



Cruce seguro: Sistemas de Retención Infantil y Derechos Humanos contra la siniestralidad vial en Colombia

María Gabriela Vargas Parada

Julián Gutiérrez Martínez

Randy Villalba Arango

Diana Guarnizo Peralta

DOCUMENTOS 89



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

Dejusticia

Cruce seguro: Sistemas de Retención Infantil y Derechos Humanos contra la siniestralidad vial en Colombia

Resumen

En Colombia, el incremento de siniestros viales impacta desproporcionadamente a niños, niñas y adolescentes. Aunque la pandemia de COVID-19 generó una disminución temporal en estos eventos, la subsiguiente reactivación ha provocado un aumento alarmante, exacerbado por el uso intensivo de vehículos privados y conductas de conducción peligrosas. Este documento se propone dos objetivos esenciales: informar y sensibilizar sobre la grave situación de siniestralidad vial que afecta a la infancia y promover la incorporación de Sistemas de Retención Infantil (SRI) como un componente crucial de las políticas de seguridad vial nacionales. Mediante un análisis detallado de estadísticas tanto nacionales como internacionales, se resalta la imperiosa necesidad de adoptar medidas específicas de protección y explora los desafíos asociados a su implementación, subrayando la importancia de la colaboración entre el gobierno, la sociedad civil y el sector privado. Este documento no solo aborda una crisis de salud pública, sino que también plantea un marco para mejorar las políticas de seguridad vial, integrándolas dentro de un contexto más amplio de salud pública y derechos humanos. Adicionalmente, refuerza los esfuerzos de Dejusticia para tratar la seguridad vial como un asunto clave de salud pública y fomentar políticas que efectivamente reduzcan esta problemática.

Palabras clave: Siniestralidad vial, Derechos Humanos, Sistemas de Retención Infantil SRI, Salud pública, Enfoque Seguro.

Para citar este libro:

Vargas Parada, M., Gutiérrez Martínez, J., Villalba Arango, R., Guarnizo Peralta, D. (2024) *Cruce seguro: Sistemas de Retención Infantil y Derechos Humanos contra la siniestralidad vial en Colombia*. Dejusticia.

Safe Crossing: Child Restraint Systems and Human Rights in the Fight against Road Traffic Accidents in Colombia

Abstract

In Colombia, the increase in road accidents disproportionately impacts children and adolescents. Although the COVID-19 pandemic led to a temporary decrease in these events, the subsequent reactivation has caused an alarming increase, exacerbated by the intense use of private vehicles and dangerous driving behaviors. This document aims to achieve two essential objectives: to inform and raise awareness about the serious situation of road traffic accidents affecting childhood and to promote the incorporation of Child Restraint Systems (CRS) as a crucial component of national road safety policies. Through a detailed analysis of both national and international statistics, the urgent need to adopt specific protective measures is highlighted, and the challenges associated with their implementation are explored, emphasizing the importance of collaboration between the government, civil society, and the private sector. This document not only addresses a public health crisis but also provides a framework for improving road safety policies, integrating them into a broader context of public health and human rights. Additionally, it reinforces the efforts of Dejusticia to address road safety as a key public health issue and to promote policies that effectively reduce this problem.

Keywords: Road traffic accidents, Human Rights, Child Restraint Systems (CRS), Public Health, Safety Approach.

To quote this book:

Vargas Parada, M., Gutiérrez Martínez, J., Villalba Arango, R., Guarnizo Peralta, D. (2024) *Safe Crossing: Child Restraint Systems and Human Rights in the Fight against Road Traffic Accidents in Colombia*. Dejusticia.

**Cruce seguro:
Sistemas de
Retención Infantil
y Derechos
Humanos contra
la siniestralidad
vial en Colombia**

MARÍA GABRIELA VARGAS PARADA Politóloga con estudios complementarios en Desarrollo y Sociología de la Universidad de los Andes. Ha trabajado como investigadora y coordinadora de proyectos en temas de salud, género y construcción de paz. Actualmente es investigadora en el área de Justicia Económica en Dejusticia. <https://orcid.org/0009-0006-2188-090X>

JULIÁN GUTIÉRREZ MARTÍNEZ Abogado y especialista en Derecho Constitucional de la Universidad Nacional de Colombia. Magíster en Sociología de la Universidad de Oxford. Tiene estudios complementarios en derechos económicos, sociales, culturales y ambientales (DESCA) y en protección internacional de los derechos de los pueblos indígenas y consulta previa. Actualmente es investigador de la línea de Justicia Económica, en temas de empresas y derechos humanos, en Dejusticia. <https://orcid.org/0000-0002-6771-1267>

RANDY VILLALBA ARANGO Economista y magíster en Economía de las Políticas Públicas de la Universidad del Rosario. Ha trabajado en diferentes entidades estatales para la justificación de políticas públicas con base en la analítica de datos. Actualmente es investigador en el área de Justicia Económica en Dejusticia. <https://orcid.org/0000-0002-9501-264X>

DIANA GUARNIZO PERALTA Abogada y especialista en Derecho Constitucional de la Universidad Nacional de Colombia. Ph. D. en Derecho y LL. M. en Derecho Internacional de los Derechos Humanos de la Universidad de Essex. Actualmente se desempeña como directora del área de Justicia Económica en Dejusticia. <https://orcid.org/0000-0001-7615-7475>

Cruce seguro: **Sistemas de** **Retención Infantil** **y Derechos** **Humanos contra** **la siniestralidad** **vial en Colombia**

María Gabriela Vargas Parada

Julián Gutiérrez Martínez

Randy Villalba Arango

Diana Guarnizo Peralta



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP

María Gabriela Vargas Parada

Cruce seguro: Sistemas de Retención Infantil y Derechos Humanos
contra la siniestralidad vial en Colombia / Julián Gutiérrez Martínez,
Randy Villalba Arango, Diana Guarnizo Peralta–Bogotá: Editorial
Dejusticia 2024

xiv, 66 pg; 24 cm (Documentos)

ISBN: 978-628-7517-89-9

1. Siniestralidad vial 2. Derechos Humanos 3. Sistemas de Retención
Infantil (SRI) 4. Salud pública 5. Enfoque Seguro

Documentos Dejusticia 89

CRUCE SEGURO: SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL Y DERECHOS
HUMANOS CONTRA LA SINIESTRALIDAD VIAL EN COLOMBIA

ISBN: 978-628-7517-89-9 Versión impresa

ISBN: 978-628-7517-90-5 Versión digital

Este documento ha sido producido con la ayuda de una subvención de The Global Road Safety Partnership, un proyecto alojado por la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja (IFRC). El contenido de este documento es responsabilidad exclusiva de los autores y bajo ninguna circunstancia puede considerarse que refleja las posiciones de la IFRC ni las de Bloomberg Philanthropies.

Centro de Estudios de Derecho, Justicia y Sociedad, Dejusticia

Calle 35 N° 24-31, Bogotá, D.C.

Teléfono: (57 1) 608 3605

Correo electrónico: info@dejusticia.org

<https://www.dejusticia.org>



Licencia Creative Commons 4.0 Internacional

Atribución - No Comercial - Compartir Igual

Puede ser descargado gratuitamente en <https://www.dejusticia.org>

Corrección de estilo: Andrés Felipe Hernández C.

Ilustración y montaje de portada: Diana Carolina González

Preprensa: Precolombi EU, David Reyes

Impresor: Ediciones Antropos Ltda.

Bogotá D. C., junio de 2024

Contenido

AGRADECIMIENTOS	XI
LISTA DE ACRÓNIMOS Y ABREVIATURAS	XIII
INTRODUCCIÓN: ARRANQUEMOS SEGUROS	1
SEMÁFORO EN ROJO PARA LA VULNERABILIDAD DE LA INFANCIA EN LAS CALLES	5
Alerta de mortalidad infantil por siniestros viales en Colombia.....	6
Causas y factores de riesgo de siniestralidad vial en menores	18
SEMÁFORO EN VERDE PARA LA SOLUCIÓN	21
Enfoque de sistema seguro.....	21
Los sistemas de retención infantil como parte de la solución a un problema de salud pública	24
MAPA VIAL PARA LA ACCIÓN SALVAVIDAS EN COLOMBIA	29
Señales confusas: normatividad y espacios sin ley	29
UNIDOS EN EL VIAJE: LA IMPORTANCIA DE LA IMPLEMENTACIÓN Y REGLAMENTACIÓN.....	41
Implementación y reglamentación de los SRI: el principio de responsabilidad compartida	41
BIBLIOGRAFÍA	47
RECURSOS GRÁFICOS	53

Agradecimientos

Desde la línea de Justicia Económica de Dejusticia, agradecemos a Maryluz Barragán por su apoyo en la revisión y promoción de este documento. También agradecemos a Cristina Annear y Mariana Escobar por sus útiles comentarios y a Claudia Luque por su ayuda en el proceso editorial.

Lista de acrónimos y abreviaturas

ANSV	Agencia Nacional de Seguridad Vial
DALY	Años perdidos por discapacidad ajustados, por sus siglas en inglés (<i>disability-adjusted life years</i>)
IHME	Instituto de Métricas y Estadísticas de Salud
INMLCF	Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses
NNA	Niños, niñas y adolescentes
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONSV	Observatorio Nacional de Seguridad Vial
SRI	Sistemas de retención infantil
YLD	Años perdidos por discapacidad, por sus siglas en inglés (<i>years lived with disability</i>)
YLL	Años de vida perdidos debido a mortalidad prematura
WP.29	Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos

INTRODUCCIÓN: ARRANQUEMOS SEGUROS

Colombia, al igual que otros países, se enfrenta a una creciente crisis en la seguridad vial. Pese al corto declive en cifras que ocurrió durante la emergencia sanitaria global provocada por la pandemia del COVID-19, esta problemática ha incrementado en los últimos años. Si bien las restricciones temporales de movilidad redujeron brevemente los índices de accidentes, la reactivación social y económica ha llevado a un repunte preocupante en las cifras de siniestralidad, exacerbadas por un aumento en el uso del transporte individual y por prácticas de conducción riesgosas, como el exceso de velocidad. Aún más grave es que esta crisis afecta de manera desproporcionada a niños, niñas y adolescentes (NNA), que son una parte significativa de las víctimas de siniestros viales.

Esta crisis ha sido largamente desatendida en las discusiones públicas sobre seguridad vial. Por un lado, el grueso de la ciudadanía sigue desconociendo las dimensiones de la siniestralidad vial en Colombia y cómo esta afecta a un grupo altamente vulnerable como los niños, niñas y adolescentes. Por el otro, las políticas públicas en materia de seguridad vial no han adoptado hasta ahora medidas específicas orientadas a reducir la siniestralidad en niños, pese a que se han dado avances en otras medidas, como el control de la velocidad (por medio de la Ley Julián Esteban)¹. A pesar de la rigurosidad de esta ley en la regulación de la velocidad, aún no se han establecido normativas que obliguen a usar sistemas de retención infantil (SRI). Este vacío legislativo convoca

1 La Ley Julián Esteban, que entró en vigencia en 2022, representa un paso significativo en el control de la velocidad y es una medida crítica para mejorar la seguridad vial en Colombia.

a incluir medidas obligatorias que garanticen la seguridad integral de los usuarios más jóvenes de las vías.

El presente documento tiene, entonces, un doble propósito. En primer lugar, busca informar y sensibilizar sobre las dimensiones y la severidad de la siniestralidad vial infantil. En segundo lugar, busca promover la discusión sobre la necesidad de consolidar los SRI como un pilar central de la estrategia nacional de seguridad vial. Así, se hace un llamado a la acción para que el gobierno, la sociedad civil, el sector privado y la comunidad internacional cooperen para adoptar un enfoque basado en los derechos humanos que asegure un compromiso genuino con la protección de los más jóvenes y de las comunidades más vulnerables.

Para lograr estos objetivos, el documento se divide en cuatro partes. La primera hace un análisis exhaustivo del panorama actual de los siniestros viales en Colombia, detallando estadísticas específicas de mortalidad y lesiones en menores², al igual que comparando estas cifras con la situación a nivel internacional. Con ello buscamos resaltar la urgente necesidad de abordar esta crisis en el país. La segunda parte señala algunas de las medidas que deberían adoptarse para disminuir las cifras de siniestralidad. Allí se destaca la relevancia de adoptar un enfoque de sistema seguro que promueva soluciones integrales y proactivas para prevenir los siniestros viales y, en última instancia, para minimizar las fatalidades y lesiones graves en las carreteras. Dentro de este marco de seguridad, los SRI son presentados como una medida esencial y efectiva para proteger a la población infantil en situaciones de riesgo vial. Además, en esta sección se discuten los desafíos para la implementación de SRI, incluyendo el contexto normativo y las barreras que tiene su aplicación práctica, enfatizando que la colaboración entre diferentes actores sociales y el compromiso estatal son fundamentales para garantizar su efectividad. Por último, la tercera y la cuarta parte están orientadas a documentar cómo la adopción de los SRI se justifica dentro del marco normativo internacional y constitucional de Colombia,

2 Desde el año 2011 hasta septiembre de 2023. Estos datos fueron solicitados a la Agencia Nacional de Seguridad Vial por Dejusticia mediante un derecho de petición de información en septiembre de 2023.

así como según el principio de ‘responsabilidad compartida’ ampliamente impulsado por la Organización Mundial de la Salud (OMS).

Este documento se puede considerar una guía de acción crucial, proponiendo un mapa que oriente la preservación de vidas y la promoción de una movilidad segura y sostenible para la infancia en Colombia. Al integrar la seguridad vial a un contexto más amplio de salud pública y derechos humanos no solo se busca responder a una crisis, sino transformarla en una oportunidad para lograr un desarrollo sostenible y equitativo. Finalmente, este documento también hace parte del aporte que viene haciendo Dejusticia³ para mostrar el problema de la siniestralidad vial como un asunto de salud pública y contribuir en la adopción de medidas de política pública que ayuden a su reducción.

3 Ver, por ejemplo, las publicaciones: Angarita, P. A. & Guarnizo, D. (2022). *Seguridad vehicular y derecho internacional económico: preguntas y respuestas para Colombia*. Dejusticia. <https://www.dejusticia.org/publication/seguridad-vehicular-y-derecho-internacional-economico-preguntas-y-respuestas-para-colombia/>; Angarita, P. A. & Guarnizo, D. (2021). *Normas, vehículos y usuarios: un análisis constitucional de siniestralidad vial y seguridad vial en Colombia*. Dejusticia. <https://www.dejusticia.org/publication/normas-vehiculos-y-usuarios-un-analisis-constitucional-de-siniestralidad-vial-y-seguridad-vial-en-colombia/>; Angarita, P. A., García Ruíz, J. & Guarnizo, D. (2021). *Omisiones que matan: estándares en seguridad vehicular y calidad del aire, su impacto en los derechos humanos*. Dejusticia. <https://www.dejusticia.org/publication/omisiones-que-matan-estandares-en-seguridad-vehicular-y-calidad-del-aire-su-impacto-en-los-derechos-humanos/>

SEMÁFORO EN ROJO PARA LA VULNERABILIDAD DE LA INFANCIA EN LAS CALLES

Como mencionamos en la introducción, con la reactivación post-COVID-19, rápidamente volvimos a experimentar altos números de siniestros viales conforme se levantaban las restricciones y se retomaban las actividades habituales. Así, si bien se trata de una problemática asociada a la movilidad y al transporte, a la vez esta toma fuerza como un problema de salud pública. Además, la expansión del transporte individual —caracterizado por el incremento en el uso de vehículos de cuatro, dos y tres ruedas— sumado a prácticas de conducción riesgosas (como el exceso de velocidad) y a deficiencias en la implementación y el control de políticas de tránsito son factores determinantes en el agravamiento de esta situación. Específicamente, se observa una preocupante vulnerabilidad en poblaciones como niños, niñas y adolescentes, cuyas condiciones de desarrollo físico, cognitivo y social los exponen a mayores riesgos en el entorno vial.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (2023), las fatalidades ocasionadas por siniestros de tránsito son la segunda causa de muerte entre los NNA de 5 a 15 años. Respecto a los menores de cinco años, las defunciones por esta causa ocupan el segundo lugar entre las causas de muerte no comunicable, superadas únicamente por las lesiones accidentales. Esta estadística no solo destaca la magnitud del riesgo que enfrentan los menores en las vías, sino que también subraya la imperiosa necesidad de adoptar y fortalecer políticas de seguridad vial enfocadas en proteger a este grupo vulnerable.

Analizar los patrones de movilidad que tienen estos menores revela una dimensión adicional de su vulnerabilidad. Según datos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV] (2021b), la mayoría de los

NNA entre 10 y 15 años se desplazan a sus instituciones educativas a pie o en motocicletas, prácticas que incrementan su exposición al riesgo vial. Estos hallazgos —obtenidos a través de un derecho de petición de información interpuesto por Dejusticia en septiembre de 2023— enfatizan la urgencia de implementar medidas de seguridad vial robustas que no solo contemplen la infraestructura y la regulación del tráfico, sino también la educación y la concientización ciudadana.

Así las cosas, la problemática de la siniestralidad vial debe ser abordada con la seriedad y el rigor que caracterizan a las intervenciones en salud pública, reconociendo que su solución demanda un enfoque multidisciplinario y la cooperación entre diferentes actores y niveles gubernamentales. Más aún, la protección de los sectores más vulnerables de la población, especialmente los niños, niñas y adolescentes, debe ser un eje central en la formulación de políticas de seguridad vial, las cuales tienen que aspirar no solo a reducir la incidencia de siniestros, sino también a crear entornos viales seguros para todos. Para mostrar las dimensiones de este problema, a continuación se presentan los datos de fatalidades de NNA menores de quince años desde 2011 a septiembre de 2023, y se incluyen también algunas comparaciones internacionales.

