


## ***Identificación de los Factores de Riesgo que inciden en la siniestralidad del Cantón Rumiñahui***

### ***Identification of the risk factors that affect the accident rate of the Rumiñahui Canton***

Marieta del Rocío Arpi Landázuri <sup>1</sup>, Galo Raúl Fuertes Cueva <sup>2</sup>

<sup>1</sup>Instituto Tecnológico Universitario Rumiñahui, marieta.arpi@ister.edu.ec, Sangolquí, Ecuador.

<sup>2</sup>Instituto Tecnológico Universitario Rumiñahui, galo.fuertes@ister.edu.ec, Sangolquí, Ecuador.

Autor para correspondencia: marieta.arpi@ister.edu.ec

***Fecha de recepción:*** 2022.08.22

***Fecha de aceptación:*** 2022.12.16

***Fecha de publicación:*** 2023.01.06

#### **RESUMEN**

El problema de seguridad vial se ha convertido en una preocupación a nivel mundial por el alto índice de siniestros de tránsito, el desconocimiento y el irrespeto a las leyes y señales de tránsito por parte de todos los actores viales, tornándose vulnerables los peatones, que en su gran mayoría son niños, jóvenes y de la tercera edad. El factor humano es el principal responsable de los accidentes de tránsito, en tal virtud las estrategias para abarcar y solucionar esta situación son las preventivas, destacando con prioridad la capacitación en educación vial, para el empoderamiento, y potenciar una movilidad segura, el método de investigación de tipo aplicada fue fundamental para demostrar; y por ello la Sra. Rectora de la Unidad Educativa Particular Ángel Polibio Chávez aceptó la capacitación.

**Palabras clave:** Siniestros de tránsito, Factor Humano, Capacitación, Rumiñahui.

#### **ABSTRACT**

The road safety problem has become a worldwide concern due to the high rate of traffic accidents, ignorance and disrespect for traffic laws and signs by all road actors, making pedestrians vulnerable, who in the vast majority are children, young people and the elderly. The human factor is the main responsible for traffic accidents, therefore the strategies to cover and solve this situation are preventive ones, emphasizing as a priority training in driver education, for empowerment, and to promote safe mobility, the method of applied type research was essential to demonstrate; and for this reason, the Rector of the Ángel Polibio Chávez Private Educational Unit accepted the training.

**Key words:** Traffic Accidents, Human Factor, Training, Rumiñahui.

## **INTRODUCCIÓN**

Según el nuevo informe de la OMS destaca que los progresos han sido insuficientes en abordar la falta de seguridad en las vías de tránsito del mundo:

El 7 de diciembre de 2018 | Ginebra, Suiza. Un nuevo informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que las muertes por accidentes de tránsito continúan aumentando, con un promedio anual de 1,35 millones de muertes. El informe de la OMS sobre el estado mundial de la seguridad vial 2018 destaca que las lesiones causadas por el tránsito son ahora la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años. “Estas muertes son un precio inaceptable para pagar por movilidad”, acota el Director General de la OMS, el doctor Tedros Adhanom Ghebreyesus. “No hay excusa para la inacción. Este es un problema con soluciones probadas. Este informe es un llamado a los gobiernos y socios a tomar medidas mucho mayores, para implementar las mismas”. El informe de la OMS sobre el estado mundial de la seguridad vial 2018 documenta que, pese a que aumentó el número total de muertes, las tasas de mortalidad de acuerdo con el tamaño de la población mundial se han estabilizado en los últimos años. Esto sugiere que los esfuerzos de seguridad vial existentes en algunos países de ingresos medios y altos han mitigado la situación. “La seguridad vial es un problema que no recibe la atención que merece, y realmente es una de nuestras grandes oportunidades para salvar vidas en todo el mundo”, según Michael R. Bloomberg, fundador y CEO de Bloomberg Philanthropies y Embajador Global de la OMS para Enfermedades no transmisibles y lesiones. “Sabemos qué intervenciones funcionan. Las políticas sólidas y la aplicación, el diseño de vías de tránsito inteligentes y campañas poderosas de sensibilización pública pueden salvar millones de vidas en las próximas décadas”, agregó. (Organización Panamericana de la Salud, 2018, pág. 1)

La Organización Mundial de la Salud ha determinado el 20 de noviembre como el día mundial en recuerdo de las víctimas de accidentes de tráfico.

