enfermedades crónicas no transmisibles las cuales equivalen a las tres cuartas partes (76%) de las razones de mortalidad en el país. Esta proporción se mantiene en Entre Ríos.

Los hombres jóvenes entre 15 y 34 años de edad representan el segmento de población más vulnerable frente a la mortalidad por siniestros viales a nivel nacional. De hecho, según datos de la DEIS del 2014, las lesiones por tránsito han constituido la primera causa de muerte entre jóvenes de esta edad. A nivel provincial, también se observa una mayor vulnerabilidad de los hombres jóvenes, pero la población más afectada se encuentra configurada en el intervalo de 15 a 24 años de edad.

### Población más afectada



Marzo 2018

## SALUD VIAL

Cuando hablemos de Salud Vial referiremos al proceso compuesto por actitudes, aptitudes, hábitos y circunstancias de una población, que tiene incidencia en el comportamiento de los usuarios de la vía pública, en cualquiera de sus roles y de las repercusiones que tales comportamientos tienen en el proceso salud enfermedad, en un tiempo y lugar determinado.

Este concepto abarca tanto los factores protectores como los de riesgo y las vulnerabilidades a los cuales todas las personas se ven expuestas, aún sin saberlo, como parte del fenómeno circulatorio vial.

## ¿POR QUE ES IMPORTANTE TRABAJAR EN LA SALUD VIAL?

La concientización de las consecuencias que producen los distintos comportamientos y decisiones en la circulación es indispensable para poder lograr una aprehensión de lo que implica el proceso de salud-enfermedad en este contexto y, directamente, el valor de la vida. Por ello, el trabajo desde el efector de salud, para la reducción de la morbimortalidad producida por siniestros de tránsito, apunta directamente al equipo de salud en un triple rol de prevención, atención y

rehabilitación, en el proceso continuo de acompañamiento a la población.

## ¿SINIESTROS ACCIDENTES? O

Al margen de cualquier interpretación semántica, debe quedar en claro que siempre se hace mención al mismo tipo de hecho dañoso, que no tiene relación con la suerte o casualidad sino que es el resultado de una cadena causal de decisiones humanas.

**«Históricamente, se consideraba que los 'accidentes' de los vehículos de motor eran sucesos azarosos y ocurrían como consecuencia inevitable del transporte. En particular, el término 'accidentes' puede dar la impresión de ser inevitables e impredecibles, es decir, sucesos imposibles de controlar. El Programa Nacional de Lesiones, del Ministerio de Salud de la Nación, adhiere al concepto actual que las lesiones causadas por el tránsito son, por el contrario, sucesos que cabe someter a análisis racional y acciones preventivas. Estas intervenciones deben hacerse en forma coordinada y multisectorial, siendo el sector salud un actor de vital importancia»**

Sostenemos que el término siniestro permite representar

en el sujeto el impacto de tal acontecimiento sin quitarle la responsabilidad que le corresponde al factor humano, determinando la causalidad del hecho. Por lo tanto resignificamos, en este contexto, el término Siniestro Vial para referirnos a ese hecho, parte del fenómeno circulatorio, resultado de una cadena causal de decisiones humanas y que repercute en el proceso de salud-enfermedad, generando consecuencias biológicas y/o psíquicas.

## FACTORES DE RIESGO ASOCIADOS A LOS SINIESTROS VIALES

Podemos hablar de los factores que contribuyen a que ocurran los siniestros viales y por el otro de aquellos que contribuyen en la gravedad de sus consecuencias.



- Factores de distracción (encabezados por el uso del teléfono celular, pero que incluyen otros tales como comer, beber, fumar, tomar mate), tanto en peatones como en conductores; la velocidad inadecuada en la conducción; el consumo de

Marzo 2018

drogas/alcohol y su influencia en la percepción-reacción del conductor y del peatón; cansancio y somnolencia; conducción nocturna; el no uso de sistemas de retención en vehículos automotores (cinturón de seguridad y SRI) y de casco protector en moto vehículos; entre otros.

La OMS señala que el cumplimiento de las siguientes cinco normas básicas reduciría significativamente el

### número de lesionados graves y muertes por tránsito:

- Respetar las velocidades máximas
- Evitar el consumo de alcohol
- Utilizar el cinturón
- Utilizar el casco
- Realizar la correcta sujeción de menores en los

La velocidad inadecuada de circulación es un factor que

predispone al siniestro vial y agrava sus consecuencias. La velocidad de circulación de los vehículos terrestres es un factor que influye en las posibilidades físicas de evitar las colisiones y choques, a la vez que condiciona la severidad de las lesiones que sufren los protagonistas del siniestro vial.