Alerta de mortalidad infantil por siniestros viales en Colombia

Fallecidos menores de 15 años en Colombia

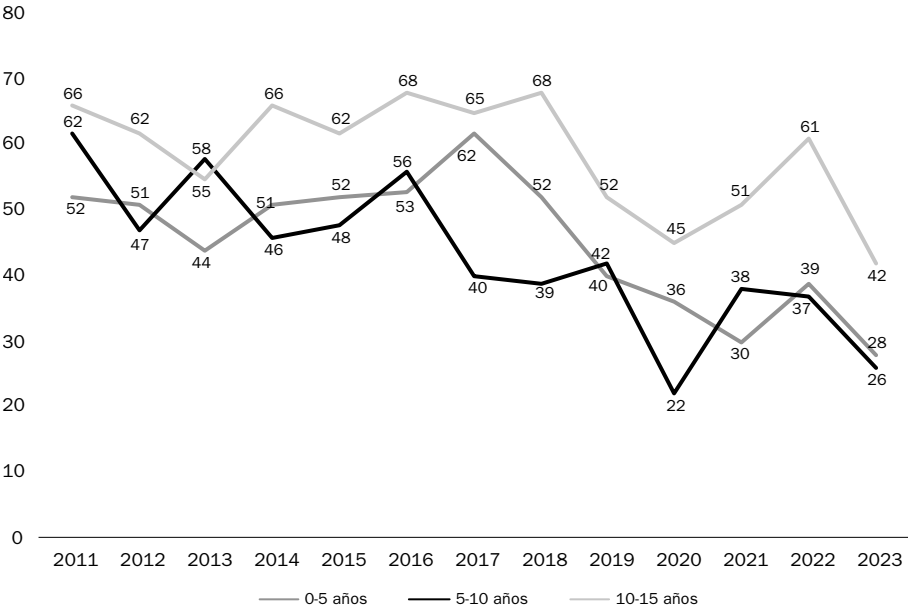
Entre 2011 y 2023⁴, en Colombia se registraron 2049⁵ fallecimientos de menores de 15 años en siniestros viales. Al examinar la distribución por edades (gráfica 1), se identifica que la franja de edad más afectada es 10-15 años (763 personas), seguida por menores de 5 años (590 personas) y, finalmente, por el grupo de 5-10 años (561 personas). Esta distribución sugiere que los riesgos de siniestralidad vial incrementan con la edad en este grupo demográfico, pues son los niños y niñas de entre 10 y 15 años quienes presentan mayores tasas de mortalidad. La realidad, como ha sido ampliamente documentada, se recrudece en personas entre 15

4 Los datos disponibles son con corte a septiembre de 2023.

5 Conteo de peatones y de usuarios de vehículo particular y motocicleta.

y los 35 años⁶. No obstante, los menores de 5 años también presentan cifras preocupantes; por ejemplo, en 2013 superaron los fallecimientos de los mayores de 10 años. Simultáneamente, los datos revelan que en este periodo de tiempo, del total de menores fallecidos, el 58 % de las fatalidades correspondió a niños (1186 personas) y el 42 %, a niñas (862 personas), evidenciando una mayor vulnerabilidad de los niños frente a las niñas en este tipo de siniestros (gráfica 2).

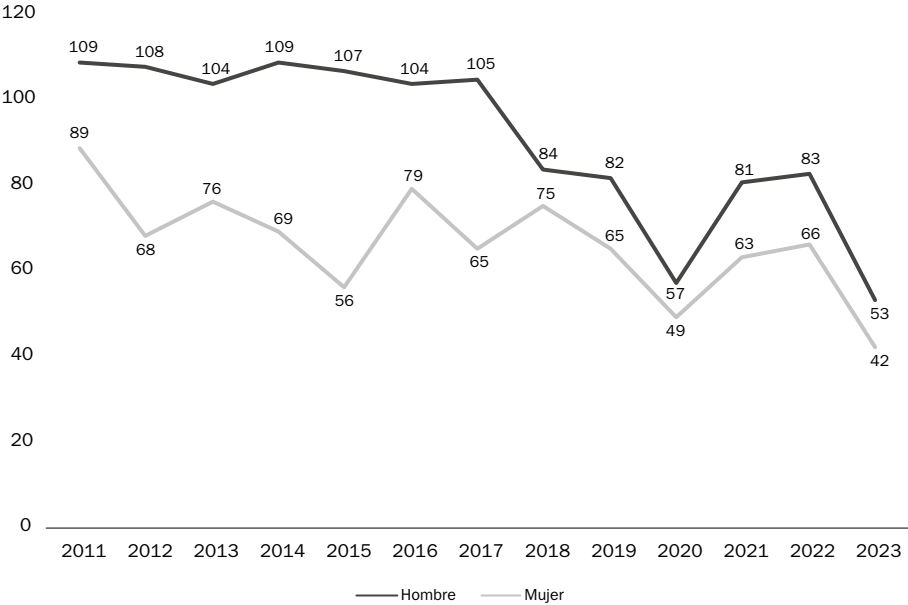
Gráfica 1. Siniestralidad vial en menores de entre 0 y 15 años en Colombia por grupo etario (2011-2023)



Fuente: elaboración propia con base en datos de la ANSV a través de la dirección del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (ONSV) (vía derecho de petición de información).

6 Ver ANSV, 2023.

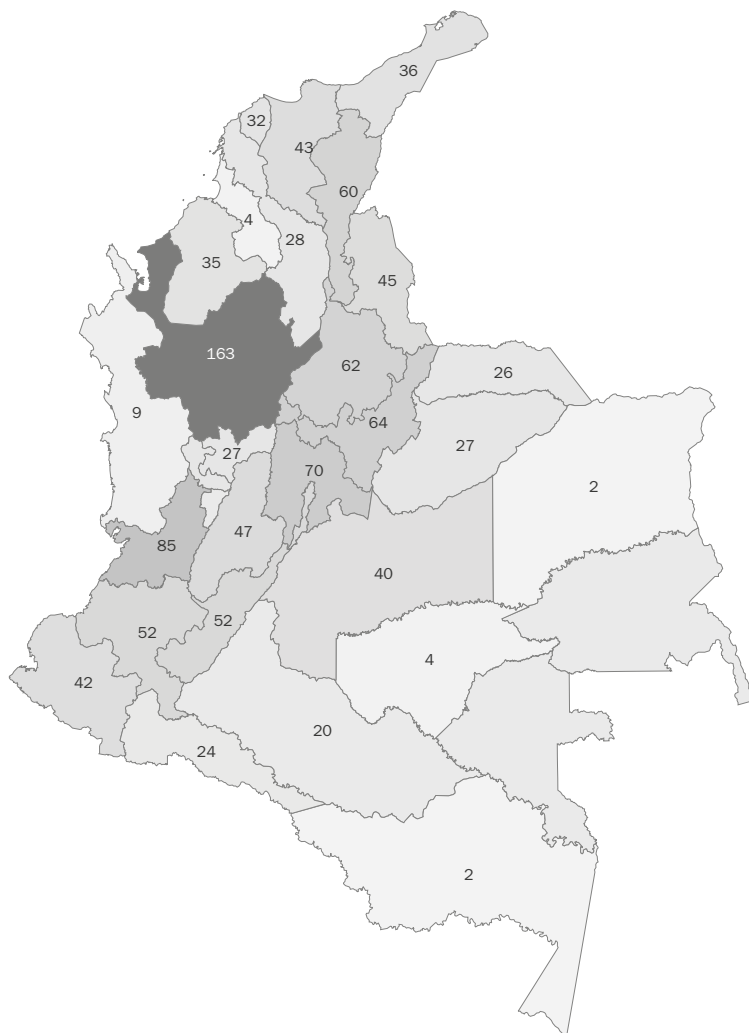
Gráfica 2. Siniestralidad vial en menores de entre 0 y 15 años en Colombia por sexo (2011-2023)



Fuente: elaboración propia con base en datos de la ANSV a través de la dirección del ONSV (vía derecho de petición de información).

Por otra parte, la siniestralidad vial en menores acumulada entre 2018 y 2023 tiene una distribución mayoritariamente homogénea en todo el territorio nacional. Como podemos evidenciar en el mapa 1, departamentos como Antioquia, Valle del Cauca y Cundinamarca tienen las cifras más altas, con 163, 85 y 70 siniestros fatales respectivamente.

•

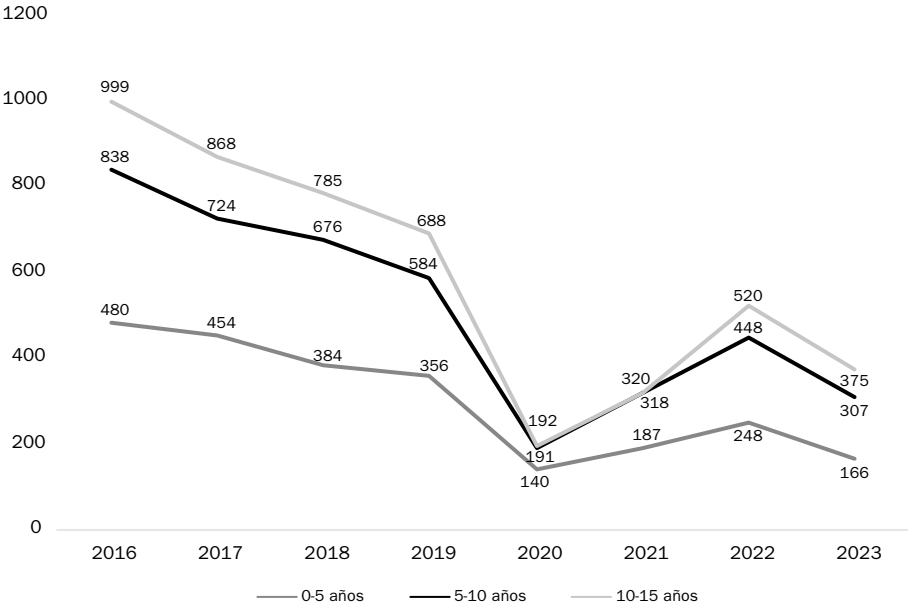


9

En cuanto a las lesiones, entre 2016 y septiembre de 2023 el Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF) valoró a 11 248 menores de 15 años, documentados por el ONSV, lo que representa

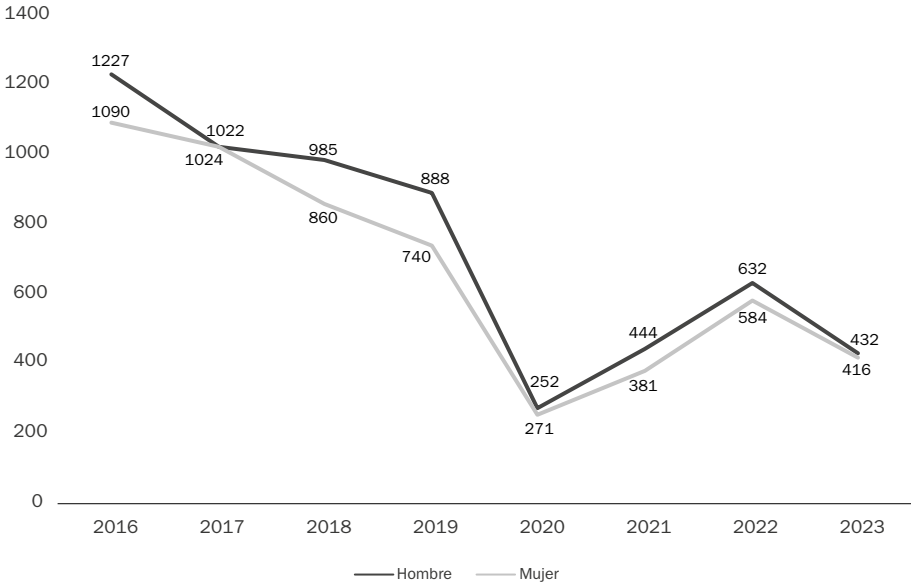
el 4,3 % del total de lesionados reportados por la ANSV (gráfica 4). El análisis por género y edad muestra que 4745 lesionados pertenecen al grupo 10-15 años; 4088, al de 5-10 años; y 2415, a menores de cinco años, con una proporción de 52 % de niños y 48 % de niñas (gráfica 5). Este patrón reafirma la tendencia observada en los fallecimientos: los varones y las edades más altas dentro del grupo demográfico presentan una mayor vulnerabilidad. Asimismo, la recurrencia de peatones entre los lesionados reitera la urgencia de reforzar las políticas de seguridad vial dirigidas a este grupo. Para tal fin, la educación vial y las infraestructuras seguras pueden ser claves en la prevención de lesiones.

Gráfica 3. Lesionados menores de entre 0 y 15 años valorados por el INMLCF entre 2016-2023



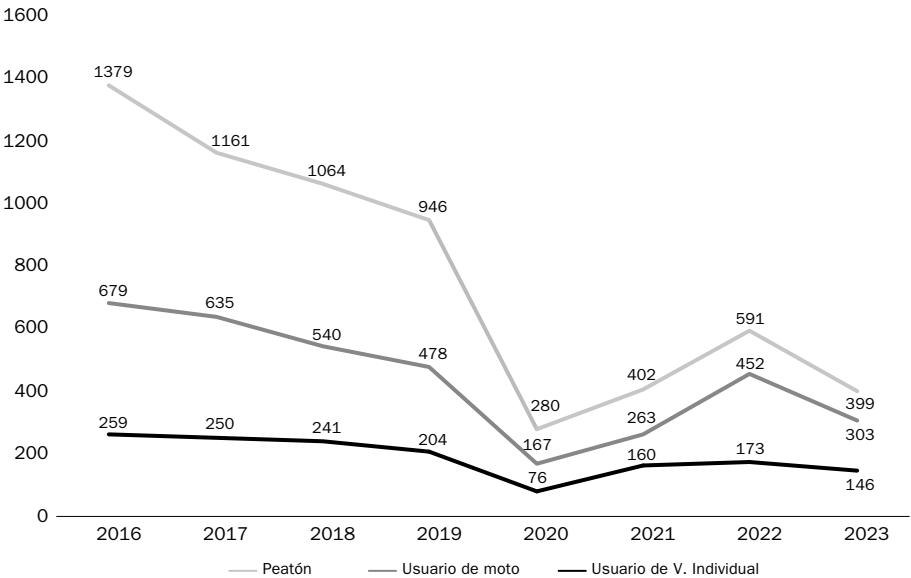
Fuente: elaboración propia con base en datos de la ANSV a través de la dirección del onsv (vía derecho de petición de información).

Gráfica 4. Lesionados menores de entre 0 y 15 años valorados por el INMLCF entre 2016-2023 por sexo



Fuente: elaboración propia con base en datos de la ANSV a través de la dirección del onsv (vía derecho de petición de información).

Gráfica 5. Lesionados menores de entre 0 y 15 años valorados por el INMLCF entre 2016-2023 por medio de transporte utilizado



Fuente: elaboración propia con base en datos de la ANSV a través de la dirección del onsv (vía derecho de petición de información).

El compendio de datos revela que, a pesar de los esfuerzos por mejorar la seguridad vial en Colombia, los menores de 15 años siguen enfrentándose a una alta vulnerabilidad en las vías del país. La tendencia a que haya una mayor afectación en niños, especialmente en aquellos entre 10 y 15 años, así como la significativa proporción de peatones entre los fallecidos y lesionados, señala claras direcciones para la acción gubernamental y comunitaria. Es imprescindible desarrollar e implementar estrategias de seguridad vial que consideren las necesidades específicas de este grupo, promoviendo entornos seguros para su movilidad y reforzando la educación vial desde edades tempranas.

De todas formas, aunque la prevalencia de peatones y motociclistas entre las víctimas de siniestros viales podría sugerir que se deben priorizar políticas enfocadas en estos grupos, no se debe subestimar la protección de los ocupantes de vehículos, especialmente los niños. La vulnerabilidad específica de este grupo demográfico, dada su constitución física y su etapa de desarrollo, justifica plenamente la necesidad de implementar medidas de protección adecuadas; como los SRI, que están diseñados para ofrecer la máxima seguridad posible en caso de colisiones o frenazos bruscos.

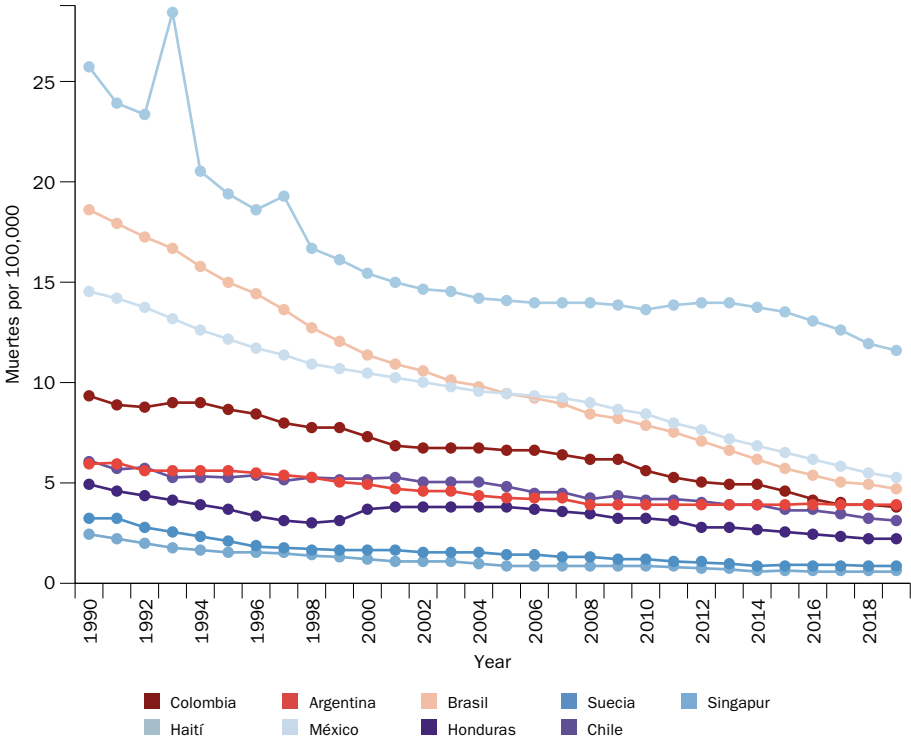
En este sentido, la regulación y reglamentación de los SRI es una estrategia fundamental dentro de un enfoque integral de seguridad vial. Esta medida no solo cumple con los deberes estatales de proteger a los ciudadanos más jóvenes, sino que también promueve una conciencia colectiva sobre la importancia de adoptar prácticas seguras de movilidad desde edades tempranas. Al combinar estas acciones con esfuerzos para mejorar la seguridad de peatones y motociclistas, Colombia podría avanzar significativamente hacia la reducción de la mortalidad y las lesiones graves en menores de 15 años. Así, se alinearía con los estándares internacionales de protección infantil y fomentaría una cultura de seguridad vial inclusiva y efectiva.

Perspectiva comparada de la siniestralidad vial en menores

El Instituto de Métricas y Estadísticas de Salud (IHME) reportó en 2019 que la tasa de mortalidad en siniestros de transporte para niños menores de 5 años en Colombia es de 3,56 por cada 100 000 habitantes. Esta cifra se alinea con los promedios reportados en Latinoamérica (gráfica 6), superando a Honduras, que registra la tasa más baja con 1,94, y

ubicándose por debajo de Haití, el país con la tasa más alta (11,43). En el espectro regional, Colombia se encuentra junto a Brasil (que tiene 4,46), México (5,05), Argentina (2,93) y Chile (2,84). Hay que señalar que se ha registrado un descenso considerable en Colombia desde 1990, cuando la tasa era de 9,22 muertes por cada 100 000 habitantes, lo que indica un descenso del 60 %. No obstante, estas cifras aún son altas en comparación con las de países con sistemas de tránsito más seguros, como Singapur (0,31) y Suecia (0,57).