Recuerda Apoya Actúa; los objetivos del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico 2020 son proporcionar una plataforma, a las víctimas de accidentes de

tránsito y sus familias, para: recordar a todas las personas muertas y heridas de gravedad en las carreteras; reconocer el trabajo crucial de los servicios de emergencia; llamar la atención sobre la respuesta legal generalmente trivial a las muertes y lesiones culposas en la carretera; abogar por un mejor apoyo a las víctimas del tránsito y sus familias; promover acciones basadas en evidencias para prevenir y eventualmente detener más muertes y lesiones por accidentes de tránsito. El Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico de 2021 pone el foco en la reducción de la velocidad del tráfico para prevenir muchas muertes y lesiones graves, en particular las de peatones y todos los demás usuarios vulnerables de la carretera: niños, ancianos y discapacitados. (Naciones Unidas, 2018, pág. 1)

Periódico Primicias de Ecuador el periodista Machado publica un artículo donde afirma que nuestro país es el quinto en Sudamérica con más muertes en las vías.

Machado (2022) afirma lo siguiente: Ecuador aspira reducir la siniestralidad en accidentes de tránsito a la mitad hasta 2030. Para esto, el Gobierno presentó su Estrategia Nacional de Movilidad Segura. El Instituto Ecuatoriano de Estadística y Censos (INEC) detalla que los accidentes de tránsito constan entre las 10 principales causas de muerte en Ecuador. Según el Banco Mundial, la tasa de mortalidad en accidentes de tránsito en Ecuador es de 20 decesos por cada 100.000 habitantes. Esto ubica a Ecuador con la quinta tasa más alta de mortalidad en percances viales de América del Sur. El país está apenas por debajo de Venezuela, que tiene una tasa de 39 muertes en accidentes de tránsito por cada 100.000 habitantes. Guayana (22), Paraguay (22) y Bolivia, que tiene 21 muertes en las vías por cada 100.000 habitantes, completan los cinco países con los peores indicadores. Juan Carlos de la Hoz, representante del Banco Mundial en Ecuador, dice que los accidentes de tránsito en Sudamérica también provocan cada año cinco millones de personas lesionadas que requieren algún tipo de intervención médica. De la Hoz agrega que esta realidad hizo que el Banco Mundial apoye la implementación de la Estrategia Nacional de Movilidad Segura (Es-Segura) 2022-2030, cuyos objetivos son: Reducir en un 50% los accidentes de tránsito que hay en el país. Entre 2021 y abril de 2022 se registraron 28.395 de estos accidentes. Evitar la muerte de 10.000 personas en los ocho años de vigencia de la referida estrategia. El ministro de Transporte, Marcelo Cabrera, explica que la Estrategia Nacional de