### Consumo de alcohol y otras sustancias

En cuanto a la incidencia del alcohol en la conducción, el mismo afecta negativamente el desempeño de un conductor:

- Disminuye el campo visual, sobre todo en los laterales
- Dificulta la acomodación de la vista a los cambios de luz;
- Perturba el equilibrio del cuerpo al afectar al cerebelo;
- Disminuye la posibilidad de movimientos precisos;
- Dificulta el cálculo de las distancias;
- Aumenta el tiempo de percepción y reacción;
- Disminuye la resistencia física y aumenta el cansancio; y
- Dificulta la toma de decisiones sobre velocidad, adelantos y posición.

Algunas drogas de abuso y sus efectos en la conducción		
Estupefaciente	Alteraciones	Efectos en la conducción
Anfetaminas	Insomnio; euforia; excitación.	Disminución de la sensación de fatiga; falsa sensación de seguridad y baja percepción del riesgo.
Cannabis	Distorsión en la capacidad de percepción; alteración del humor; hilaridad; somnolencia.	Disminución en la capacidad de evaluar riesgos; alteración de los tiempos de percepción y reacción; desorientación.
Cocaína	Estimulación generalizada del sistema nervioso; excitación; agresividad; dilatación pupilar; temblores; vértigo.	Disminución en la capacidad de evaluar riesgos; disminución de la sensación de fatiga; baja percepción del riesgo.
Éxtasis	Estimulación del sistema nervioso; excitación; interfiere con la concentración y la capacidad de atención; afecta la visión.	Disminución de la sensación de fatiga; falsa sensación de seguridad y baja percepción del riesgo; susceptibilidad para el deslumbramiento; visión borrosa; baja capacidad de concentración.

## FATIGA CANSANCIO SOMNOLENCIA

Los tres estados se caracterizan por habilidades disminuidas para trabajar, reacciones lentas y erróneas; falta de capacidad para prever y anticiparse ante un incidente o siniestro; deterioro del juicio del conductor sobre su propio

estado como para reconocerlo, entre otros.

fundamentales de los usuarios de vehículos

## FACTORES PROTECTORES DURANTE LA CONDUCCION

El respeto por la norma y el uso correcto de cinturón de seguridad, SRI y del casco son factores protectores



## Uso adecuado del cinturón de seguridad

El cinturón se debe colocar lo más sujeto posible al cuerpo, plano y sin nudos o dobleces. El cinturón inferior debe estar situado por delante de las crestas ilíacas, los huesos que sobresalen en las caderas. La banda diagonal debe atravesar desde el hueso de la clavícula hasta el punto de sujeción inferior, pasando por el esternón. Esto es para que sujete al cuerpo desde un hueso duro y no desde el abdomen blando, sobre todo durante el embarazo.



## Uso del casco

La conformación física que el hombre tiene por naturaleza influye generalmente para que en toda caída que los motociclistas tengan a menos de 65 km/h, sea la cabeza la receptora de las contusiones, en primera instancia. Para mitigar los efectos negativos ante un siniestro, surgieron los cascos, los anteojos y los guantes, como formas de proteger el cuerpo.

En el mercado comercial actual existen tres variedades principales de cascos para motovehículos: abiertos, integrales y modulares. Desde

el Programa Salud Vial recomendamos el uso de los cascos integrales ya que proveen protección para la toda la cabeza, incluida la zona mandibular

Para maximizar la efectividad, el casco debe tener un tamaño acorde al cuerpo del usuario

El casco debe estar homologado. La fabricación de los mismos, sus características de uso y de resistencia se encuentran establecidas técnicamente para maximizar sus posibilidades de protección. El conjunto de requisitos que se exigen, en un tiempo y lugar

determinado, recibe el nombre de homologación.

## PRIMEROS AUXILIOS ANTE SITUACIONES DE SINIESTROS VIALES

En el trabajo en Salud Vial no debemos olvidar los Primeros Auxilios como herramientas indispensables a transmitir a la comunidad. Esto permitirá a la misma reconocer los pasos necesarios a implementar.

Por lo tanto, el equipo de salud deberá trabajar con los usuarios del sistema acciones que se orienten a la ayuda inmediata de una persona

herida hasta la llegada de asistencia profesional.