Gráfica 6. Evolución de la tasa de fatalidades viales para menores de 5 años en Colombia y otros países

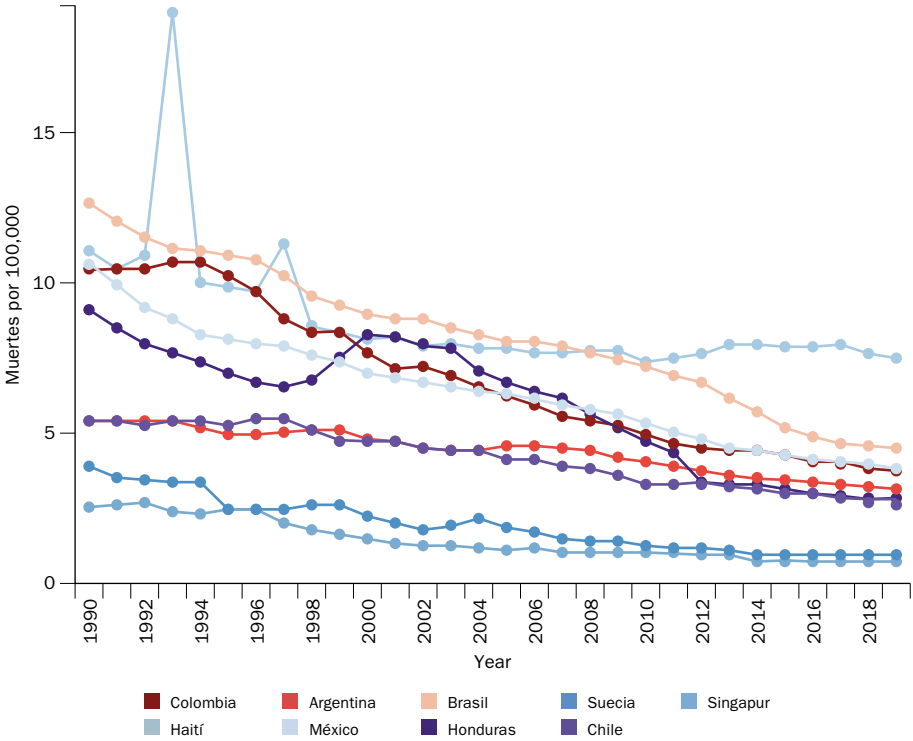


Fuente: IHME (2019).

Para la población entre 5 y 14 años, la tasa de fatalidades viales de Colombia fue estimada por el IMHE en 3,67 muertes por cada 100 000 habitantes en 2019. La tasa está en una posición intermedia en la región. En los extremos están, con las tasas más altas, Haití (7,37) y Ecuador (7,18), mientras Chile (2,59) y Honduras (2,7) tienen las tasas más bajas. De forma similar a como ocurre con los menores de 5 años,

la tasa de fatalidades viales de personas entre 5 y 14 años ha tenido un comportamiento decreciente, parecida a otros países de la región. En 1990, en Colombia el valor estimado era 10,44 muertes por cada 100 000 habitantes, lo que significa frente a 2019 una reducción de 66 %. Sin embargo, la tasa es aún muy superior a los países de mejor desempeño, como Singapur (0,52) y Suecia (0,8).

Gráfica 7. Evolución de la tasa de fatalidades viales para personas entre 5 y 14 años en Colombia y otros países



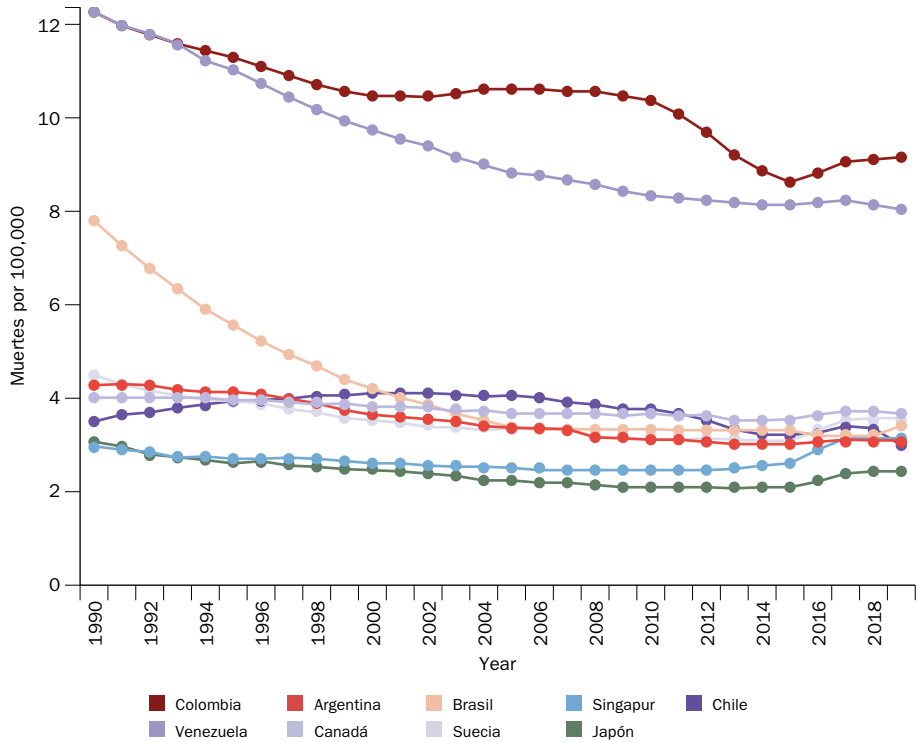
Fuente: IHME (2019).

La siniestralidad vial afecta de manera significativa a los más jóvenes, particularmente a niñas y niños menores de 5 años, lo que se evidencia en la métrica de años vividos con discapacidad resultante de lesiones viales (YLD⁷). Según esta métrica, Colombia registra la cifra más

7 YLD representa el equivalente a un año completo de vida saludable perdido debido a discapacidad o mala salud.

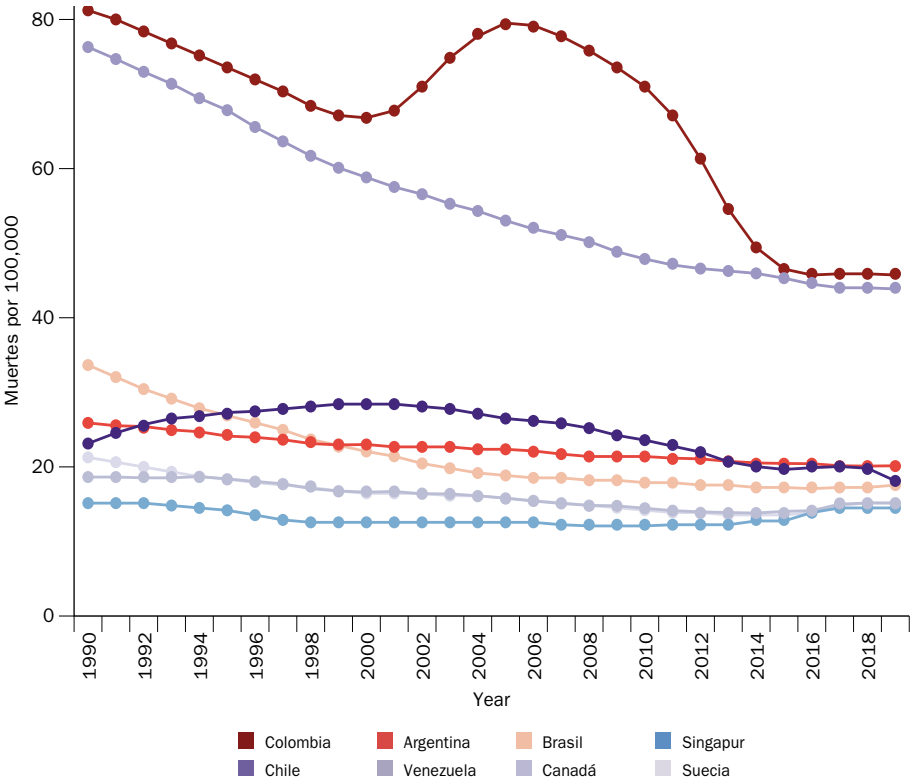
elevada en las Américas, con 9,18 YLD por 100 000 habitantes, marcando una de las tasas más altas a nivel global para este grupo de edad. Por su parte, Venezuela tiene una tasa de 8, mientras que Argentina presenta una cifra más baja, con 2,97. En contraste, países con los registros más bajos en esta métrica, como Japón, cuentan con un índice de tan solo 2,38 YLD por 100 000 habitantes (gráfica 8). En menores de entre 5 y 14 años, la métrica para Colombia arrojó en 2019 un valor de 45,94 YLD por 100 000; Venezuela tuvo 33,72; Argentina, 19,68; y Chile, 17,98 (gráfica 9). Los países de mejor desempeño tienen valores inferiores a 15, entre los que destacan Canadá, Suecia y Singapur.

Gráfica 8. Evolución de la tasa de años perdidos por discapacidad a causa de lesiones viales para menores de 5 años en 2019



Fuente: IHME (2019).

Gráfica 9. Evolución de la tasa de años perdidos por discapacidad a causa de lesiones viales para menores de entre 5 y 14 años en 2019



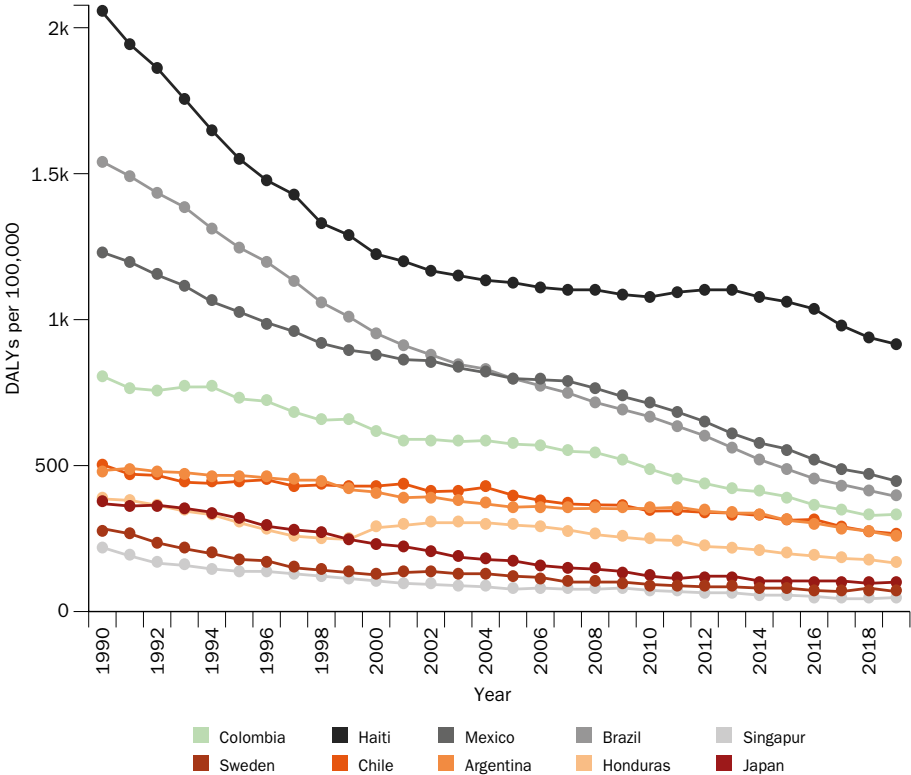
Fuente: IHME (2019).

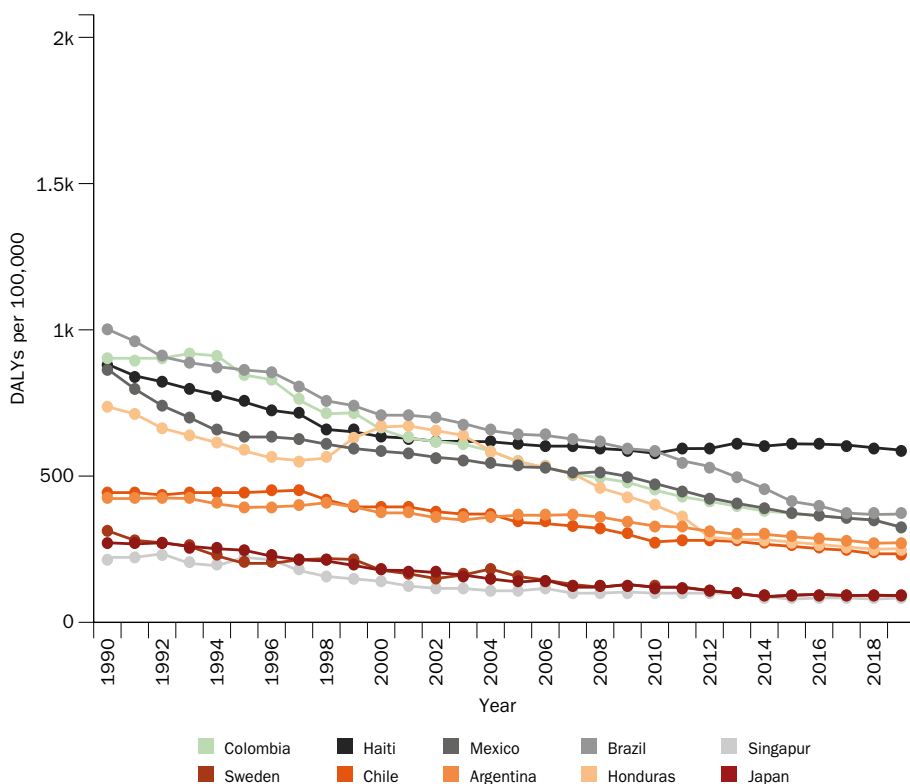
Por último, hay que evaluar la métrica de años de vida ajustados por discapacidad (DALY), que combina el impacto de la mortalidad prematura y la discapacidad en una sola cifra. Un DALY equivale a un año de vida saludable perdido. La suma de los años de vida perdidos por muerte prematura (YLL) y los años que se viven con discapacidad (YLD) representa los DALY asociados a una enfermedad o afección en una población específica. La gráfica 10 muestra la evolución de los DALY generados por lesiones viales en niños menores de 5 años y en aquellos entre 5 y 14 años, desde 1990 hasta 2019. Para ambos grupos de edad, Colombia presenta una tendencia descendente en DALY, lo que indica una mejora en la seguridad vial a lo largo del tiempo.

Sin embargo, cuando se compara con otros países, la tasa de DALY de Colombia sigue siendo relativamente alta. Por ejemplo, en la

categoría de menores de 5 años, Colombia supera a países como Chile y Argentina, y se encuentra muy por encima de aquellos países con los menores índices, como Japón y Suecia. Esta tendencia se mantiene similar en el grupo de 5 a 14 años, donde Colombia, aunque ha reducido sus DALY, aún tiene una tasa más alta frente a los países con los mejores registros en seguridad vial. La disminución constante en las tasas de Colombia es positiva, pues asciende al 60 %, pero la comparación subraya la necesidad de hacer esfuerzos para mejorar la prevención de lesiones viales en niños.

Gráfica 10. Años perdidos con discapacidad ajustados (DALY) para población menor a 5 años y para personas entre 5 y 14 años en Colombia y otros países entre 1990-2019





Fuente: IHME (2019).

Causas y factores de riesgo de siniestralidad vial en menores

Ahora bien, hay que considerar que el nivel socioeconómico influye significativamente en la vulnerabilidad a siniestros de tránsito. Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), el 90 % de las muertes por siniestros viales a nivel global ocurren en países de ingresos bajos y medianos, a pesar de contar solo con el 60 % de los vehículos del mundo. Estas altas tasas de siniestros comparadas con las de países de ingresos altos demuestran que hay desigualdades en las condiciones de seguridad vial y el acceso a infraestructuras adecuadas. Adicionalmente, dentro de los países de ingresos altos, las comunidades con menos recursos económicos también enfrentan un mayor riesgo de estar involucradas en siniestros viales. Este fenómeno destaca la importancia de abordar las disparidades socioeconómicas como parte integral de las estrategias de prevención en seguridad vial (World Health Organization [WHO], 2023a).

Otro factor es el género, pues los hombres tienen más probabilidades de verse involucrados en siniestros viales que las mujeres, especialmente los hombres jóvenes menores de 25 años, que representan el 73 % de las muertes en siniestros, tres veces más que sus pares mujeres. Sin embargo, hay que considerar que las principales causas de muerte en siniestros de tránsito están relacionadas con comportamientos riesgosos, como no usar cinturones de seguridad, no sujetar a los niños y no usar cascos. Tomar estas prevenciones reduce hasta 71 % el riesgo de lesiones cerebrales y muerte en siniestros de motocicleta, además de disminuir el riesgo de lesiones y muerte para los pasajeros de automóviles en los asientos traseros y delanteros (WHO, 2023a).

Por otra parte, existe una relación directa entre la velocidad y la posibilidad de un accidente, así como con la gravedad de los eventos. Un aumento del 1 % en la velocidad media aumenta en 4 % la probabilidad de que ocurra un accidente fatal y aumenta el riesgo de lesiones graves en un 3 %. Igualmente, el consumo de alcohol y otras sustancias al conducir aumenta el riesgo de siniestros fatales, que resultan en muertes o lesiones graves (WHO, 2023a).

Con este panorama, es evidente que, por una serie de razones, los niños, niñas y adolescentes son más vulnerables a la muerte y a sufrir lesiones por siniestros de tránsito que los adultos. Estas razones, o factores de riesgo, pueden clasificarse como no modificables o modificables, considerando las condiciones físicas y cognitivas, por un lado, y las condiciones externas, por el otro (Toroyan & Peden, 2007). Además, existen factores posteriores al accidente que pueden exacerbar la gravedad de las lesiones o incrementar el riesgo de muerte de los menores implicados en un accidente de tráfico. Estos incluyen: la rapidez y eficacia de la respuesta de emergencia, la disponibilidad y el acceso a atención médica adecuada, y la capacidad del sistema de salud para brindar cuidados críticos especializados. La demora en cualquiera de estos aspectos puede traer consecuencias fatales o resultar en lesiones graves y prevenibles.

Entre los factores de riesgo no modificables están la edad, el sexo, la estatura, el género y la etapa de desarrollo del niño (en cuanto a las limitaciones de su cognición y atención), así como las limitaciones de su visión y audición (Toroyan & Peden, 2007). Por ejemplo, entre menor sea el tamaño de un niño, es menos probable que los demás usuarios de la vía lo vean mientras circula, ya sea como peatón o en algún medio

de transporte. Igualmente, los reducidos niveles de concentración o capacidad cognitiva para juzgar la velocidad y la distancia, combinados con una mayor impulsividad, hacen que sea más probable que niños y niñas se pongan en el camino de otros usuarios de la carretera con poca antelación (Toroyan & Peden, 2007). Estos factores de riesgo no modificables prueban que la adopción de un enfoque de sistemas seguros es esencial para mantener a los niños a salvo en la carretera, sabiendo que los errores al usarla son de esperar en este grupo de edad.