Movilidad Segura tiene cinco ejes de trabajo que están dirigidos a lograr los objetivos descritos: Gestión de la movilidad: Promover acuerdos entre instituciones vinculadas con la movilidad para obtener datos y estadísticas sobre la realidad del país en este tema. Vías más seguras: Mejorar la infraestructura vial. Vehículos más seguros: Promoción de tecnología para los vehículos livianos y pesados. Usuarios más seguros: Promover iniciativas para mejorar el comportamiento de todos los actores de la movilidad. Respuestas ante accidentes de tránsito: Potenciar la capacidad de respuesta ante accidentes de tránsito en las vías y en el sistema de salud. El director de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), Adrián Castro, explica que las principales causas de muerte en accidentes de tránsito son prevenibles, pues se relacionan con el irrespeto a comportamientos básicos de una conducción segura. ¿Cuál es la hora en la que se registran más muertes? Entre enero y abril de 2022, 720 personas fallecieron en accidentes de tránsito en todo el país. Los datos de la ANT indican que la hora más crítica es entre las 19:00 y las 19:59. En ese período murieron 56 personas. Otros horarios en los que también se registran altos números de decesos son entre las 22:00 y 22:59 y entre las 00:00 y 00:59, pues en cada uno de esos horarios murieron 44 personas. El día más crítico es el domingo. Mientras que las personas de 25 a 29 años son las que más mueren por accidentes de tránsito. En los primeros cuatro meses del año, 85 personas en ese rango etario perdieron la vida en estos eventos. (pag.1)

Los principales elementos del tránsito son: humano, material, legal y económico; el elemento material conforman las vías, vehículos, y señales de tránsito, en cuanto a la infraestructura vial de nuestro país, se requiere que las autoridades competentes ejerzan un mantenimiento sistemático; sin embargo, el factor humano es el que decide sobre como conducir su vehículo frente a estas carencias, en cuanto a los vehículos que se comercializan; no brindan la seguridad y garantía ante un accidente, según las evaluaciones que realizó LatinNcap; relacionado al elemento legal en agosto de 2021 entró en vigencia las últimas reformas a la ley de tránsito, entre las cuales desde la tercera hasta la séptima contravención, ya no existe reducción de puntos; pero continua la sanción pecuniaria, el uso del celular al conducir está tipificado como una contravención de sexta clase, por lo tanto, hay que considerar que al cierre del año 2018 se reportó 6.161 siniestros de tránsito por

esta causa y esto significó 861 defunciones y 5.391 personas lesionadas; sin embargo, nuevamente se insiste que es el factor humano es quien decide respetar las leyes o no. Para el Cantón Rumiñahui la situación es igual, ya que desde el año 2017 hasta junio del 2022 registra 334 siniestros de tránsito y de los cuales 174 siniestros corresponden a la causa: conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, distractores), el factor humano es quien decide, razona y ejecuta maniobras en las vías. Bajo estos análisis de estadísticas, se concluye que el factor humano debe ser capacitado periódicamente para que exista una verdadera cultura y convivencia vial, de esta manera se puede salvaguardar las vidas de todos quienes transitamos por las vías terrestres del Ecuador.

La Educación Vial es un eje transversal y lo que estamos promoviendo es más abordajes.

El Gobierno de la provincia de Tierra del Fuego, AeIAS, a través del Ministerio de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología y del Ministerio de Gobierno, Justicia y Derechos Humanos, adhirió junto a la Agencia Nacional de Seguridad Vial al Plan Federal de Educación Vial 2022/2023, el cual ya se encuentra en marcha. Este miércoles se realizará una jornada destinada a docentes de la ciudad de Río Grande, continuando el día jueves para docentes de la ciudad de Ushuaia. La ministra de Educación, Cultura, Ciencia y Tecnología de la provincia, Analía Cubino, junto a la ministra de Gobierno, Justicia y Derechos Humanos, Adriana Chapperón y al director General de Planificación de Transporte y Seguridad Vial de la provincia, Sergio Gamarra, recibieron en la ciudad de Ushuaia a Sebastián Kelman, director del Centro de Formación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, con quien firmaron dicho convenio de cooperación. “Para nosotros es un paso muy importante. Si bien es algo que veníamos trabajando, la idea es que quede institucionalizado a través de este convenio para trabajar en colaboración, con el desafío enorme que tenemos de que nuestros chicos, chicas, adultos y adultas puedan tener los contenidos de manera transversal, y generar conciencia de lo que significa conducir, ser peatón, conocer el nivel de siniestros en nuestro país y en la provincia y cuánto de responsabilidad tenemos como ciudadanos en esto”, indicó Cubino. Asimismo, la titular de la cartera educativa mencionó que este plan ya se pone en marcha, indicando que “es importante que este contenido esté presente en la escuela, primero en los docentes para que se formen en distintas instancias para los niveles, inicial, primario y secundario” y agregó