Debe quedar claro que los Primeros Auxilios no se refieren únicamente a la atención de lesiones o enfermedades físicas, sino también a otros cuidados iniciales como el apoyo

psicosocial a las personas que sufren daños emocionales causados por haber sido protagonistas o testigos de un hecho. Lo primero que debemos transmitir es que el sujeto no debe intervenir directamente en la escena a menos que cuente con

capacitación y destrezas para hacerlo, ya que muchas veces se puede ver perjudicado o puede perjudicar a quienes prestan ayuda y asistencia.

### USO ADECUADO DEL SISTEMA DE RETENCION INFANTIL (SRI)

1. Todos los niños deben viajar en un SRI mirando hacia atrás hasta la edad de 2 años o en su defecto, hasta alcanzar el peso y la talla máximos permitidos por los fabricantes del dispositivo.

2. Todos los niños que superen los límites de diseño del SRI mirando hacia atrás, deben ir en un SRI orientado hacia adelante con un arnés

completo hasta que le quede pequeño (aproximadamente 20kg – 4 años)

3. Todos los niños que superen el límite del SRI con arnés que se utiliza mirando hacia adelante, deben utilizar dispositivos elevadores con el cinturón de seguridad del auto hasta que éste último se ajuste adecuadamente a la contextura del niño. (Esto se logra mayoritariamente en los niños que alcanzan la estatura

de 140-150 cm, o entre los 8 y los 12 años de edad.)

4. Todos los niños mayores cuya estatura ya no requiere el uso del elevador deben utilizar el cinturón de seguridad provisto por el automóvil.

5. Todos los niños menores de 12 años deben viajar en el asiento trasero siendo recomendable mantener esta ubicación el mayor tiempo posible dado que es más segura.

**Seguridad Certificada**  
En la Argentina no se homologan sillas de seguridad. Por ello, elija solamente modelos de butacas que hayan sido testeadas y certificadas en Europa o en los EEUU.

**Normativa FMVSS213**  
para butacas homologadas de los EEUU y Canadá.

Las butacas deben tener visible la siguiente información:  
Peso y altura que acepta la butaca.  
Información en cuanto a la instalación de la misma.  
Identificación del fabricante y forma de contactarlo.  
Certificación (que cumple con la normativa FMVSS213).  
Nombre del modelo, número de serie y fecha de fabricación.

**Normativa ECE R 44/003**  
para los países de la Comunidad Económica Europea.

**Una para cada edad**  
Los modelos de sillitas se agrupan según las edades y los pesos del niño, por lo que van adaptándose a su crecimiento:

**Grupo "0"** (Silla cuna o "huevo")  
Hasta 10 kg. De 0 a 12 meses.

**Grupo "0+"**  
Hasta 13 kg. De 0 a 18 meses.

**Grupo "I"** (Silla infantil)  
De 9 a 18 kg. de peso.  
Hasta los 4 años.

**Grupo "II"** (Amoldador con respaldo)  
De 15 a 25 kg. de peso.  
De 4 a 6 años.

**Grupo "III"** (Amoldador)  
De 22 a 36 kg. de peso.  
De 6 a 12 años.

## MITOS SOBRE EL USO DEL CINTURÓN

*"Si quedo herido en un accidente, el cinturón dificultará el rescate".*

**FALSO:** Lo que en realidad complica el rescate de las personas heridas son las fracturas múltiples del conductor o pasajeros, producidas al golpearse contra el interior del vehículo. El cinturón se suelta con un simple click o se corta.

*"Podría quedar atrapado en caso de incendiarse el auto".*

**FALSO:** La verdad es que los incendios sólo ocurren en un 0.2% de los accidentes, y aunque estuviera en este caso, el cinturón de seguridad evitaría golpes mayores, fracturas y pérdida de conciencia. Una persona fracturada o inconsciente es incapaz de reaccionar y salir.

*"Si por el golpe salgo fuera del vehículo, tengo más posibilidades de quedar ileso".*

**FALSO:** Quien, como consecuencia de un choque o colisión, es lanzado fuera del vehículo y se estrella contra el pavimento tiene 5 veces más posibilidades de morir que aquél que está sujeto con el cinturón.

*"Yo tengo la fuerza suficiente como para controlar el vehículo en cualquier momento".*

**FALSO:** En una colisión, yendo a apenas 20 km/h, nuestro cuerpo es lanzado contra el volante y el parabrisas con una fuerza que equivale a seis veces el peso del propio cuerpo. Imaginate lo que sucede a velocidades mayores. El cinturón de seguridad nos sujeta y evita que salgamos disparados contra el panel o fuera del auto.

*"No creo que efectivamente me proteja".*

**FALSO:** Estudios internacionales han demostrado que el cinturón de seguridad reduce las consecuencias de los accidentes incluso a altas velocidades. ¿Quién le dice que no salvaría también su vida?