Entre los factores de riesgo modificables se incluyen: la decisión de tomar riesgos, la influencia de los compañeros y la inexperiencia en las habilidades de los usuarios de la vía pública; por ejemplo, niños pequeños que cruzan la carretera de forma segura o están aprendiendo a montar en bicicleta, o adolescentes y adultos jóvenes que son aprendices de conducción o conductores (Toroyan & Peden, 2007). Estos factores de riesgo pueden modificarse mediante intervenciones basadas en pruebas que aumenten los conocimientos, las habilidades y la conciencia de las consecuencias. Comportamientos como no utilizar sistemas de retención y cascos, exceso de velocidad y conducción distraída (en el caso de los adolescentes) exponen a los jóvenes a un riesgo elevado de sufrir traumatismos por siniestros de tránsito.

Por último, los factores de riesgo ambientales incluyen infraestructuras deficientes (como la ausencia de aceras o de zonas seguras para cruzar la carretera) o la tolerancia de velocidades inseguras para vehículos en las escuelas y otras zonas frecuentadas por niños y adolescentes. Entre los factores de riesgo relacionados con el vehículo que son específicos para los niños están la falta de Isofix⁸ para los sistemas de retención infantil, la fabricación de barras parachoques en los vehículos de motor con materiales poco resistentes o la limitada visión trasera de los vehículos de motor para ver objetos más pequeños. Estos factores pueden modificarse mediante una combinación de educación, leyes y su cumplimiento, construcción de infraestructuras viarias más seguras y mayor disponibilidad de vehículos más seguros (Vincenten *et al.*, 2022).

8 Es un estándar ISO (ISO 13216) de sistema de sujeción para sillas de seguridad para niños. El sistema define unos puntos de anclaje estándares que deben ser manufacturados en los carros, permitiendo que las sillas de seguridad para niños se monten de forma rápida y segura.

SEMÁFORO EN VERDE PARA LA SOLUCIÓN

Enfoque de sistema seguro

De acuerdo con Welle *et al.* (2018), el enfoque de sistema seguro es un giro hacia una comprensión sistémica de la seguridad vial, y su principio central es que, aunque los errores en la vía no son evitables, las muertes y las lesiones sí lo son. Este enfoque surgió en países del norte global como Suecia y Países Bajos durante la década de los noventa, pero ha ido tomando relevancia internacional. De hecho, fue incluido como uno de los Objetivos del Desarrollo Sostenible por las Naciones Unidas (Objetivos 3^o y 11^o) y ha sido desarrollado con mayor profundidad en las declaraciones de alto nivel de Estocolmo (2020)¹¹ y Nueva York

-
- 9 Objetivo 3: garantizar una vida sana y promover el bienestar para todos en todas las edades: “3.6. Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito en el mundo” y “3.9. Para 2030, reducir sustancialmente el número de muertes y enfermedades producidas por productos químicos peligrosos y la contaminación del aire, el agua y el suelo”.
 - 10 Objetivo 11: lograr que las ciudades sean más inclusivas, seguras, resilientes y sostenibles: “11.2. De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad”.
 - 11 Declaración de Estocolmo. Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: alcanzar los objetivos mundiales para 2030. 19-20 de febrero de 2020. <https://policiaeducador.com/wp-content/uploads/2020/02/Declaraci%C3%B3n-de-Estocolmo.pdf>

(2022)¹², al igual que en los últimos dos Decenios de la Acción por la Seguridad Vial (2011-2020¹³ y 2021-2030¹⁴).

Un modelo seguro parte de cinco premisas o principios: (i) *todas las personas cometen errores*, por eso su objetivo es anticiparse a estos; (ii) como las personas son *vulnerables a ser heridas*, el diseño de las vías y los vehículos debe evitar la muerte o los traumatismos graves de los usuarios; (iii) *la responsabilidad es compartida*, incluyendo a quienes “diseñan y mantienen las carreteras, fabrican vehículos y gestionan programas de seguridad” (OMS, 2020, p. 9); (iv) *toda muerte o lesión grave es prevenible*; y (v) los actores deben ser *proactivos en vez de reactivos*, actuando con el fin de que haya cero muertes o traumatismos graves.

Tal visibilidad internacional ha traído a la conversación la importancia de este tipo de medidas, que van más allá de la educación, capacitación, reglamentación y el control de cumplimiento (Welle *et al.*, 2018), pues estas últimas ponen toda la responsabilidad en los usuarios de las vías. En cambio, para llevar a la práctica los objetivos del Decenio, el Plan Mundial de la Organización Mundial de la Salud se basa en la idea de contrarrestar “las causas subyacentes de las muertes y lesiones graves causadas por siniestros de tránsito, especialmente la falibilidad y vulnerabilidad humana y la responsabilidad de los gobiernos de proteger a sus ciudadanos” (Welle *et al.*, 2018, p. 5).

Este propone, además, cinco ejes de acción claves para construir un sistema seguro: (i) un transporte multimodal y la planificación del uso

12 Declaración de Nueva York [Political Declaration of the High-Level Meeting on Improving Global Road Safety]. 1 de julio de 2022. <https://www.un.org/pga/76/wp-content/uploads/sites/101/2022/06/23-June-Political-Declaration-on-Road-Safety.pdf>

13 Asamblea General de las Naciones Unidas. Resolución aprobada por la Asamblea General, Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020. Doc. ONU A/RES/64/255 (1 de marzo de 2010). <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/roadsafe/docs/A-RES-64-255s.pdf>

14 Asamblea General de las Naciones Unidas. Resolución aprobada por la Asamblea General el 31 de agosto de 2020, Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030. Doc. ONU A/RES/74/299 (2 de septiembre de 2020). https://contralaviolenciavial.org/uploads/A_RES_74_299_S.pdf

del territorio, (ii) una infraestructura vial segura, (iii) vehículos seguros, (iv) un uso seguro de las vías de tránsito y (v) respuestas efectivas tras las colisiones (OMS, 2020). Estos deberían llevar a la construcción de vías que sean más seguras y humanas, para así reducir las consecuencias graves o fatales de los siniestros, pero también para mejorar la calidad del aire, propiciar que las personas se sientan más seguras caminando y fomentar la movilidad en medios alternativos de transporte (como la bicicleta), buscando disminuir el uso de vehículos motorizados y así mejorar la movilidad. Es en el marco de esta visión y de estas medidas que los SRI cobran particular importancia.

Adicionalmente, desde la perspectiva de salud pública, la seguridad vial involucra múltiples determinantes que incluyen comportamientos humanos, diseño y uso de infraestructura, tecnologías vehiculares y sistemas de respuesta a emergencias. Al reconocer la interdependencia de estos factores, el enfoque de sistema seguro propone una intervención integral que va más allá de la mera corrección del comportamiento individual. Implica una transformación del entorno vial para reducir las oportunidades de siniestros y mitigar sus consecuencias cuando ocurren. Esto se alinea con una premisa clave de salud pública, que el ambiente en el que viven y se mueven las personas debe ser seguro y propicio para la salud.

También, el enfoque de sistema seguro, por buscar prevenir siniestros y mitigar sus consecuencias, se conecta directamente con el disfrute de derechos fundamentales como la vida, el mínimo vital, la salud, la educación y el trabajo. Así, este modelo no solo salva vidas, sino que también mejora la calidad de vida de las comunidades, al reducir la carga de enfermedades y discapacidades. Además, el sistema seguro ayuda a disminuir las cargas económicas resultantes de costos por atención médica, la pérdida de productividad laboral, y los gastos legales y de rehabilitación. Dicha reducción refleja otro principio vital de salud pública: la eficiencia en el uso de recursos para maximizar el bienestar colectivo.

En todo caso, llevar a la práctica estas medidas e implementar los sistemas de retención infantil implica retos enormes para los países, especialmente aquellos del sur global. Por ejemplo, se necesita (i) *desarrollar marcos jurídicos* que conecten los reglamentos técnicos basados en la mejor evidencia con un marco de derechos humanos que proteja a los NNA como usuarios de las vías; (ii) *superar barreras financieras* y

tecnológicas para implementar el uso de los SRI; y (iii) llevar a la práctica el principio de *responsabilidad compartida* entre la comunidad internacional, el gobierno, los actores privados y la sociedad civil para garantizar su implementación legal, además de medir el progreso y su impacto real mediante el seguimiento y la vigilancia constante. En este sentido, ahora desarrollaremos el lugar de los SRI en esta discusión y cómo se presentan estos retos en el contexto colombiano.

Los Sistemas de Retención Infantil como parte de la solución a un problema de salud pública

La seguridad infantil es parte de la agenda de seguridad vial general que busca conseguir un sistema seguro para todos los usuarios. Al respecto, los instrumentos de las Naciones Unidas, las declaraciones de alto nivel de Estocolmo (2020) y Nueva York (2022), y el Plan Nacional de Seguridad Vial en Colombia (2022-2031) hacen énfasis en el enfoque de sistema seguro y priorizan la seguridad vial infantil. A continuación se describen los sistemas de retención infantil (SRI), destacando su potencial para salvar vidas y reducir lesiones graves. Luego, se presentan los conceptos incorporados en la agenda internacional y nacional de seguridad vial, indicando los énfasis que hay sobre seguridad vial infantil.

Los SRI, comúnmente conocidos como sillas infantiles, de bebé o de niño, son dispositivos diseñados para colocarse en el asiento del vehículo con el fin de sostener a los usuarios de manera adecuada y más segura en situaciones como frenadas bruscas o colisiones¹⁵. Este sistema consta de dos elementos principales: la silla en sí misma y la forma como se ajusta al asiento del vehículo, de ahí su denominación SRI. No basta únicamente con la silla; se requiere un ajuste adecuado al vehículo, que puede lograrse mediante cinturones de seguridad de tres puntos o sistemas de fijación como Isofix o Latch. Estos últimos son mecanismos estandarizados que facilitan el aseguramiento¹⁶.

15 Ver, por ejemplo, la guía: Fundación MAPFRE (s. f.). *¿Qué debo saber sobre los sistemas de retención infantil?* <https://www.fundacionmapfre.org/blog/que-debo-saber-sobre-los-sistemas-de-retencion-infantil/>

16 Texto adaptado de Fundación MAPFRE (s. f.).

Para garantizar la seguridad de las niñas y niños durante los trayectos en vehículo, es necesario utilizar SRI en lugar de los cinturones de seguridad que tiene el vehículo directamente. Dada la pequeña estatura que los niños y niñas, dichos cinturones no se ajustan adecuadamente, lo que podría resultar en lesiones y ponerlos en peligro. Por ejemplo, cuando el cinturón diagonal queda muy cerca del cuello o el cinturón inferior se coloca sobre el abdomen. Igualmente la falta de comodidad puede llevar a que no les sea posible doblar las piernas, lo que podría provocar que se deslicen hacia adelante durante el viaje.

Los Sistemas de Retención Infantil como una medida que reduce la mortalidad infantil

Según la literatura científica, los SRI que incluyen asientos de sujeción de cinco puntos orientados hacia atrás y hacia adelante han demostrado ser altamente efectivos para prevenir lesiones en pasajeros infantiles. Un estudio pionero hecho por Ellen Hertz (1996) examinó datos de Estados Unidos entre 1988 y 1994, y concluyó que el uso de SRI en automóviles disminuyó el riesgo de mortalidad en 71 % para bebés y en 59 % para niños pequeños, comparado con no usar ningún tipo de sujeción. Ampliando estos hallazgos, Rice y Anderson (2009) utilizaron datos del registro de choques de Estados Unidos y encontraron que los asientos de seguridad para niños disminuyen significativamente el riesgo de fallecimiento en comparación con no utilizar ningún sistema de retención. Específicamente para los bebés lactantes, el riesgo se reduce en un 73 %; para niños de 1 año, en 76 %; para los de 2 años, en 60 %; y para los de 3 años, la reducción es del 59 %. Además, se encontró que los asientos de seguridad son particularmente más efectivos en siniestros que involucran vuelcos, en áreas rurales y en camiones ligeros. Para niños de 2 y 3 años, se determinó que los cinturones de seguridad ofrecen un nivel de protección comparable a los asientos de seguridad respecto a la prevención de fallecimientos.

Al evaluar la efectividad de los SRI frente a los cinturones de seguridad, Elliott *et al.* (2006) analizaron los informes de siniestros de tránsito en Estados Unidos y descubrieron que los SRI otorgaban una reducción del 28 % en el riesgo de muerte en niños de 2 a 6 años en comparación con el uso exclusivo de cinturones de seguridad, con un riesgo relativo ajustado de 0,72 y un intervalo de confianza del 95 %,

de 0,54 a 0,97¹⁷. Este estudio tomó en cuenta variables como la posición del asiento y el tipo de vehículo, entre otros. Con ello concluyó que incluso considerando los casos de uso indebido grave de los SRI, la efectividad estimada se mantenía significativa, aunque ligeramente menor, con un 21 % de reducción en el riesgo de muerte (riesgo relativo, 0,79; intervalo de confianza del 95 %, 0,59-1,05) (Elliott *et al.*, 2006). Finalmente, Zaloshnja *et al.* (2007) examinaron una muestra representativa de choques severos en Estados Unidos y determinaron que las probabilidades de lesiones ajustadas eran un 81,8 % menores para los niños pequeños en asientos infantiles en comparación con aquellos asegurados únicamente con cinturones de seguridad (intervalo de confianza del 95 %, 58,3 %-92,1 % más bajas).

Los Sistemas de Retención Infantil como una medida costo-efectiva para la salud pública

Ahora bien, las lesiones viales no solo impactan la salud de los individuos, sino también la economía de un país, pues sus costos incluyen atención médica de emergencia, hospitalizaciones prolongadas y rehabilitación. De acuerdo con la literatura existente, el uso insuficiente de SRI está vinculado con un incremento en las lesiones infantiles y, con ello, en los costos sanitarios. Por ejemplo, Lee *et al.* (2012) estudiaron los resultados de 37 375 pacientes menores de 16 años implicados en siniestros de tránsito incluidos en la base de datos nacional de traumatismos de Estados Unidos. Los autores descubrieron que el 45,7 % de todos los pacientes estaban sujetos y que una mayor puntuación de gravedad de la lesión y un mayor riesgo de cirugía de urgencia se asociaban a la no utilización de sistemas de retención.

Por su parte, Han (2017) investigó la correlación entre el uso del cinturón de seguridad y los costos hospitalarios derivados de lesiones

17 El riesgo relativo (RR) indica cuánto reduce o aumenta el riesgo de un resultado dado (en este caso, muerte o lesiones) según un determinado factor o una intervención (SRI en comparación con cinturones de seguridad). Un RR menor a 1 implica reducción del riesgo. El intervalo de confianza del 95 % ofrece un rango en el que se espera encontrar el verdadero RR si el estudio se repitiera múltiples veces. Un intervalo que no incluye el valor 1 sugiere que el resultado es estadísticamente significativo, proporcionando así mayor seguridad sobre la efectividad de la intervención evaluada.

en siniestros de tránsito, utilizando datos de Nebraska entre 2004 y 2013. Los resultados muestran que los costos hospitalarios promedio son significativamente menores para los ocupantes de vehículos que utilizaban cinturón de seguridad de cintura-hombro (2909 USD), solo de cintura (2289 USD), cinturón para niños (1132 USD) o cojines elevadores (1473 USD), en comparación con aquellos que no usaban ningún tipo de cinturón de seguridad (7099 USD). Tras ajustar por factores relevantes, los costos hospitalarios siguen siendo significativamente menores, y resalta la asociación entre el uso del cinturón de seguridad y la reducción de costos hospitalarios entre los ocupantes lesionados en siniestros de tránsito. Este hallazgo subraya la importancia de fomentar el uso del cinturón de seguridad; no solo para salvar vidas, sino también como una medida costo-efectiva para reducir gastos médicos. Además, Decina y Lococo (2005) abordaron el uso correcto, el uso incorrecto y la falta de uso de los SRI en siete estados de EE. UU., observando a 5527 niños de menos de 36 kg (80 lb) en 4126 vehículos y entrevistando a los conductores. Los resultados mostraron que el 62,3 % de esos niños iban sujetos con SRI; el 25,9 %, con el cinturón de seguridad; y el 11,8 %, sin cinturón. Los autores señalaron que la probabilidad de sufrir lesiones graves entre los niños que no llevaban el cinturón de seguridad era tres veces mayor que entre los que sí lo llevaban.

Para complementar la forma en que el uso de los SRI ayuda a mejorar la salud pública en general y la seguridad de los niños, Nazif-Muñoz *et al.* (2016) publicaron un estudio en Chile para determinar la asociación entre la legislación de SRI y la incidencia de lesiones graves en niños. Allí encontraron que la legislación estaba asociada a una reducción significativa, del 24 % en niños gravemente lesionados por vehículo y del 19 % en niños gravemente lesionados por población, en el primer año de su promulgación. Este estudio señala que para apoyar este tipo de reformas a largo plazo es necesario considerar otras medidas, como la aplicación policial, las campañas de información pública y la participación de profesionales de la salud pública en la educación de los padres sobre los beneficios de usar SRI.

A pesar de la evidencia, la adopción de SRI es insuficiente en muchas regiones, incluida Colombia, donde las tasas de uso son bajas y los siniestros de tránsito siguen siendo una causa significativa de lesiones pediátricas graves y de mortalidad. Al respecto, el informe *Indicadores de desempeño en la seguridad vial en Colombia* de la Agencia Nacional

de Seguridad Vial (2022b) estableció que es escaso el uso de SRI, pues apenas un 9,5 % de conductores de auto hace uso de este importante elemento para la seguridad vial de los niños menores de 2 años. El 50,57 % de niños viajando en la silla trasera lo hace sin ningún tipo de retención.

Los esfuerzos realizados en otros países demuestran el potencial que tienen las medidas integrales para mejorar la seguridad de los menores en las vías. Sin embargo, para que Colombia avance significativamente en esta área, es fundamental que haya una colaboración más estrecha entre el gobierno, la sociedad civil y el sector privado. Las políticas deben centrarse no solo en la regulación y el cumplimiento, sino también en asegurar que los SRI sean accesibles para todas las familias, independientemente de su nivel socioeconómico. La inversión en infraestructura vial segura —junto con programas educativos dirigidos a padres, cuidadores y la comunidad en general— podría marcar una diferencia sustancial en la reducción de las lesiones y muertes de niños en siniestros de tráfico. En conclusión, Colombia tiene la oportunidad de liderar con el ejemplo en la región, adoptando un enfoque holístico en seguridad vial infantil que refleje un compromiso genuino con la protección de sus ciudadanos más jóvenes y vulnerables.

MAPA VIAL PARA LA ACCIÓN SALVAVIDAS EN COLOMBIA

Señales confusas: normatividad y espacios sin ley

Recientemente, México aprobó una reforma constitucional para introducir el derecho humano a “la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad”¹⁸. Este avance constitucional ha abierto una discusión global sobre las obligaciones internacionales de los Estados respecto a la movilidad humana y la posibilidad de avanzar hacia un derecho humano a la movilidad segura, con sus elementos y su exigibilidad.