que “apoyamos esta iniciativa de la Agencia, quienes también nos brindarán material bibliográfico para cada escuela, un material lúdico, dinámico y amigable para que este contenido demuestre cómo medidas tan simples a tiempo pueden salvarnos la vida”. Por otro lado, Sebastián Kelman, director del Centro de Formación de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, destacó que “la educación vial es un eje transversal y lo que estamos promoviendo es más abordajes, llegando con contenidos para que los docentes lo puedan trabajar en el aula, desde distintas materias en los distintos niveles”. (Tierra Austral, 2022, pág. 1)

En el Ecuador existe un marco legal donde se establece en la Ley Orgánica de Tránsito Terrestre Tránsito y Seguridad Vial “LOTTTSV” la enseñanza obligatoria en Educación vial. Cabe recalcar que, en las Reformas de Agosto del 2021, se aprobó en la Asamblea Nacional del Ecuador bajo Registro Oficial Quinto Suplemento No 512 que se contemplara la Educación Vial en la malla de las Unidades Educativas para el período escolar 2022-2023.

**Art. 4.-** Enseñanza obligatoria de regulaciones sobre tránsito. - Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial, normas de respeto a los grupos de atención prioritaria, ciclistas y a los usuarios de vehículos de tracción humana y fomento del uso de la bicicleta como medio cotidiano de transporte, en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el ministerio rector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán contenidos curriculares en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito; su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades; el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre, y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación públicos, particulares y fiscomisionales del país. El ministerio rector implementará los contenidos curriculares para que las instituciones educativas públicas, fiscomisionales y particulares a partir del primer año de educación inicial, hasta el tercer año de bachillerato los tomen en cuenta en el proceso de educación. El nivel de Gobierno correspondiente implementará campañas de respeto a las personas de

los grupos prioritarios, ciclista y de promoción de la movilidad activa, en medios de comunicación y a través de las instituciones educativas públicas, particulares y fiscomisionales. En el caso de las personas con discapacidad de lenguaje, visual y auditiva, el Estado garantizará su educación y capacitación mediante la participación de guías intérpretes, según la necesidad y otras medidas de apoyo y efectivas, tales como el aprendizaje mediante lenguaje de señas ecuatoriana. (Asamblea Nacional del Ecuador, 2021, pág. 3)

En base a lo expuesto se propone como meta implementar una capacitación basada en comportamientos de los usuarios de las vías en los establecimientos Educativos. Para ello se toma como muestra la Unidad Educativa Angel Polibio Chávez, se acude durante dos semanas para identificar puntos vulnerables y enviar un informe a la Sra. Rectora del establecimiento, quien indicó la importancia de capacitar a los niños del Inicial I y II en educación vial para prevenir incidentes y accidentes.

La capacitación se desarrollará con talleres interactivos acerca de normas de seguridad vial con escenas lúdicas, fomentando hábitos de movilidad segura en los niños y a su vez repliquen en la familia y en su entorno.

## **MATERIALES Y MÉTODOS**

Los talleres sobre educación vial buscan crear en los niños una conciencia de responsabilidad como peatones y como posibles conductores y así reducir los accidentes de tránsito que en su gran mayoría se debe al factor humano, por lo tanto; la manera de mitigar es la Educación en Seguridad Vial. (Institución Educativa Felix de Bedout Moreno, 2017, pág. 2)

La técnica que se utilizó para poder realizar el presente trabajo es el método de investigación aplicada por medio de la observación. Pues varios autores afirman que “mediante un registro sistemático y objetivo de la conducta que se genera espontáneamente permite la contrastación de una hipótesis, la réplica de sus resultados y contribuye al desarrollo teórico al proporcionar resultados válidos en un ámbito específico de conocimiento” (Navas, y otros, 2009, pág. 442)