*"El uso de cinturón de seguridad es importante sólo en la ruta."*

**FALSO:** En Argentina, más de las tres cuartas partes de los accidentes ocurren en intersecciones; y del total, 9 de cada 10 ocurren en áreas urbanas, y la mayoría dentro de un radio de 40 kilómetros de los hogares de las víctimas. Por otra parte, el 50% de los fallecidos se producen por accidentes ocurridos en áreas urbanas.

*"Como nunca me ha pasado nada, no necesito el cinturón de seguridad".*

**FALSO:** Un accidente es un imprevisto. En Argentina nos caracterizamos por pensar "que a mí no me va a pasar", pero nadie está garantizado de por vida. Conversá con alguna persona que haya tenido un accidente..., probablemente te dirá que nunca antes tuvo uno. Esa es la regla general, quien tiene un accidente, seguramente no ha tenido accidentes anteriores

*"El cinturón de seguridad incomoda y limita movimientos".*

**FALSO:** El cinturón de seguridad, además de sus ventajas preventivas, ofrece mayor estabilidad y comodidad frente a las curvas y las calzadas en mal estado. Regulalo de modo que te sientas totalmente cómodo dentro de vehículo.

*"El cinturón me ensucia la ropa".*

**FALSO:** Los cinturones de seguridad son lavables. Es lógico que por falta de uso acumulen polvo.

*"Es complicado engancharlo".*

**FALSO:** Al comienzo puede resultarte incómodo habituarse al manejo de él. Pero si vos o tu familia sufren heridas y hospitalizaciones o mueren por no usar cinturón de seguridad será mucho más complicado.

## Referencias:

-Aldao, M.; Ronconi, L. (2011). Educación vial: convivir en el espacio público. Agencia Nacional de Seguridad Vial y Ministerio de Educación de la Nación. Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior de la Nación. [[http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/plan-motos-2012\\_.pdf](http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/plan-motos-2012_.pdf)]

-Primer estudio observacional en Argentina sobre hábitos y cultura vial. Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior de la Nación. [<http://www.oisevi.org/a/archivos/encuentros/ponencias/paises/Primer-estudioobservacional-en-Argentina.pptx>].

-Segundo estudio observacional en Argentina sobre hábitos y cultura vial. Agencia Nacional de Seguridad Vial, Ministerio del Interior de la Nación. [<http://observatoriovial.seguridadvial.gov.ar/documentos/segundo-relevamientonacional.pdf>]

-Boletín de vigilancia de enfermedades no transmisibles y factores de riesgo N°1, ps. 15-32. Argentina: Ministerio de Salud de la Nación. [[http://www.msal.gov.ar/ent/images/stories/vigilancia/pdf/2012-01\\_boletinepide\\_miologico-01.pdf](http://www.msal.gov.ar/ent/images/stories/vigilancia/pdf/2012-01_boletinepide_miologico-01.pdf)]

-Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449 (23-dic-1994). Boletín Oficial de la República Argentina N° 28.080, 10 de febrero 1995.2009).

### Contacto:

[coordinaciondecnt@gmail.com](mailto:coordinaciondecnt@gmail.com)

Alem 423. Paraná. Entre Ríos

Teléfono:

0343-4840210

Programa Salud Vial

[saludvial@hotmail.com](mailto:saludvial@hotmail.com)

### Ministro de Salud

Mg. *Sonia Velazquez*

### Coordinación de Fortalecimiento Institucional

*Bioing. Hernán Goncebat*

### Coordinación de Prevención de ECNT

*Lic. Soledad Garcilazo*

### Área Alimentación Saludable

*Lic. Evelyn Baraballe*

### Equipo de Certificación

*Lic. Laura Ceballos*

*Tec. Mariana Schneider*

### Programa Provincial Entre Ríos Libre de Humo de Tabaco

*Tec. Wolosko Cynthia, Responsable área técnica.*

*Dra. Silvina Tabarez, Responsable área Médica.*

### Área Actividad Física

*Profesores: Alejandra Pérez, Damián Benedetich, Sofía Laporta, Lucas Ramírez Bidart, Julia Gainza.*

### Programa de Salud Vial

*Tec. Antonio Poelman*

*Lic. Exequiel Ortiz*

### Programa Provincial de Detección y Control de Enfermedad Celíaca

*Dr. Alejandro Pais*

### Programa Provincial de Diabetes

*Tec. Pamela Vesco*

### Área Administrativa

*Hernán Hatt*

*Natasha Sagra*

*Hugo Nuñez*

*Jorgelina Rossi*