Mencionamos anteriormente que Naciones Unidas señaló como importante en dos de sus objetivos de la Agenda 2030 reducir las muertes por siniestros viales y construir un sistema más seguro. Esta visión se ha plasmado en los documentos que desarrollan los decenios por la seguridad vial, pero dichos desarrollos están precedidos por algunos documentos políticos internacionales no vinculantes que, en todo caso, iluminan el sentido de esta discusión, como la Nueva Agenda Urbana 2016-2036 de ONU Hábitat (2017) o la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad del Foro Mundial Urbano.

Además de lo anterior, diferentes instrumentos internacionales han hablado sobre el derecho a la movilidad, en contextos y poblaciones variadas. Estos en buena medida se han encargado de profundizar sobre

18 Decreto por el que se declaran reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial [Congreso de los Estados Unidos Mexicanos]. 18 de diciembre de 2020.

el derecho a la *libre circulación*¹⁹, como la capacidad de desplazarse libremente en el territorio nacional y poder escoger el lugar de residencia. Sin embargo, esta nueva agenda global plantea un giro de perspectiva: ver el transporte como un medio para la garantía de otros derechos²⁰ a partir de las relaciones de *indivisibilidad, interrelación e interdependencia* (Pinto, 2004). Esto implica para los Estados obligaciones de *respeto*, basados en los principios de *igualdad y no discriminación* en favor de ciertos grupos históricamente discriminados. Además, implica la prevalencia del interés superior de los niños y niñas; la *protección* frente a las acciones de terceros, como las empresas, para asegurar estos derechos que guían la construcción de un sistema seguro; y la *garantía* y adopción de medidas suficientes para el goce de estos derechos, la protección de la vida de estos usuarios de las vías y la destinación del máximo de recursos disponibles para lograrlo.

Derecho internacional de los derechos humanos

Frente a la adopción de regulaciones sobre SRI bajo el foco de un sistema seguro, los Estados tienen ciertas obligaciones de *respeto* frente a poblaciones especialmente vulnerables e históricamente discriminadas, garantizando los principios de igualdad y no discriminación (Comité Derechos Económicos, Sociales y Culturales [DESC], 2009). Esto se refiere a la multiplicidad de factores estructurales que impiden el acceso a espacios seguros para la movilidad y para, con ello, garantizar otros derechos, como los estigmas asociados a la discapacidad, la desigualdad

19 Ver, por ejemplo: Declaración Universal de Derechos Humanos, artículo 13; Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos, artículo 12; Convención Americana de Derechos Humanos, artículo 22; Comité de Derechos Humanos, Observación general n.º 27, 1999.

20 Esto se cruza con la visión del transporte en el marco del *derecho a la ciudad* (ONU Hábitat, 2017; Reynoso et al., 2023). Según ONU Hábitat, aunque no es reconocido como un derecho autónomo, el derecho a la ciudad puede ser definido como el derecho de todos los habitantes a “a habitar, utilizar, ocupar, producir, transformar, gobernar y disfrutar de ciudades, pueblos y asentamientos urbanos justos, inclusivos, seguros, sostenibles y democráticos, definidos como bienes comunes para una vida digna, que deben compartirse y pertenecer a todos los miembros de la comunidad” (ONU Hábitat, 2020, p. 3). Algunos de estos elementos pueden ser útiles para entender las facetas del derecho a la movilidad segura.

socioeconómica, o la discriminación étnica, racial o en razón del género (Comisión Interamericana de Derechos Humanos [CIDH], 2017, 2019). En respuesta, los Estados deben abstenerse de tomar medidas que profundicen estas formas de estigmatización y adoptar, en cambio, una perspectiva *diferencial e interseccional* que considere a quienes son más vulnerables por su edad (como NNA y adultos mayores), al igual que su distribución geográfica y territorial (Martínez *et al.*, 2022, p. 23).

En algunas poblaciones específicas, garantizar la movilidad implica aun más la necesidad de considerar su interconexión con la garantía de otros derechos. En relación con los niños y niñas, la Convención sobre los Derechos del Niño²¹ establece en su artículo 3-1 que su interés superior debe prevalecer en la adopción de medidas regulatorias (Comité de los Derechos del Niño, 2013a). Asimismo, en la intersección con la discapacidad, las medidas que se tomen deben buscar que las personas puedan llevar una vida más independiente y tener acceso en igualdad. La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2008)²² afirma que existen una serie de barreras relacionadas con la infraestructura y las formas de adaptación que requiere el transporte público (Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad [CDPD], 2014). En ese sentido, tanto el enfoque de protección de la legislación como las acciones que tome el Estado deben tener en cuenta sus necesidades y capacidades diferenciadas.

Estas consideraciones sobre el enfoque de la actuación del Estado están íntimamente relacionadas con la obligación de *garantía o cumplimiento*, ya que este debe tomar las medidas necesarias para garantizarle el goce efectivo de derechos a esta población²³ partiendo de la *interrelación e interdependencia*; es decir, como vehículo para la satisfacción de otros derechos. En el caso de los niños, niñas y adolescentes, su *interés superior* (art. 3-2) debe ser interpretado en el marco de otros derechos

21 Organización de las Naciones Unidas, Convención sobre los Derechos del Niño (1997).

22 Organización de las Naciones Unidas, Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad (2008), art. 9.

23 En el mismo sentido, el artículo 16 del Protocolo de San Salvador dice que “todo niño sea cual fuere su filiación tiene derecho a las medidas de protección que su condición de menor requiere por parte de su familia, de la sociedad y del Estado”.

humanos. Por ejemplo, incluyendo el derecho a la vida (art. 6) y su relación con el desarrollo integral, que —según el Comité de los Derechos del Niño— se refiere a un concepto holístico que incluye el desarrollo físico, mental, moral, etc. (Comité de los Derechos del Niño, 2013b). Igualmente, se relaciona con el derecho al más alto nivel de salud (art. 12-2), pues los Estados deben adoptar medidas “a fin de asegurar la plena efectividad de este derecho” (Comité de los Derechos del Niño, 2013b), incluyendo un sistema seguro que los proteja de aquellos factores que producen lesiones y muertes por siniestros viales.

Igualmente, el transporte tiene una relación ineludible con la promoción de un medio ambiente propicio para la garantía del desarrollo integral. Es importante mencionar que el Comité de los Derechos del Niño —en su más reciente observación general n.º 26 sobre un medio ambiente sano— hizo una referencia explícita a la necesidad de que los Estados construyan “infraestructuras seguras, saludables y resilientes para que el aprendizaje sea efectivo”. Esto se desarrolla en la idea de promover “vías peatonales y ciclistas y medios de transporte público” (Comité de los Derechos del Niño, 2023, párr. 55) para garantizar otros derechos, como el descanso, el juego, el esparcimiento y las actividades recreativas (art. 31). Más aún, este comité afirma que debe estudiarse “la posibilidad de: a) permitir el acceso, con medios de transporte seguros, asequibles y accesibles, a zonas verdes, grandes espacios abiertos y espacios naturales para el juego y las actividades recreativas” (Comité de los Derechos del Niño, 2023, párr. 61). Así, el principio de interés superior se complementa adecuadamente con el enfoque de un sistema seguro, pues pone en el centro de la discusión el rol de los NNA como usuarios de las vías y las responsabilidades de todos los actores de tomar las medidas necesarias para proteger sus derechos.

Finalmente, el Estado debe *proteger* a los niños y niñas de las prácticas de terceros que puedan amenazar la garantía de sus derechos, al igual que asegurarse de que existan medios para la reparación de daños. El Comité de Derechos del Niño es enfático en decir que existe un deber de protección frente a actividades comerciales, incluyendo “la aprobación de leyes y reglamentos, su seguimiento y [la] aplicación o la aprobación de políticas” (Comité de los Derechos del Niño, 2013c, párr. 15). Así, hacer efectivo el interés superior del niño y la prelación de sus derechos sobre los demás puede implicar la regulación de temas como “el transporte y otras cuestiones económicas, comerciales o financieras

generales” (Comité de los Derechos del Niño, 2013c, párr. 33). Esto implica que las legislaciones y la política que regule el uso obligatorio de sistemas de retención infantil —para servicios de transporte tanto privados como públicos— es una carga proporcional que satisface la prevalencia de la protección de niños y niñas.

En vista de lo anterior, las regulaciones nacionales sobre SRI deben dialogar directamente con otras obligaciones internacionales de *respeto, protección y garantía* frente a la movilidad de algunas poblaciones y su vínculo con otros derechos. Así pues, el interés superior de niños y niñas debe permear: (i) el comportamiento del Estado y su papel como garante de los derechos a la salud y al desarrollo integral; (ii) las medidas que permitan el alcance del nivel más alto de salud, al prevenir las muertes por siniestros viales; (iii) la regulación de las obligaciones de privados frente a la protección de los derechos de NNA y de su interés superior como usuarios de las vías y de un transporte seguro; (iv) la valoración de sus acciones considerando la interrelación e interdependencia que tiene este con otros derechos, como el derecho a la educación o a un medio ambiente sano; y (v) la visibilidad de la interseccionalidad en su aproximación, pues, por ejemplo, niños y niñas en condición de discapacidad, que además deben soportar otro tipo de discriminaciones y formas de estigmatización, tienen más barreras para acceder a un sistema de transporte seguro.

Derecho constitucional en Colombia

Desde Dejusticia, en otros documentos se ha analizado la compatibilidad entre la regulación del transporte terrestre y la garantía de los derechos fundamentales de los y las usuarias de las vías. Por ejemplo, en el documento *Normas, vehículos y usuarios: un análisis constitucional de siniestralidad y seguridad vehicular en Colombia* (2021) las investigadoras Paula Angarita y Diana Guarnizo señalan que la Corte Constitucional ha reconocido que son de gran importancia el transporte automotor y el transporte terrestre en general para garantizar la libertad de locomoción (Const., art. 24), y esta, a su vez, impacta tanto el desarrollo económico como la garantía de derechos fundamentales²⁴. Sin embargo,

24 Como el derecho a la vida; la integridad personal; la seguridad; la salubridad pública; el medio ambiente; y derechos sociales como la

por sus altos riesgos, esta actividad debe ser regulada por el legislador para garantizar estándares de seguridad que protejan a las personas (Angarita Tovar & Guarnizo Peralta, 2021, p. 23).

Efectivamente, al tratarse de una actividad peligrosa, el transporte terrestre admite una amplia intervención del Estado, sin que esta riña con otros principios constitucionales como la libertad de empresa o el libre desarrollo de la personalidad (autonomía personal), pues existe un fin constitucionalmente válido al garantizar la movilidad en condiciones “de seguridad, sin riesgos para la vida y la integridad personal más allá de lo razonable” (Angarita Tovar & Guarnizo Peralta, 2021, p. 24)²⁵. Esta facultad, que no es absoluta, pues está limitada por la no injerencia indebida en la garantía de otros derechos fundamentales, implica que el legislador debe considerar las diferentes circunstancias que ponen en riesgo la vida (Const., art. 2) y la salud de las personas (Const., arts. 48 y 49).

En su análisis sobre la constitucionalidad del uso de cinturones de seguridad, la Corte sostuvo que ciertas medidas que en otras circunstancias pueden considerarse ‘paternalistas’ o violatorias de la autonomía son constitucionalmente legítimas, siempre que (i) procuren el bienestar de las personas y la protección de los derechos establecidos constitucionalmente y (ii) que sean medidas proporcionales en sentido estricto²⁶. Por eso, en el análisis concreto del uso de cinturones de seguridad por parte de adultos, la Corte decidió declarar obligatorio el uso del cinturón, entendiendo que se trata de una medida que en el fondo busca proteger la autonomía de la persona (que se vería gravemente afectada en caso de accidente) y no implica una carga desproporcionada para los

educación, el trabajo o la salud (Corte Constitucional de Colombia, T-150, 1995; C-1090, 2003; C-468, 2011).

25 Corte Constitucional de Colombia, C-355, 2003; C-144, 2009.

26 Para la Corte, la proporcionalidad en sentido estricto implica “a) que busquen el cumplimiento de una finalidad afincada en los principios constitucionales, b) que el grado de restricción del derecho de autonomía, sea acorde a la importancia del principio constitucional que se pretende garantizar, c) que la medida resulte necesaria porque no existe otra para lograr la misma finalidad, y d) que su implantación no implique el sacrificio de principios o valores más importantes que aquellos que se pretenden proteger” (Corte Constitucional de Colombia, C-930, 2008).

usuarios. Este precedente ha sido reiterado al analizar las sanciones por su no uso²⁷. En el caso concreto de los sistemas de retención para niños, es claro que estos buscan proteger sus derechos a la vida y la salud (art. 44 de la Constitución) al evitar lesiones e incluso una muerte prevenible; estos derechos son prevalentes en el ordenamiento constitucional colombiano. De acuerdo con la Corte Constitucional, los niños y niñas tienen una especial protección por su situación de vulnerabilidad, y sus derechos son prevalentes cuando entran en colisión con otros²⁸.

Por otra parte, en materia de autonomía, no existe el posible riesgo de ‘paternalismo’ que se señaló en el estudio del uso de cinturón por parte de adultos. Si ya la Corte estableció que la obligatoriedad del cinturón de seguridad es constitucionalmente legítima en el caso de los adultos, más lo es en el caso de los niños, que no pueden escoger ni el vehículo en el que se desplazan ni los sistemas de seguridad que usan²⁹. En este sentido, vale la pena resaltar el salvamento de voto del magistrado Mauricio González Cuervo en la Sentencia C-930 de 2008, quien subrayó el déficit de protección actual para niños y niñas en los vehículos, pues la legislación colombiana actual le permite a menores de 10 años viajar sin cinturón en el asiento trasero de los vehículos, a pesar de que existen tecnologías especializadas para protegerlos ante su particular vulnerabilidad.

27 Corte Constitucional de Colombia, C-930, 2008.

28 Corte Constitucional de Colombia, T-884, 2011; T-206, 2013; T-587, 2017.

29 Un argumento similar fue expuesto en la demanda que desembocó en la Sentencia C-930 de 2008. Sin embargo, el argumento aquí estaba planteado únicamente en alusión a la posible inconstitucionalidad de la norma que aplicaba la norma únicamente a los vehículos posteriores a 2004. El demandante señalaba que dicha diferenciación creaba un régimen inequitativo y discriminatorio para los niños que de acuerdo a otras normas sólo podían desplazarse en el asiento trasero. No se planteaba como una inconstitucionalidad general a la ausencia de regulación en materia de cinturones de seguridad u otro sistema de retención para niños. El argumento planteado por el demandante, no fue sin embargo, estudiado de fondo por la Corte en su decisión.

Reglamentación del uso obligatorio de Sistemas de Retención Infantil

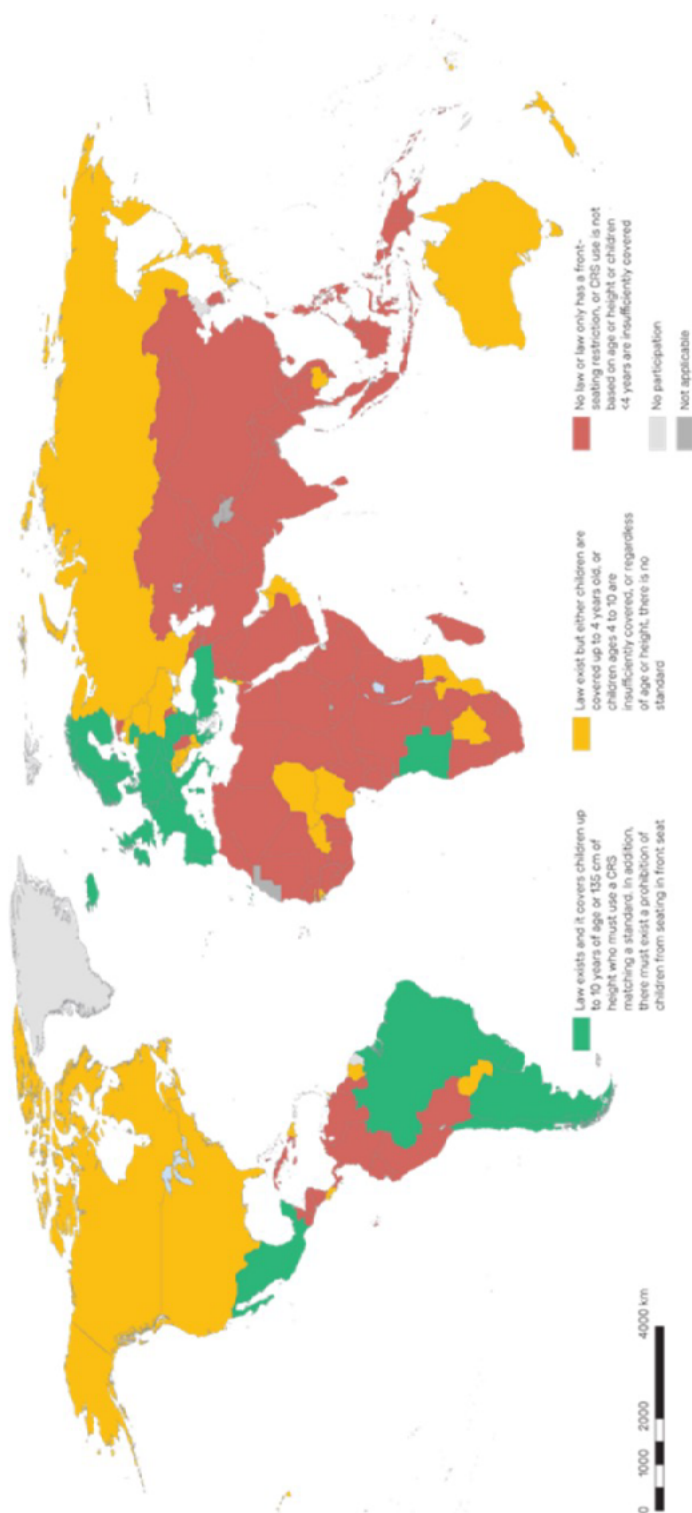
A nivel *global*, de acuerdo con la última edición del Global Status Report on Road Safety (WHO, 2023b), de los 120 países que reportan acerca de sus regulaciones nacionales sobre seguridad vial, solamente 36 —en su mayoría europeos— cumplían con los estándares de mejores prácticas planteados por la Organización Mundial de la Salud. Según ella, la regulación debe hacer obligatorio el uso de estos dispositivos para niños hasta los 10 años de edad o con una estatura de 1,35 m, prohibiendo, además, que los niños y niñas se sienten en la parte delantera (figura 1).

En 2022, se observó que mientras algunas regiones como Europa han logrado altas tasas de adopción de SRI, gracias a políticas robustas y campañas de concienciación efectivas, en otras regiones, especialmente en África y algunas partes de Asia, el uso sigue siendo notablemente bajo. Esta disparidad en el uso de SRI se debe a varios factores, incluyendo la falta de legislación específica, la escasa fiscalización de las leyes existentes y las diferencias en la percepción pública sobre la seguridad vial infantil.