Para desarrollar una movilidad segura se realizó un análisis durante varios días a la Unidad Educativa Angel Polibio Chávez, donde se pudo constatar los siguientes puntos vulnerables: a la hora de ingreso y salida en el embarque y desembarque de los vehículos, al cruzar la calzada de un campus al otro, y el incumplimiento de las señales y normas de tránsito; razón por la cual la Sra. Rectora del establecimiento autorizó la capacitación, misma está enfocada para 49 alumnos correspondientes al Inicial I y II, el objetivo principal es el de generar en ellos hábitos y comportamientos para una movilidad segura.

Los talleres lúdicos desarrollan en los niños capacidades cognitivas en base a la interacción y experiencia de estos. Es una forma de ir incentivando a los pequeños la autonomía de transitar y a su vez participar estas normas de conducta a los adultos.

Los recursos que se utilizaron para llevar a cabo la capacitación fueron los siguientes:

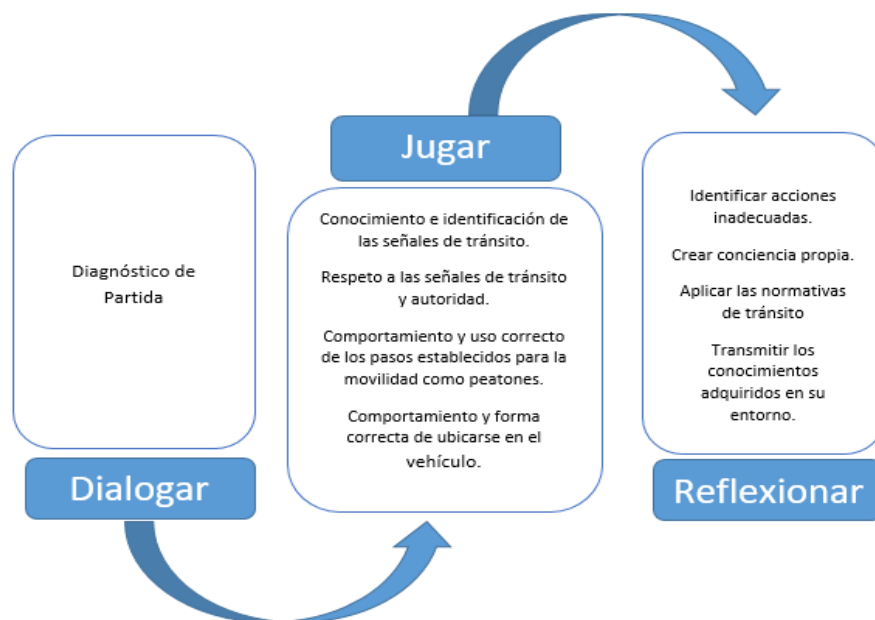
- Expositores
- Mimos
- Payaso
- Señales de Tránsito
- Computador infocus.

Los temas y contenidos que se trataron en el lapso de una semana, de dos horas diarias fueron los siguientes:

- Primer día (2horas): Diagnóstico de Partida: Información general del entorno del tránsito.
- Segundo día (2horas): Conocimiento e identificación de las señales de tránsito (pare, siga, paso peatonal, semáforo)
- Tercer día (2horas) Respeto a las señales de tránsito y a la autoridad.
- Cuarto día (2 horas): Comportamiento y uso correcto de los pasos peatonales.
- Quinto día (2 horas): Comportamiento y forma correcta de ubicarse en el vehículo.