En *América Latina*, solamente cinco países han tomado medidas para adherirse a los estándares propuestos por la OMS. Según el reporte de 2019 de la Organización Panamericana de la Salud (OPS, 2019) sobre el estado de la seguridad vial en las Américas, siguiendo a Uruguay y Chile, desde 2017 se adhirieron a tales estándares Argentina, Brasil y México. Cabe señalar que los esfuerzos para mejorar la seguridad vial infantil en la región incluyen no solo la promulgación de leyes, sino también campañas de educación y sensibilización sobre la importancia de usar correctamente estos sistemas. Además, algunos países enfrentan desafíos adicionales como la falta de acceso a equipos asequibles y adecuados, además de la necesidad de mejorar las infraestructuras viales y los mecanismos de fiscalización para asegurarle un entorno seguro a todos los usuarios de la carretera (WHO, 2023b).

En *Colombia*, en cambio, el panorama regulatorio sigue siendo preocupante. Como muestra la OMS (WHO, 2023b), en la actualidad no existe una regulación dirigida al uso de los SRI o para los niños y niñas como pasajeros. De acuerdo con el artículo 82 del Código Nacional de Transporte (Ley 769 de 2002), “los menores de diez (10) años no podrán viajar en el asiento delantero del vehículo” y “los menores de dos

Figura 1. Estado de las leyes sobre SRI en diferentes países (2022)



Fuente: World Health Organization (2023b).

(2) años solo podrán viajar en el asiento posterior haciendo uso de una silla que garantice su seguridad y que permita su fijación a él, siempre y cuando el menor viaje únicamente en compañía del conductor”. Esta normativa, que ya es problemática, pues restringe el uso de los SRI para menores de 2 años cuando viajan solamente con el conductor, aún necesita reglamentación por parte de la Agencia Nacional de Seguridad Vial.

A través del Congreso, desde el año 2022 se han presentado dos proyectos legislativos que buscaban modificar este artículo, y en ambos se señalaba la obligatoriedad de los SRI bajo los estándares de la OMS. Aunque ni el proyecto PL S004 de 2022³⁰ ni el PL 142 de 2022³¹ han tenido éxito —el segundo aún cursaba en el congreso en enero de 2024—, estos plantean varios temas interesantes, como una reducción de aranceles para la importación de este tipo de sillas.

Por la misma vía, mediante la Ley 2290 de 2023, Colombia ratificó y se adhirió al Acuerdo de 1958 de las Naciones Unidas, y con ello a las reglamentaciones técnicas del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos (WP.29), quien ha establecido buena parte de los estándares internacionales más seguros para los SRI. Tras su aprobación, aún se espera el control automático de la Corte Constitucional para avanzar con su implementación interna. En todo caso, hacer parte de este foro es solamente una forma de avanzar en la integración de las mejores prácticas sobre SRI³², pues su desarrollo sigue estando a cargo de la agencia regulatoria nacional; en este caso, la ANSV, adscrita al Ministerio de Transporte.

A través de reglamentación, en 2022 el Ministerio de Transporte expidió el Plan Nacional de Seguridad Vial 2022-2031. Esta debería ser la hoja de ruta para construir una política pública y una regulación adecuada en materia de seguridad vial, y contiene diferentes elementos de este sistema seguro. De hecho, una de sus metas es lograr que

30 <https://leyes.senado.gov.co/proyectos/images/documentos/Textos%20Radicados/proyectos%20de%20ley/2022-2023/PL-004S-2022-silla-trasera-Ley-Viecco.pdf>

31 <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=65334>

32 Existen diferentes estándares técnicos aplicables a los SRI; entre ellos, los reglamentos de la Comisión Económica para Europa ECE-R44 y ECE-R129 y el estándar estadounidense FMVSS-213.

Colombia se adhiera a estándares internacionales sobre seguridad vial de SRI. A pesar de ello, en la actualidad, la Agencia Nacional de Seguridad Vial —encargada de la implementación del Plan— no ha logrado reglamentar estos dispositivos.

Cabe señalar que la ANSV publicó en 2022 la guía *Sillas para el transporte seguro de niños y niñas: guía para su compra, uso e instalación*, con el propósito de “ofrecer a la ciudadanía información relacionada con la importancia de usar sillas para el transporte de niños, su selección adecuada y su correcta instalación de tal forma que, ante un siniestro vial, se proteja su vida e integridad” (ANSV, 2022c, p. 7). Sin embargo, en la actualidad el Gobierno nacional no ha avanzado en la reglamentación de los SRI (cumpliendo con las recomendaciones internacionales de la OMS) y no se tiene noticia de los avances en el análisis de constitucionalidad de la adhesión al wp.29.

Por último, en diciembre del 2023, en respuesta a un derecho de petición de la organización Red PaPaz, el Ministerio de Transporte afirmó que el trámite para la expedición de dicha reglamentación aún se encuentra en proceso. Según este, durante el año 2022 la ANSV realizó un análisis de impacto normativo (AIN) sobre la reglamentación de los sistemas de retención infantil (Dirección Nacional de Planeación, n. f.-a)³³. Con esa información, la Agencia construyó un proyecto de reglamento técnico que “junto con la versión final del AIN fue enviado al Ministerio de Transporte para su revisión y continuar con el trámite de expedición en febrero de 2022” (Ministerio de Transporte, 2023). Según este Ministerio, este tipo de reglamentos requieren la elaboración de un AIN simple (Dirección Nacional de Planeación, s. f.-b)³⁴ y del

33 Para expedir un reglamento técnico en alguna materia, las agencias regulatorias deben realizar un análisis de impacto normativo; es decir, una evaluación de la evidencia disponible sobre los beneficios e impactos de dicha regulación. Los análisis de impacto normativo le permiten a los tomadores de decisión evaluar la conveniencia o inconveniencia de dicho reglamento técnico, para lo cual se permite la participación de múltiples actores.

34 Este proceso es más sencillo pues no requiere consulta pública y se usa para la “eliminación de requisitos contenidos en un reglamento técnico existente; modificación de reglamentos técnicos orientada a facilitar la evaluación de la conformidad; modificación de reglamentos técnicos dirigida a declarar una nueva norma de equivalencia; corrección de errores o provisión de aclaraciones

apoyo de la Superintendencia de Industria y Comercio para vigilar su ejecución. Sin embargo, la expedición de esta reglamentación pareciera no resolver la problemática pues, afirma el Ministerio, “el proyecto de reglamento técnico incluye los requisitos de desempeño para que un sistema de retención infantil pueda ser comercializado en el país, pero no incluye la obligatoriedad de su uso” (Ministerio de Transporte, 2023).

con relación a un reglamento técnico existente; para cualquier regulación en general, que busque eliminar trabas o requisitos de la regulación y facilitar las medidas a los regulados (sin poner en riesgo la vida, la salud, la economía, entre otros)” (Dirección Nacional de Planeación, s. f.-b).

UNIDOS EN EL VIAJE: LA IMPORTANCIA DE LA IMPLEMENTACIÓN Y REGLAMENTACIÓN

La implementación efectiva de medidas de seguridad vial, como los sistemas de retención infantil, demanda un enfoque intersectorial que va más allá de la mera regulación. Para ello, es importante la colaboración entre diversos sectores, incluyendo gobiernos, empresas, sociedad civil y organismos internacionales, con el fin de construir un sistema de tránsito seguro y resiliente. La responsabilidad compartida, un principio fundamental en la estrategia global para la seguridad vial de la OMS, implica que tanto los diseñadores y operadores de infraestructuras viales como los usuarios y proveedores de servicios de emergencia deben cooperar estrechamente. Este compromiso colectivo es esencial para prevenir siniestros que resulten en lesiones graves o muertes, al igual que para fomentar una cultura de seguridad que proteja a los más vulnerables, especialmente a niños y niñas.

Implementación y reglamentación de los SRI: el principio de responsabilidad compartida

Uno de los principios más importantes para la OMS en su Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial es entender cómo funciona la distribución de cargas para llevar a la realidad un sistema seguro, reunido en el *principio de responsabilidad compartida*. Esto implica que quienes “diseñan, construyen, operan y usan las vías y los vehículos, y aquellas que brindan cuidados después de los siniestros, comparten la responsabilidad de evitar siniestros que resulten en lesiones graves o muertes” (Welle *et al.*, 2018, p. 16).

De parte del Estado, incluyendo al Gobierno nacional y el Congreso, hay al menos cuatro medidas que estos entes podrían tomar para avanzar en el uso de los SRI y así garantizar un sistema más seguro: crear un marco legislativo acorde a los objetivos de un sistema seguro, construir un plan de acción, fomentar el cumplimiento de las normas y propiciar la coordinación institucional (OMS, 2020, p. 24). La realidad en Colombia muestra que el cumplimiento de estos estándares está mediado por factores como la voluntad de los gobiernos para abordar estos problemas desde la perspectiva adecuada y su capacidad para convertirla en planes y políticas, además de generar las mayorías legislativas para aprobar las reformas necesarias.

En ese sentido, la evaluación en Colombia es de avances y retrocesos. Es muy positivo que entre 2022 y 2023 se hayan aprobado dos normativas dirigidas hacia la inclusión de una visión de sistema seguro en nuestro país. Por un lado, se expidió la Ley Julián Esteban³⁵, que toca temas sobre velocidad, obligaciones de conductores de autos y motociclistas, licencias de conducción o diseño vial, además de la expedición del Plan Nacional de Seguridad Vial³⁶ que continúa en una línea muy similar. Por otro, la adhesión al WP.29³⁷ permite adoptar los estándares técnicos internacionales en temas de seguridad vehicular. No obstante, es desalentador que la implementación de ambas normas siga pendiente por inactividad del gobierno en su función de reglamentación,

35 Ley 2251 de 2012. *Por la cual se dictan normas para el diseño e implementación de la política de seguridad vial con enfoque de sistema seguro y se dictan otras disposiciones*—Ley Julián Esteban. 14 de julio de 2022. D.O. 52 095. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/norma.php?i=189806>

36 Decreto 1430 de 2022 [Ministerio de Transporte de Colombia]. Plan Nacional de Seguridad Vial. 29 de julio de 2022. <https://www.funcionpublica.gov.co/eva/gestornormativo/documentos/anexo-tecnico-decreto-1430-2022.pdf>

37 Ley 2290 de 2023. *Por medio de la cual se aprueba el «Acuerdo Relativo a la Adopción de Reglamentos Técnicos Armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas», suscrito en Ginebra, el 20 de marzo de 1958*. 13 de febrero de 2023. D.O. 52 307. <https://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?dt=S&i=137018>

y porque la adhesión al WP.29 aún requiere revisión automática de constitucionalidad por parte de la Corte Constitucional. En todo caso, el reto fundamental está en que ninguna de estas dos vías regulatorias impone el uso obligatorio de este tipo de sistemas.

En la implementación se necesitará la participación de diferentes actores sociales. Por ejemplo, el sector privado, que debe establecer un mayor control a través de sus cadenas de producción y suministro para garantizar la seguridad de sus vehículos y de los pasajeros, así como ser más transparentes en los estándares con los cuales trabajan, buscando mitigar su impacto en la salud de las personas. La academia y las organizaciones de la sociedad civil, por su parte, deben participar a partir de su trabajo como productores de información y evidencia científica, además de ser agentes que buscan la rendición de cuentas del Estado y los privados. La comunidad internacional y las Naciones Unidas en concreto pueden ayudar a través de la promoción de estándares sobre el tema y la evaluación de avances y cumplimiento (como las que realiza en los *Global Status Report on Road Safety*); el fortalecimiento de la capacidad técnicas de los Estados; y la interlocución con las agencias regulatorias nacionales, para incentivar que se desarrollen políticas acordes con los estándares más altos de seguridad vial (OMS, 2020, p. 27).

En efecto, Chile, por poner un ejemplo, ha mostrado avances en la reducción de muertes de niños y niñas en siniestros viales; no obstante, también ha encontrado retos profundos en el acceso a estos sistemas, su uso adecuado y el número importante de multas que esto ha generado (Gobierno de Chile, 2021a, 2021b, 2022). Sobre este último punto, es importante que haya una coordinación adecuada entre todos los actores involucrados. Así, por un lado, se puede aumentar el cumplimiento de tales medidas por los conductores y estas pueden ampliarse con el tiempo a otros tipos de transporte, como los taxis o el transporte escolar. Por otro lado, se debe evitar que el peso de esta regulación recaiga de manera desproporcionada en los más pobres, quienes tendrán mayores dificultades para acceder a estos sistemas y pueden cargar desproporcionadamente con la mayoría de las sanciones por su falta de uso o uso inadecuado.

Por otra parte, hacer un análisis de la normatividad y los avances constitucionales en países como México, en torno a la movilidad segura como derecho humano, amplía la discusión internacional sobre las obligaciones estatales en la materia. Esto se suma a la visión articulada

por la Agenda 2030 de las Naciones Unidas, la cual se refleja en los decenios por la seguridad vial y está complementada por instrumentos internacionales que se adentran en la libre circulación y el derecho a escoger residencia. Así las cosas, el reconocimiento del transporte como habilitador de otros derechos sugiere obligaciones estatales de respeto, protección y garantía, particularmente para grupos históricamente discriminados y para la infancia, cuyo interés superior debe guiar la construcción de sistemas seguros de movilidad.

Desde el prisma del derecho internacional de los derechos humanos, las regulaciones sobre SRI se interpretan como una manifestación concreta de las obligaciones estatales. Tales regulaciones deben asegurar igualdad y no discriminación considerando las necesidades específicas de poblaciones vulnerables, como niños y niñas y personas con discapacidad. La movilidad, intrínsecamente vinculada a la garantía de otros derechos fundamentales, demanda medidas estatales que la faciliten, como medio para alcanzar el más alto nivel de salud y un desarrollo integral.

Al analizar la vinculación del transporte con la libertad de locomoción, la Constitución colombiana admite la regulación estatal de esta actividad para proteger la vida y la integridad de las personas. Las iniciativas legislativas y la adhesión a estándares internacionales, como aquellos definidos por el WP.29, demuestran un compromiso con la seguridad vehicular. Sin embargo, la efectividad de tales esfuerzos está obstaculizada por la falta de regulación específica y obligatoria del uso de SRI, sumada a una insuficiente implementación de políticas públicas.

La necesidad de implementar y regular el uso de los SRI en Colombia no solo reside en el cumplimiento de estándares internacionales, sino también en el principio de responsabilidad compartida. Este principio, enfatizado por la OMS, demanda que todos los actores, incluyendo al Estado, el sector privado y la sociedad civil, asuman un papel en la prevención de lesiones graves o muertes. La experiencia chilena revela progresos y desafíos, pero es clave la importancia que tiene una coordinación efectiva entre los diversos actores para incrementar la adopción de medidas de seguridad y garantizar que las cargas regulatorias no afecten desproporcionadamente a los más vulnerables.

En conclusión, las regulaciones sobre SRI en Colombia deben ser coherentes con los compromisos internacionales y los principios de derechos humanos, especialmente aquellos relacionados con los niños y

niñas. La reglamentación debe reflejar el interés superior de la infancia y el principio de responsabilidad compartida, asegurando la protección integral de los menores en el contexto del transporte. Una colaboración multisectorial y la implementación efectiva de las regulaciones son cruciales para construir sistemas seguros de movilidad y para el ejercicio pleno de los derechos humanos relacionados.

Bibliografía

- Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV]. (2021a). *Boletín estadístico, enero-diciembre de 2021*. <https://ansv.gov.co/es/observatorio/publicaciones/boletin-estadistico-nacional-fallecidos-y-lesionados-diciembre-2021>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV]. (2021b). *Caracterización del transporte escolar en los municipios definidos por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con el fin de identificar factores de riesgo en transporte de Niñas, Niños y Adolescentes (NNA)*. https://ansv.gov.co/sites/default/files/Documentos/Observatorio/Biblioteca/Documento_tecnico_factores_riesgo_transporte_NNA.pdf
- Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV]. (2022a). *Boletín estadístico, enero-diciembre de 2022*. <https://ansv.gov.co/es/observatorio/publicaciones/boletin-estadistico-nacional-fallecidos-y-lesionados2022-4>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV]. (2022b). *Indicadores de desempeño en la seguridad vial de Colombia: Un ejercicio observacional para definir el comportamiento de los usuarios viales*. <https://ansv.gov.co/sites/default/files/2022-12/Indicadores%20Desempen%CC%83o%20Colombia.pdf>
- Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV]. (2022c). *Sillas para el transporte seguro de niños y niñas: guía para su compra, uso e instalación*. https://ansv.gov.co/sites/default/files/220228_SRI.pdf
- Agencia Nacional de Seguridad Vial [ANSV]. (2023). *Datos enero-noviembre 2023 preliminares*. <https://ansv.gov.co/es/observatorio/estad%C3%ADsticas/cifras-ano-en-curso>
- Angarita Tovar, P. & Guarnizo Peralta, D. (2021). *Normas, vehículos y usuarios: un análisis constitucional de siniestralidad y seguridad vehicular en*

Colombia. Dejusticia. https://www.dejusticia.org/wp-content/uploads/2021/11/Doc-73_Normas_Vehiculos_usuarios.pdf

Comisión Interamericana de Derechos Humanos [CIDH]. (2017). *Informe sobre pobreza y derechos humanos en las Américas*. OEA. <https://www.oas.org/es/cidh/informes/pdfs/pobrezaddhh2017.pdf>

Comisión Interamericana de Derechos Humanos [CIDH]. (2019). *Compendio sobre la igualdad y no discriminación. Estándares Interamericanos*. OEA. <https://www.oas.org/es/cidh/informes/pdfs/Compendio-IgualdadNoDiscriminacion.pdf>

Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito [Conaset]. (2021, 27 de enero). *Subsecretaría de Salud Pública y Conaset refuerzan llamado a los padres a utilizar correctamente la silla infantil de sus hijos*. <https://www.conaset.cl/subsecretaria-de-salud-publica-y-conaset-refuerzan-llamado-a-los-padres-a-utilizar-correctamente-la-silla-infantil-de-sus-hijos/>

Comité de los Derechos del Niño. *Observación general n.º 14 sobre el principio del interés superior*. Doc. ONU CRC/C/GC/14 (29 de mayo de 2013a). <https://www.plataformadeinfancia.org/wp-content/uploads/2018/09/observacion-general-14-principio-interes-superior-2013-.pdf>

Comité de los Derechos del Niño. *Observación general n.º 15 sobre el derecho del niño al disfrute del más alto nivel posible de salud*. Doc. ONU CRC/C/GC/15 (17 de abril de 2013b). <http://docstore.ohchr.org/SelfServices/FilesHandler.ashx?enc=6QkG1d%2FPPrICaQhKb7yhskIrkQZLK2M58RF%2F5F0vHCis1B9k1r3x0aA7FYrehlsj%2FQwieONVKEf8BnpvEXsl7WlpnaEMipupYgu9Jcq5Jnl6KhxrgZtqhSh9BZY9KH>

Comité de los Derechos del Niño. *Observación general n.º 16 sobre las obligaciones del Estado en relación con el impacto del sector empresarial en los derechos del niño*. Doc. ONU CRC/C/GC/16 (17 de abril de 2013c). <https://www.unicef.org/peru/media/2566/file/Comit%20de%20los%20Derechos%20del%20Ni%20-%20Observaci%20n%20general%20N%20textordmasculine%2016.pdf>

Comité de Derechos Económicos, Sociales y Culturales [Comité DESC]. *Observación General n.º 20 sobre la no discriminación y los derechos económicos, sociales y culturales (artículo 2, párrafo 2 del Pacto Internacional de Derechos Económicos, Sociales y Culturales)*. Doc. ONU E/C.12/GC/20 (2 de julio de 2009). <https://www.unhcr.org/refugees/pdf/obs20.pdf>

right-to-education.org/sites/right-to-education.org/files/resource-attachments/General%20Comment%2020_2009_esp.pdf

- Comité sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad [Comité CDPD]. *Observación general n.º 2 del Comité de Personas con Discapacidad sobre accesibilidad*. Doc. ONU CRPD/C/GC/2 (22 de mayo de 2014). https://conf-dts1.unog.ch/1%20SPA/Tradutek/Derechos_hum_Base/CRPD/00_Observaciones%20generales%20CRPD.htm#GC2
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-150 de 1995 (M. P. Alejandro Martínez Caballero; 4 de abril de 1995).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-355 de 2003 (M. P. Marco Gerardo Monroy Cabra; 6 de mayo de 2003).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-1090 de 2003 (M. P. Clara Inés Vargas Hernández; 19 de noviembre de 2003).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-930 de 2008 (M. P. Jorge Ignacio Pretelt Chaljub; 10 de diciembre de 2008).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-144 de 2009 (M. P. Mauricio González Cuervo; 4 de marzo de 2009).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia C-468 de 2011 (M. P. María Victoria Calle Correa; 13 de junio de 2011).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-884 de 2011 (M. P. Juan Carlos Henao Pérez; 24 de noviembre de 2011).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-206 de 2013 (M. P. Jorge Iván Palacio Palacio; 15 de abril de 2013).
- Corte Constitucional de Colombia. Sentencia T-587 de 2017 (M. P. Alberto Rojas Ríos; 21 de septiembre de 2017).
- Decina, L. E. & Lococo, K. H. (2005). Child restraint system use and misuse in six states. *Accident; analysis and prevention*, 37(3), 583-590. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2005.01.006>
- Decreto por el que se declaran reformadas diversas disposiciones de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, en materia de Movilidad y Seguridad Vial [Congreso de los Estados Unidos Mexicanos]. 18 de diciembre de 2020.
- Dirección Nacional de Planeación [DNP]. (s. f.-a). *Análisis de impacto normativo (AIN) completo*. https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/ModernizacionEstado/EREI/Infografia_AIN_completo.pdf

- Dirección Nacional de Planeación [DNP]. (s. f.-b). *Análisis de impacto normativo (AIN) simple*. https://colaboracion.dnp.gov.co/CDT/ModernizacionEstado/EREI/Infografia_AIN_simple.pdf
- Elliott, M. R., Kallan, M. J., Durbin, D. R. & Winston, F. K. (2006). Effectiveness of Child Safety Seats vs Seat Belts in Reducing Risk for Death in Children in Passenger Vehicle Crashes. *Archives of Pediatrics & Adolescent Medicine*, 160(6), 617–621. <https://www.doi.org/10.1001/archpedi.160.6.617>
- Gobierno de Chile. (2021, 16 de septiembre). *Gobierno llama a utilizar de forma correcta silla infantil para proteger a niños y niñas en los vehículos particulares*. <https://www.gob.cl/noticias/gobierno-llama-utilizar-de-forma-correcta-silla-infantil-para-proteger-ninos-y-ninas-en-los-vehiculos-particulares/>
- Gobierno de Chile. (2022, 12 de agosto). *El uso correcto de las sillas de retención infantil en vehículos pueden prevenir entre un 50% y 80% lesiones mortales y graves en siniestros de tránsito*. <https://www.gob.cl/noticias/el-uso-correcto-de-las-sillas-de-retencion-infantil-en-vehiculos-pueden-prevenir-entre-un-50-y-80-lesiones-mortales-y-graves-en-siniestros-de-transito/>
- Han G. M. (2017). Non-seatbelt use and associated factors among passengers. *International journal of injury control and safety promotion*, 24(2), 251-255. <https://doi.org/10.1080/17457300.2016.1170042>
- Hertz, E. (1996). *Revised estimates of child restraint effectiveness* (Research note). National Center for Statistics and Analysis.
- Instituto de Métricas y Estadísticas de Salud [IHME]. (2019). *Global Burden of Disease*. <https://vizhub.healthdata.org/gbd-compare/>
- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (2023). *Boletín estadístico mensual. Noviembre 2023*. https://www.medicinalegal.gov.co/documents/20143/879499/Boletin_noviembre_2023.pdf
- Lee, S. L., Yaghoubian, A., Stark, R., Munoz, V. & Kaji, A. H. (2012). Are there racial disparities in the use of restraints and outcomes in children after motor vehicle crashes? *Journal of pediatric surgery*, 47(6), 1192-1195. <https://doi.org/10.1016/j.jpedsurg.2012.03.022>
- Ley 769 de 2002. *Por la cual se expide el Código Nacional de Tránsito Terrestre y se dictan otras disposiciones*. 6 de agosto de 2022. D. O. 44 893.
- Ma, X., Layde, P. & Zhu, S. (2012). Association Between Child Restraint Systems Use and Injury in Motor Vehicle Crashes. *Academic Emergency*

Medicine, 19(8), 916-923. <https://www.doi.org/10.1111/j.1553-2712.2012.01403.x>

- Martínez, R., Maldonado, C. & Schönsteiner, J. (Eds.). (2022). *Inclusión y movilidad urbana con un enfoque de derechos humanos e igualdad de género: marco de análisis e identificación de instrumentos de política para el desarrollo de sistemas sostenibles de movilidad urbana en América Latina*. CEPAL.
- Ministerio de Transporte. (2023). Respuesta al derecho de petición de la Corporación Red PaPaz con Radicado MT n.º. 20233031831342.
- Nazif-Muñoz, J. I., Falconer, J., Gong, A. & Gariépy, G. (2016). Exploring the short-term effects of Chile's child restraint legislation. *Traffic Injury Prevention*, 17(S1), 175-178.
- ONU Hábitat. (2017). *Nueva Agenda Urbana. Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III)*. <https://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>
- ONU Hábitat. (2020). *Agenda del derecho a la ciudad. Para la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y la Nueva Agenda Urbana*. https://www.right2city.org/wp-content/uploads/2019/09/A6.1_Agenda-del-derecho-a-la-ciudad.pdf
- Organización Mundial de la Salud [OMS]. (2020). *Plan Mundial. Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030*. https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_35&download=true
- Organización Panamericana de la Salud [OPS]. (2019). *Estado de la seguridad vial en la Región de las Américas*. https://iris.paho.org/bitstream/handle/10665.2/51100/9789275320877_spa.pdf?sequence=5
- Pinto, M. (2004). Los derechos económicos, sociales y culturales y su protección en el sistema universal y en el sistema interamericano. *Revista IIDH*, 40, 25-86.
- Reynoso, M. de L. M., Oropeza, G. A. G. & Reyes, G. F. (2023). El derecho humano a la movilidad sostenible, segura e inclusiva. Una revisión de los principios fundamentales que enmarcan su incorporación a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos. *Espacios Públicos*, 23(59), 9-30. <https://doi.org/10.36677/espaciospublicos.v23i59.20772>

- Rice, T. M., & Anderson, C. L. (2009). The Effectiveness of Child Restraint Systems for Children Aged 3 years or Younger During Motor Vehicle Collisions: 1996 to 2005. *American Journal of Public Health*, 99(2), 252-257. <https://doi.org/10.36677/10.2105/AJPH.2007.131128>
- Toroyan, T. & Peden, M. (Eds.) (2007). *Youth and Road Safety*. World Health Organization.
- Vincenten, J., Draisin, N. & Sengoelge, M. (2022). *Technical Guidance: Child and Adolescent Road Safety*. Unicef. <https://www.unicef.org/documents/uniceftechnical-guidanceforchild-and-adolescent-road-safety>
- Welle, B., Bray Sharpin, A., Adriazola-Steil, C., Bhatt, A., Alveano, S., Obelheiro, M., Imamoglu, C. T., Job, S., Shotten, M. & Bose, D. (2018). *Sustainable and safe: A vision and guidance for zero road deaths*. World Resources Institute. <https://www.wri.org/research/sustainable-and-safe-vision-and-guidance-zero-road-deaths>
- World Health Organization [who]. (2023a, 13 de diciembre). *Road Traffic Injuries*. <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- World Health Organization [who]. (2023b). *Global Status Report on Road Safety 2023*. <https://www.who.int/publications/i/item/9789240086517>
- Zaloshnja, E., Miller, T. R. & Hendrie, D. (2007). Effectiveness of Child Safety Seats vs Safety Belts for Children Aged 2 to 3 years. *Archives of Pediatrics & Adolescent Medicine*, 161(1), 65-68. <https://www.doi.org/10.1001/archpedi.161.1.65>

RECURSOS GRÁFICOS

Figura 1. Estado de las leyes sobre SRI en diferentes países (2022)..... 37

Gráfica 1. Siniestralidad vial en menores de entre 0 y 15 años en Colombia por grupo etario (2011-2023)..... 7

Gráfica 2. Siniestralidad vial en menores de entre 0 y 15 años en Colombia por sexo (2011-2023)..... 8

Gráfica 3. Lesionados menores de entre 0 y 15 años valorados por el INMLCF entre 2016-2023 10

Gráfica 4. Lesionados menores de entre 0 y 15 años valorados por el INMLCF entre 2016-2023 por sexo 11

Gráfica 5. Lesionados menores de entre 0 y 15 años valorados por el INMLCF entre 2016-2023 por medio de transporte utilizado 11

Gráfica 6. Evolución de la tasa de fatalidades viales para menores de 5 años en Colombia y otros países 13

Gráfica 7. Evolución de la tasa de fatalidades viales para personas entre 5 y 14 años en Colombia y otros países..... 14

Gráfica 8. Evolución de la tasa de años perdidos por discapacidad a causa de lesiones viales para menores de 5 años en 2019 15

Gráfica 9. Evolución de la tasa de años perdidos por discapacidad a causa de lesiones viales para menores de entre 5 y 14 años en 2019..... 16

Gráfica 10. Años perdidos con discapacidad ajustados (DALY) para población menor a 5 años y para personas entre 5 y 14 años en Colombia y otros países entre 1990-2019 17

Mapa 1. Siniestralidad de menores (0-15 años) acumulada entre 2018-2023 por departamento9

• DOCUMENTOS 1

ETNORREPARACIONES:
*la justicia colectiva étnica
y la reparación a pueblos
indígenas y comunidades
afrodescendientes en Colombia*

Publicación digital e impresa
César Rodríguez Garavito,
Yukyan Lam
2011

• DOCUMENTOS 2

**LA CONSULTA PREVIA: DILEMAS
Y SOLUCIONES. Lecciones
del proceso de construcción
del decreto de reparación y
restitución de tierras para
pueblos indígenas en Colombia**

Publicación digital e impresa
César Rodríguez Garavito,
Natalia Orduz Salinas
2012

• DOCUMENTOS 3

LA ADICCIÓN PUNITIVA:
*La desproporción de leyes de
drogas en América Latina*

Publicación digital e impresa
Rodrigo Uprimny, Diana Esther
Guzmán, Jorge Parra Norato
2012

• DOCUMENTOS 4

**ORDEN PÚBLICO Y PERFILES
RACIALES: experiencias
de afrocolombianos con
la policía en Cali**

Publicación digital e impresa
Yukyan Lam, Camilo Ávila
2013

• DOCUMENTOS 5

INSTITUCIONES Y NARCOTRÁFICO:
*la geografía judicial de los
delitos de drogas en Colombia*

Publicación digital
Mauricio García Villegas,
Jose Rafael Espinosa Restrepo,
Felipe Jiménez Ángel
2013

• DOCUMENTOS 6

ENTRE ESTEREOTIPOS:
*Trayectorias laborales
de mujeres y hombres
en Colombia*

Publicación digital
Diana Esther Guzmán,
Annika Dalén
2013

• DOCUMENTOS 7

**LA DISCRIMINACIÓN RACIAL
EN EL TRABAJO: Un estudio
experimental en Bogotá**

Publicación digital e impresa
César Rodríguez Garavito,
Juan Camilo Cárdenas C.,
Juan David Oviedo M.,
Sebastián Villamizar S.
2013

• DOCUMENTOS 8

**LA REGULACIÓN DE LA
INTERRUPCIÓN VOLUNTARIA
DEL EMBARAZO EN COLOMBIA**

Publicación digital
Annika Dalén, Diana Esther
Guzmán, Paola Molano
2013

• DOCUMENTOS 9

ACOSO LABORAL

Publicación digital
Diana Guzmán, Annika Dalén
2013

• DOCUMENTOS 10

**ACCESO A LA JUSTICIA: Mujeres,
conflicto armado y justicia**

Publicación digital
Diana Esther Guzmán Rodríguez,
Sylvia Prieto Dávila
2013

• DOCUMENTOS 11

**LA IMPLEMENTACIÓN
DE LA DESPENALIZACIÓN
PARCIAL DEL ABORTO**

Publicación digital e impresa
Annika Dalén
2013

• DOCUMENTOS 12

**RESTITUCIÓN DE TIERRAS
Y ENFOQUE DE GÉNERO**

Publicación digital e impresa
Diana Esther Guzmán,
Nina Chaparro
2013

• DOCUMENTOS 13

**RAZA Y VIVIENDA EN
COLOMBIA: la segregación
residencial y las condiciones
de vida en las ciudades**

Publicación digital e impresa
María José Álvarez Rivadulla,
César Rodríguez Garavito,
Sebastián Villamizar Santamaría,
Natalia Duarte
2013

• DOCUMENTOS 14

**PARTICIPACIÓN POLÍTICA DE
LAS MUJERES Y PARTIDOS.
Posibilidades a partir de la
reforma política de 2011.**

Publicación digital
Diana Esther Guzmán Rodríguez,
Sylvia Prieto Dávila
2013

• DOCUMENTOS 15

**BANCADA DE MUJERES
DEL CONGRESO: una
historia por contar**

Publicación digital
Sylvia Cristina Prieto Dávila,
Diana Guzmán Rodríguez
2013

• DOCUMENTOS 16

**OBLIGACIONES CRUZADAS:
Políticas de drogas y
derechos humanos**

Publicación digital
Diana Guzmán, Jorge Parra,
Rodrigo Uprimny
2013

• DOCUMENTOS 17

**GUÍA PARA IMPLEMENTAR
DECISIONES SOBRE
DERECHOS SOCIALES.**

*Estrategias para los jueces,
funcionarios y activistas*
Publicación digital e impresa
César Rodríguez Garavito,
Celeste Kauffman
2014

• DOCUMENTOS 18

**VIGILANCIA DE LAS
COMUNICACIONES EN
COLOMBIA. El abismo entre
la capacidad tecnológica
y los controles legales**

Publicación digital e impresa
Carlos Cortés Castillo
2014

• DOCUMENTOS 19

**NO INTERRUPIR EL
DERECHO. Facultades de la
Superintendencia Nacional
de Salud en materia de IVE**

Publicación digital
Nina Chaparro González,
Annika Dalén
2015

• DOCUMENTOS 20

**DATOS PERSONALES EN
INFORMACIÓN PÚBLICA:
oscuridad en lo privado
y luz en lo público**

Publicación digital e impresa
Vivian Newman
2015

• DOCUMENTOS 21

**REQUISAS, ¿A DISCRECIÓN?
Una tensión entre
seguridad e intimidad**

Publicación digital e impresa
Sebastián Lalinde Ordóñez
2015

• DOCUMENTOS 22

FORMACIÓN EN VIOLENCIA SEXUAL EN EL CONFLICTO ARMADO: una propuesta metodológica para funcionarios

Publicación digital

Silvia Rojas Castro, Annika Dalén
2015

• DOCUMENTOS 23

CASAS DE JUSTICIA: una buena idea mal administrada

Publicación digital

Equipo de investigación:
Mauricio García Villegas,
Jose Rafael Espinosa Restrepo,
Sebastián Lalinde Ordóñez,
Lina Arroyave Velásquez,
Carolina Villadiego Burbano
2015

• DOCUMENTOS 24

LOS REMEDIOS QUE DA EL DERECHO. El papel del juez constitucional cuando la interrupción del embarazo no se garantiza

Publicación digital

Diana Esther Guzmán,
Nina Chaparro González
2015

• DOCUMENTOS 25

EL EJERCICIO DE LA INTERRUPCIÓN VOLUNTARIA DEL EMBARAZO EN EL MARCO DEL CONFLICTO ARMADO

Publicación digital

Margarita Martínez Osorio, Annika Dalén, Diana Esther Guzmán, Nina Chaparro González
2015

• DOCUMENTOS 26

CUIDADOS PALIATIVOS: abordaje de la atención en salud desde un enfoque de derechos humanos

Publicación digital e impresa

Isabel Pereira Arana
2016

• DOCUMENTOS 27

SARAYAKU ANTE EL SISTEMA INTERAMERICANO DE DERECHOS HUMANOS: justicia para el pueblo del Medio Día y su selva viviente

Publicación digital e impresa

Mario Melo Cevallos
2016

• DOCUMENTOS 28

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

LOS TERRITORIOS DE LA PAZ. La construcción del estado local en Colombia

Publicación digital e impresa

Mauricio García Villegas,
Nicolás Torres Echeverry,
Javier Revelo Rebolledo,
Jose R. Espinosa Restrepo,
Natalia Duarte Mayorga
2016

• DOCUMENTOS 29

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

NEGOCIANDO DESDE LOS MÁRGENES: la participación política de las mujeres en los procesos de paz en Colombia (1982-2016)

Publicación digital e impresa

Nina Chaparro González,
Margarita Martínez Osorio
2016

• DOCUMENTOS 30

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

LA PAZ AMBIENTAL: retos y propuestas para el posacuerdo

Publicación digital e impresa

César Rodríguez Garavito,
Diana Rodríguez Franco,
Helena Durán Crane
2016

• DOCUMENTOS 31

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

ACCESO A LOS ARCHIVOS DE INTELIGENCIA Y CONTRAINTELIGENCIA EN EL MARCO DEL POSACUERDO

Publicación digital e impresa

Ana María Ramírez Mourraille,
María Paula Ángel Arango,
Mauricio Albarracín Caballero,
Rodrigo Uprimny Yepes,
Vivian Newman Pont
2017

• DOCUMENTOS 32

JUSTICIA TRANSICIONAL Y ACCIÓN SIN DAÑO.