Fig. 1. Proceso Metodológico Aplicado en los Talleres Lúdicos



Fuente: Arpi & Fuertes, 2020

Para cumplir con este propósito es de vital importancia despertar el interés ciudadano desde temprana edad, ya que los niños aprenden lo que ven, las herramientas lúdicas como el payaso y el mimo ayudan al aprendizaje mientras se escenifican acciones cotidianas en las vías. El Payaso: el niño se identifica fácilmente con el mismo; y está basado en que el universo del payaso está colmado por características propias de los niños: en su comportamiento, en su forma de razonar, en su manera de afrontar los problemas, hace todo lo que quiere hacer, rebelarse, desobedecer, importunar, divertirse, jugar. (Andrusiewicz, 2008, pág. 1)

En el caso de aprendizaje en educación vial el Payaso aporta mediante juegos y escenas divertidas, la motivación por el buen comportamiento en el cruce de las vías por los pasos establecidos.

El Mimo: expresa y transmite situaciones que se presentan en el entorno del tránsito para un comportamiento correcto en los desplazamientos por las vías; comunica y representa la escena por medio del lenguaje corporal que se desarrolla en un espacio y en un tiempo, Fig. 2.

En la práctica educativa la actuación mímica brinda al alumnado una magnífica oportunidad para poner en contraste su propia visión y de los demás actores viales.

El objetivo de utilizar al mimo y el payaso en la enseñanza - aprendizaje, procura que el niño o la niña logren una conciencia de sí mismos como sujetos capaces de evocar el respeto por las señales de tránsito y a los usuarios de las vías; así como el desarrollo de la capacidad crítica y reflexiva en las diversas situaciones del tránsito.

**Fig.2.** Mimo, uso del paso cebra.



*Fuente: Arpi & Fuertes, 2020*

**Fig.3.** Ubicación correcta en el vehículo.



*Fuente: Arpi & Fuertes, 2020*

## **RESULTADOS Y DISCUSIÓN**

En el transcurso de las actividades desarrolladas en los talleres lúdicos, los participantes demostraron interés asombro, risas y mucha alegría. Cabe mencionar que los niños delataron sobre las conductas inadecuadas de sus Padres en el desplazamiento por las vías:

- Me da miedo cuando mi Papá maneja rápido.
- Mi Papá habla por teléfono cuando maneja.
- Mientras iba a la escuela peleaban Papá y Mamá.
- Una vez mi Papá iba tomando cuando manejaba.
- No nos ponemos el cinturón de seguridad.
- Me gusta sacar la cabeza por la ventana del carro.
- Me gusta sentarme con mi Papá y tocar el volante.
- Mi Papá le lleva al perro en el auto.
- MI Mamá se va pintando mientras maneja.
- Una vez mi Papá se pasó el semáforo en rojo.
- Mi Papá paro el carro y se peleaba con otro señor.

Identificaron que estas acciones son negativas e inapropiadas, causando sorpresa y asombro. Esta interacción sirvió para fomentar la motivación e interés por corregirlas, ya que ellos se convertirán en los gestores de un cambio positivo en su entorno.

Para poder verificar el impacto de la capacitación impartida a los niños, se realizó un seguimiento, en el cual se constató un cambio positivo por parte de los estudiantes de Inicial I y II, ya que asimilaron los conocimientos, los han puesto en práctica, convirtiéndose en un ejemplo a seguir para los demás estudiantes.

**Tabla 1.** Tabla informativa sobre los tiempos de Capacitación

<b>Inicial</b>	<b>Total Alumnos</b>	<b>Horas de Capacitación</b>
I	23	10
II	26	10

<b>TOTAL</b>	<b>49</b>	<b>20</b>
--------------	-----------	-----------

---

*Fuente: Arpi-Fuertes 2020*

## **CONCLUSIONES**

Se identificó puntos vulnerables para los niños, creando condiciones adecuadas, seguras en sus desplazamientos cotidianos y con la capacitación desarrollada en la Unidad Educativa Angel Polibio Chávez del Inicial I y II, se interiorizó comportamientos encaminados a potenciar una movilidad autónoma y segura. Se aplicó normas de conducta de la Seguridad Vial con recursos didácticos y talleres lúdicos, el desempeño de los niños al transitar como peatones y posteriormente al convertirse en verdaderos actores viales, es enriquecedor, ya que ellos serán los gestores de un cambio positivo en su entorno.