Una reflexión desde el proceso de restitución de tierras

Publicación digital e impresa

Aura Patricia Bolívar Jaime,
Olga del Pilar Vásquez Cruz
2017

• DOCUMENTOS 33

SIN REGLAS NI CONTROLES. Regulación de la publicidad de alimentos y bebidas dirigida a menores de edad

Publicación digital e impresa

Diana Guarnizo Peralta
2017

• DOCUMENTOS 34

ACADEMIA Y CIUDADANÍA. Profesores universitarios cumpliendo y violando normas

Publicación digital e impresa

Mauricio García Villegas,
Nicolás Torres Echeverry,
Andrea Ramírez Pisco,
Juan Camilo Cárdenas Campo
2017

• DOCUMENTOS 35

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

ESTRATEGIAS PARA UNA REFORMA RURAL TRANSICIONAL

Publicación digital e impresa

Nelson Camilo Sánchez León
2017

• DOCUMENTOS 36

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

SISTEMA DE JUSTICIA TERRITORIAL PARA LA PAZ

Publicación digital e impresa

Carolina Villadiego Burbano,
Sebastián Lalinde Ordóñez
2017

• DOCUMENTOS 37

DELITOS DE DROGAS Y SOBREDOSIS CARCELARIA EN COLOMBIA

Publicación digital e impresa

Rodrigo Uprimny Yepes,
Sergio Chaparro Hernández,
Luis Felipe Cruz Olivera
2017

• DOCUMENTOS 38

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

COCA, INSTITUCIONES Y DESARROLLO. Los retos de los municipios productores en el posacuerdo

Publicación digital e impresa

Sergio Chaparro Hernández,
Luis Felipe Cruz Olivera
2017

• DOCUMENTOS 39

IDEAS PARA CONSTRUIR LA PAZ

RESTITUCIÓN DE TIERRAS, POLÍTICA DE VIVIENDA Y PROYECTOS PRODUCTIVOS. Ideas para el posacuerdo

Publicación digital e impresa

Aura Patricia Bolívar Jaime, Angie
Paola Botero Giraldo, Laura
Gabriela Gutiérrez Baquero
2017

• DOCUMENTOS 40

CÁRCEL O MUERTE. El secreto profesional como garantía fundamental en casos de aborto

Publicación digital

Ana Jimena Bautista Revelo,
Anna Joseph, Margarita
Martínez Osorio
2017

• DOCUMENTOS 41

SOBREDOSIS CARCELARIA Y POLÍTICA DE DROGAS EN AMÉRICA LATINA

Publicación digital e impresa

Sergio Chaparro Hernández,
Catalina Pérez Correa
2017

• DOCUMENTOS 42

SOBREPESO Y CONTRAPESOS. La autorregulación de la industria no es suficiente para proteger a los menores de edad

Publicación digital e impresa

Valentina Roza Rangel
2017

• DOCUMENTOS 43

VÍCTIMAS Y PRENSA DESPUÉS DE LA GUERRA. Tensiones entre intimidad, verdad histórica y libertad de expresión

Publicación digital e impresa

Vivian Newman Pont,
María Paula Ángel Arango,
María Ximena Dávila Contreras
2018

• DOCUMENTOS 44

LO QUE NO DEBE SER CONTADO. Tensiones entre el derecho a la intimidad y el acceso a la información en casos de interrupción voluntaria del embarazo

Publicación digital

Nina Chaparro González, Diana
Esther Guzmán, Silvia Rojas Castro
2018

• DOCUMENTOS 45

POSCONFLICTO Y VIOLENCIA SEXUAL. La garantía de la interrupción voluntaria del embarazo en los municipios priorizados para la paz

Publicación digital

Ana Jimena Bautista Revelo,
Blanca Capacho Niño,
Margarita Martínez Osorio
2018

• DOCUMENTOS 46

UN CAMINO TRUNCADO: los derechos sexuales y reproductivos en Montes de María

Publicación digital e impresa

María Ximena Dávila, Margarita
Martínez, Nina Chaparro
2019

• DOCUMENTOS 47

ETIQUETAS SIN DERECHOS. Etiquetado de productos comestibles: un análisis desde los derechos humanos

Publicación digital e impresa

Diana Guarnizo,
Ana María Narváez
2019

• DOCUMENTOS 48

RENDICIÓN DE CUENTAS DE GOOGLE Y OTROS NEGOCIOS EN COLOMBIA: la protección de datos personales en la era digital

Publicación digital e impresa

Vivian Newman Pont,
María Paula Ángel Arango
2019

• DOCUMENTOS 49

ELOGIO A LA BULLA: protesta y democracia en Colombia

Publicación digital e impresa

Sebastián Lalinde Ordóñez
2019

• DOCUMENTOS 50

**LOS TERCEROS COMPLEJOS:
la competencia limitada
de la Jurisdicción
Especial para la Paz**

Publicación digital e impresa
Sabine Michalowski,
Alejandro Jiménez Ospina,
Hobeth Martínez Carrillo,
Daniel Marín López
2019

• DOCUMENTOS 51

**DIME DÓNDE ESTUDIAS Y
TE DIRÉ QUÉ COMES. Oferta
y publicidad en tiendas
escolares de Bogotá**

Publicación digital e impresa
Valentina Rozo Ángel
2019

• DOCUMENTOS 52

**LOS CAMINOS DE DOLOR.
Acceso a cuidados
paliativos y tratamiento
por consumo de heroína
en Colombia**

Publicación digital e impresa
Isabel Pereira, Lucía Ramírez
2019

• DOCUMENTOS 53

**LOS SEGUNDOS OCUPANTES
EN EL PROCESO DE
RESTITUCIÓN DE TIERRAS:
reto a la reparación con
vocación transformadora**

Publicación digital e impresa
Hobeth Martínez Carrillo
2019

• Documentos 54

**CANNABIS EN LATINOAMÉRICA:
la ola verde y los retos
hacia la regulación**

Publicación digital e impresa
Alejandro Corda, Ernesto Cortés,
Diego Piñol Arriagada
2019

• Documentos 55

**ACCESO, PROMOCIÓN Y
PERMANENCIA DE NIÑOS, NIÑAS
Y ADOLESCENTES MIGRANTES
EN EL SISTEMA EDUCATIVO
COLOMBIANO. Avances,
retos y recomendaciones**

Publicación digital e impresa
Silvia Ruiz Mancera,
Lucía Ramírez Bolívar,
Valentina Rozo Ángel
2020

• Documentos 56

**ENTRE LA BATA Y LA TOGA:
el rol de los tribunales
de ética médica en la
garantía de los derechos
sexuales y reproductivos**

Publicación digital e impresa
María Ximena Dávila,
Nina Chaparro
2020

• Documentos 57

**LA IMAGINACIÓN MORAL EN
EL TRÁNSITO HACIA LA PAZ**

Publicación digital
Ivonne Elena Díaz García
2020

• Documentos 58

**FESTÍN DE DATOS. Empresas
y datos personales en
América Latina**

Publicación digital e impresa
Coordinadores académicos:
Vivian Newman Pont,
Juan Carlos Upegui,
Daniel Ospina-Celis
2020

• Documentos 59

**CATASTRO PARA LA PAZ.
Tensiones, problemas,
posibilidades**

Publicación digital e impresa
Felipe León, Juana Dávila Sáenz
2020

• Documentos 60

¿RESTITUCIÓN DE PAPEL? Notas sobre el cumplimiento del posfallo

Publicación digital

Cheryl Morris Rada,
Ana Jimena Bautista Revelo,
Juana Dávila Sáenz
2020

• Documentos 61

¿A QUIÉNES SANCIONAR? Máximos responsables y participación determinante en la Jurisdicción Especial para la Paz

Publicación digital e impresa

Sabine Michalowski,
Michael Cruz Rodríguez,
Hobeth Martínez Carrillo
2020

• Documentos 62

DISCRIMINACIÓN DE GÉNERO EN EL FÚTBOL. Construir una caja de herramientas para una igualdad de género en el juego bonito

Publicación digital

Rachel Davidson Raycraft,
Rebecca Robinson, Jolena Zabel
2020

• Documentos 63

LOS PUEBLOS ÉTNICOS DE COLOMBIA. Derechos territoriales y reparaciones. Módulo de formación para procuradores y servidores del Ministerio Público

Publicación digital e impresa

María Paula Tostón Sarmiento
2020

• Documentos 64

LA PARTICIPACIÓN CIUDADANA EN EL SECTOR EXTRACTIVO EN COLOMBIA

Publicación digital e impresa

Fabio E. Velásquez
2021

• Documentos 65

LA GUERRA EN MOVIMIENTO. Tomas guerrilleras y crímenes de guerra en la ejecución del plan estratégico de las FARC-EP en el Tolima (1993-2002)

Publicación digital e impresa

Juana Dávila Sáenz,
Felipe León, Bibiana Ramírez,
Ricardo Cruz, Juan Diego Restrepo
2021

• Documentos 66

OMISIONES QUE MATAN. Estándares en seguridad vehicular y calidad del aire, su impacto en los derechos humanos

Publicación digital e impresa

Paula Angarita Tovar,
Johnnatan García,
Diana Guarnizo Peralta
2021

• Documentos 67

DERECHOS HUMANOS POR LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA

TERRITORIO WAYÚU: entre distancias y ausencias. Pobreza alimentaria, malnutrición y acceso a agua potable en los entornos escolares de Uribí

Publicación digital e impresa

Julián Gutiérrez-Martínez,
Ana María Narváez Olaya,
Johnattan García Ruiz,
Diana Guarnizo Peralta
2021

• Documentos 68

DERECHOS HUMANOS POR
LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA

**MUJERES, CALLE Y
PROHIBICIÓN: Cuidado
y violencia a los dos
lados del Otún**

Publicación digital e impresa
Isabel Pereira Arana,
María Ximena Dávila Contreras,
Mariana Escobar Roldán,
David Filomena Velandia,
Angélica Jiménez Izquierdo,
Hugo Castro Cortés
2021

• DOCUMENTOS 69

DERECHOS HUMANOS POR
LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA

**DERECHOS HUMANOS POR LA
IGUALDAD SOCIOECONÓMICA
LA DESIGUALDAD QUE
RESPIRAMOS. Una mirada
desde a justicia ambiental a la
política de descontaminación
del aire en Bogotá 2010-2020**

Publicación digital e impresa
Diana León Torres, Sebastián
Rubiano, Vanessa Daza Castillo
2021

• DOCUMENTOS 70

DERECHOS HUMANOS POR
LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA

**DERECHOS HUMANOS
POR LA IGUALDAD
SOCIOECONÓMICA EDUCACIÓN
Y CLASES SOCIALES EN
COLOMBIA. Un estudio sobre
apartheid educativo**

Publicación digital e impresa
Mauricio García Villegas,
Leonardo Fergusson
2021

• DOCUMENTOS 71

DERECHOS HUMANOS POR
LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA

**DERECHOS HUMANOS POR LA
IGUALDAD SOCIOECONÓMICA
DESIGUALDADES DIGITALES.
Aproximación sociojurídica al
acceso a Internet en Colombia**

Publicación digital e impresa
Víctor Práxedes Saavedra
Rionda, Daniel Ospina-Celis,
Juan Carlos Upegui Mejía,
Diana C. León Torres
2021

• DOCUMENTOS 72

**¿CÓMO CONTRIBUIR A LA PAZ
CON VERDAD Y JUSTICIA? Aportes
a la verdad y reconocimiento
de responsabilidad por quienes
serán seleccionados en la
Jurisdicción Especial para la Paz**

Publicación digital e impresa
Sabine Michalowski,
Michael Cruz Rodríguez,
Hobeth Martínez Carrillo
2021

DOCUMENTOS 73

**NORMAS, VEHÍCULOS Y
USUARIOS: un análisis
constitucional de
siniestralidad y seguridad
vehicular en Colombia**

Publicación digital e impresa
Paula Angarita Tovar Diana,
Guarnizo Peralta
2021

• DOCUMENTOS 74

**SEGURIDAD VEHICULAR Y
DERECHO INTERNACIONAL
ECONÓMICO: preguntas y
respuestas para Colombia**

Publicación digital e impresa
René Urueña Hernández,
Paula Angarita Tovar,
Diana Guarnizo Peralta
2021

• DOCUMENTOS 75

¿BARRERAS INSUPERABLES?

Un análisis de la etapa administrativa del proceso de restitución de tierras

Publicación digital e impresa

Aarón Alfredo Acosta,

Nelson Camilo Sánchez

2021

• DOCUMENTOS 76

TOAR ANTICIPADOS Y

SANCIONES PROPIAS: reflexión informada para la Jurisdicción Especial para la Paz

Publicación digital

Clara Sandoval Villalba, Hobeth

Martínez Carrillo, Michael

Cruz Rodríguez, Nicolás

Zuluaga Afanador, Juliana

Galindo Villarreal, Pilar Lovelle

Moraleda, Juliette Vargas

Trujillo, Adriana Romero

Sánchez, Andrea Rodríguez Daza

2021

• DOCUMENTOS 77

¿LA PAZ AL MENOR COSTO?

Análisis presupuestal de la implementación de la paz territorial y el sistema integral

Publicación digital

Alejandro Rodríguez Llach,

Hobeth Martínez Carrillo

2022

• DOCUMENTOS 78

DERECHOS HUMANOS POR
LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA

DERECHOS HUMANOS POR LA IGUALDAD SOCIOECONÓMICA RENTA BÁSICA FEMINISTA: de la utopía a la necesidad urgente para la Paz

Publicación digital e impresa

María Ximena Dávila, Nina

Chaparro, Alejandro Rodríguez

Llach, Diana León

2022

• DOCUMENTOS 79

MÁS ALLÁ DE LOS MÁXIMOS RESPONSABLES. Los partícipes no determinantes en los crímenes más graves y representativos ante la Jurisdicción Especial para la Paz

Publicación digital

Sabine Michalowski,

Michael Cruz Rodríguez

2022

• DOCUMENTOS 80

SER MIGRANTE Y TRABAJAR EN COLOMBIA: ¿cómo va la inclusión laboral de las personas provenientes de Venezuela?

Publicación digital e impresa

Lucía Ramírez Bolívar,

Lina Arroyave Velásquez,

Jessica Corredor Villamil

2022

• DOCUMENTOS 81

REFLEXIONES SOBRE LA REMISIÓN TEMPRANA DE COMPARECIENTES A LA UNIDAD DE INVESTIGACIÓN Y ACUSACIÓN. El caso fundacional de Almarío Rojas

Publicación digital

Sabine Michalowski,

Michael Cruz Rodríguez

2022

• DOCUMENTOS 82

JUSTICIA RESTAURATIVA, DIÁLOGO, REPARACIÓN Y RENDICIÓN DE CUENTAS DE ACTORES ECONÓMICOS EN COLOMBIA

Publicación digital

Aarón Alfredo Acosta, Ema Gómez

Jaramillo, Alejandro Jiménez

Ospina, María José León Marín,

Michael Monclou Chaparro, Laura

Natalia Torres Acosta

2022

• DOCUMENTOS 83

**TRANSPARENTE COMO
EL AIRE. NI INFORMACIÓN,
NI CALIDAD, NI DERECHOS**

Publicación digital e impresa
Laura J. Santacoloma Méndez,
Daniel Bernal Bolaños, Alba
Cecilia Sandoval Dueñas,
Daniela del Pilar Cardona
Arciniegas
2022

• DOCUMENTOS 84

**CUANDO LO ESENCIAL
ES INVISIBLE AL ESTADO:
DERECHOS FUNDAMENTALES
Y MEGAMINERÍA**

Publicación digital e impresa
Laura J. Santacoloma Méndez
2022

• DOCUMENTOS 85

**JUSTICIA ANCESTRAL EN
LOS CONSEJOS COMUNITARIOS
DEL NORTE DEL CAUCA:
COMPORTAMIENTO
DURANTE LA PANDEMIA**

Impreso y digital
César Valderrama Gómez,
Sofía Forero Alba
2023

• DOCUMENTOS 86

**LAS REPARACIONES, ¿ES
IMPOSIBLE PAGARLAS? EL CASO
DE LA POLÍTICA DE REPARACIÓN
A SOBREVIVIENTES DE
VIOLENCIA SEXUAL Y VÍCTIMAS
DEL CONFLICTO ARMADO EN
COLOMBIA IMPRESO Y DIGITAL**

Impreso y digital
Diana Esther Guzmán,
Paula Valencia Cortés,
Randy Villalba,
Paola Molano Ayala
2023

• DOCUMENTOS 87

**PRINCIPALES IMPLICADOS: LA
SELECCIÓN DE LOS MÁXIMOS
RESPONSABLES Y PARTÍCIPES
NO DETERMINANTES
EN LA JURISDICCIÓN
ESPECIAL PARA LA PAZ,
LECCIONES DEL CASO 03**

Digital
Sabine Michalowski,
Jorge Parra Norato,
Tatiana Piñeros Rodríguez
2024

• Documentos 88

**DERECHO A LA ATENCIÓN
EN SALUD PARA LAS
PERSONAS MIGRANTES
EN SITUACIÓN IRREGULAR
EN COLOMBIA: ENTRE
ESTÁNDARES NORMATIVOS
Y BARRERAS PRÁCTICA**

Impreso y digital
Stefano Angeleri,
Lucía Ramírez Bolívar,
Lina Arroyave Velásquez
2024

Cruce seguro: Sistemas de Retención Infantil y Derechos Humanos contra la siniestralidad vial en Colombia

En Colombia, el incremento de siniestros viales impacta desproporcionadamente a niños, niñas y adolescentes. Aunque la pandemia de COVID-19 generó una disminución temporal en estos eventos, la subsiguiente reactivación ha provocado un aumento alarmante, exacerbado por el uso intensivo de vehículos privados y conductas de conducción peligrosas.

Este documento se propone dos objetivos esenciales: informar y sensibilizar sobre la grave situación de siniestralidad vial que afecta a la infancia y promover la incorporación de Sistemas de Retención Infantil (SRI) como un componente crucial de las políticas de seguridad vial nacionales. Mediante un análisis detallado de estadísticas tanto nacionales como internacionales, se resalta la imperiosa necesidad de adoptar medidas específicas de protección y explora los desafíos asociados a su implementación, subrayando la importancia de la colaboración entre el gobierno, la sociedad civil y el sector privado.

Este documento no solo aborda una crisis de salud pública, sino que también plantea un marco para mejorar las políticas de seguridad vial, integrándolas dentro de un contexto más amplio de salud pública y derechos humanos. Adicionalmente, refuerza los esfuerzos de Dejusticia para tratar la seguridad vial como un asunto clave de salud pública y fomentar políticas que efectivamente reduzcan esta problemática.