Debemos concluir que es necesario e importante continuar impartiendo estas capacitaciones lúdicas, hasta lograr que la movilidad segura sea una realidad; la capacitación al elemento humano es la respuesta que necesita el Ecuador para que los siniestros de tránsito no sigan incrementándose.

## **TRABAJOS FUTUROS**

Gracias a los resultados obtenidos, la Señora Rectora de la Unidad Educativa Particular Angel Polibio Chávez nos ha solicitado que se imparta capacitaciones a todo el alumnado, personal de conducción del transporte estudiantil y profesores.

Se estima llegar con este tipo de capacitaciones a algunos establecimientos educativos y demostrar que podemos salvar vidas mediante la Educación en Seguridad Vial.

## **REFERENCIAS**

- Andrusiewicz, V. (20 de Junio de 2008). *Hospisonrisas Revista campo grupal*. Obtenido de <http://hospisonrisas.org/index.php/el-juego-potenciador-resiliencia/>
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2021). *Ley Orgánica de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial*. Quito: Ley 1 Registro Oficial Suplemento 398 de 07-ago.-2008, Última modificación: 10-ago.-2021.

- Institución Educativa Felix de Bedout Moreno. (20 de Noviembre de 2017). *Proyecto Educación Vial*. Obtenido de [http://cmap.upb.edu.co/rid=1229096268375\\_56025516\\_5491/Proyecto%20Educaci%C3%B3n%20Vial.doc](http://cmap.upb.edu.co/rid=1229096268375_56025516_5491/Proyecto%20Educaci%C3%B3n%20Vial.doc)
- Machado, J. (1 de Junio de 2022). *Ecuador es el quinto país de Sudamérica con más muertes en las vías*. Obtenido de Primicias ec: <https://www.primicias.ec/noticias/sociedad/muertes-accidentes-transito-ecuador-movilidad/#:~:text=Seg%C3%BAAn%20el%20Banco%20Mundial%2C%20la,viales%20de%20Am%C3%A9rica%20del%20Sur.>
- Naciones Unidas. (17 de Diciembre de 2018). *Los accidentes de tráfico, la principal causa de fallecimiento de jóvenes de entre 15 y 29 años*. Obtenido de Naciones Unidas: <https://www.un.org/es/observances/road-traffic-victims-day>
- Navas, M. J., Fidalgo, A. M., Concepción, G., Suárez, J. C., Brioso, A., Gil, G., . . . Sarriá, E. (2009). *Métodos, diseños y técnicas de investigación psicológica*. Madrid: Librería UNED.
- Organización Panamericana de la Salud. (17 de Diciembre de 2018). *Nuevo informe de la OMS destaca que los progresos han sido insuficientes en abordar la falta de seguridad en las vías de tránsito del mundo*. Obtenido de Nuevo informe de la OMS destaca que los progresos han sido insuficientes en abordar la falta de seguridad en las vías de tránsito del mundo: [https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com\\_content&view=article&id=14857:new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world-s-roads&Itemid=1926&lang=es](https://www3.paho.org/hq/index.php?option=com_content&view=article&id=14857:new-who-report-highlights-insufficient-progress-to-tackle-lack-of-safety-on-the-world-s-roads&Itemid=1926&lang=es)
- Palacios, M. G. (2019). *Coordinación Educativa y Cultural Centroamericana*. República Dominicana: ISBN.
- Tierra Austral. (11 de Mayo de 2022). *Tierra Austral fin del mundo*. Obtenido de <https://tierraaustralfindelmundo.com/noticia/kelman:-%E2%80%9Ccla-educaci%C3%B3n-vial-es-un-eje-transversal-y-lo-que-estamos-promoviendo-es-m%C3%A1s-abordajes%E2%80%9D>