

UN ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL Y SU RELACIÓN CON LA NIÑEZ: EL CASO DE URUGUAY

Esta edición del *Boletín FAL* aborda el tema de la seguridad vial y su incidencia en la infancia. Para ello utiliza información de campo recopilada por la Fundación Gonzalo Rodríguez sobre la situación de la República Oriental del Uruguay, en el marco del Plan de Seguridad Vial por los Niños EDU-CAR que implementa esa fundación. La autoría de este *Boletín* corresponde al Plan EDU-CAR de la Fundación Gonzalo Rodríguez. Para mayores antecedentes sobre el proyecto contactar directamente a fundacion@gonzalorodriguez.org.

Introducción

Los siniestros de tránsito representan un grave problema de salud pública y es una de las principales causas de fallecimientos y lesiones en el mundo, estimándose que hacia 2020 se podrían convertir en la tercera causa de muerte a nivel mundial a no ser que se tomen acciones urgentes para reducir su incremento, tal como fue analizado en detalle en el *Boletín FAL* 275: "La necesidad de establecer medidas coordinadas para la reducción de siniestros viales en América Latina y el Caribe".

Dentro de los grupos de riesgo, destacan los niños y dado que sus proporciones físicas (peso, madurez muscular y desarrollo de reflejos) son totalmente distintas a las de los adultos, resulta evidente la necesidad de considerar estas especificidades en las políticas públicas planteadas para incrementar la seguridad vial.

El objetivo de este *Boletín* es en consecuencia, plantear primero la necesidad de implementar normativas nacionales que consideren la incorporación de dispositivos especiales de sujeción para niños, los llamados técnicamente Sistemas de Retención Infantil (SRI) o "sillas para niños" como comúnmente se le conocen, por ser dispositivos que pueden reducir significativamente los daños ante un siniestro vial. En segundo lugar, mostrar que la sola presencia del SRI no es suficiente para reducir las lesiones en los niños. Junto con ello, se requiere un uso adecuado además de otras consideraciones sobre su fabricación, homologación e instalación. Razón por la cual es importante tener presente estas reflexiones, tanto por las autoridades al diseñar sus regulaciones técnicas como por los propios padres al momento de adquirir (y eventualmente reequipar) su automóvil y el SRI.

I. LOS SINIESTROS VIALES Y SU INCORPORACIÓN EN LA AGENDA PÚBLICA

Pese al alto costo económico y al importante número de víctimas que implican los siniestros de tránsito en los países en vías de desarrollo, solo en el último lustro los países de la región han comenzado a establecer agencias especializadas dedicadas a solucionar integralmente los problemas causados por los siniestros de tránsito. Sin embargo, la sola instauración de una agencia no es solución por sí misma. Se requiere de una acción coordinada y decidida entre los diferentes componentes y órganos del gobierno (incluyendo por cierto al poder legislativo y judicial), así como también entre el sector público y el privado, con un activo involucramiento de la sociedad civil, tal como ha sido planteado en los documentos previos de CEPAL. Junto con ello, la realización de estudios técnicos que revelen

la situación real de la seguridad vial en la región, levanten estadísticas y propongan cursos de acción son ejemplos del tipo de acciones coordinadas y en alianza que deben emprenderse en la región.

En el caso de Uruguay, en mayo¹ de 2007, mediante la aprobación de la Ley N° 18.113 se dio origen a la Unidad Nacional de Seguridad Vial (UNASEV), como órgano desconcentrado del Poder Ejecutivo y encargado de "...la regulación y el control de las actividades relativas al tránsito y la seguridad vial en todo el territorio nacional..."². Asimismo, en noviembre de 2007, se aprobó la Ley N° 18.191, "Ley Nacional de Seguridad Vial y Tránsito".

Estas dos normativas representan un hito histórico en el combate a la siniestralidad vial en Uruguay, ya que de acuerdo a cifras oficiales del Ministerio del Interior, durante el 2007, más de 400 personas fallecieron como consecuencia de siniestros viales y más de 20.000 resultaron lesionadas³. Esta epidemia que cobra en su mayoría la vida de individuos menores de 35 años de edad, configura un factor de empobrecimiento y exclusión social además de importantes pérdidas económicas. Estimaciones de la Comisión Nacional de Prevención de Accidentes de Tránsito del Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTOP) para el año 2000, muestran que el gasto anual originado por siniestros de tránsito fue de 927 millones de dólares, cifra equivalente al 4,5% del producto bruto interno (PIB) del país para ese año.

1. El Plan de Seguridad Vial por los Niños EDU-CAR de la Fundación Gonzalo Rodríguez de Uruguay

La Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) es una organización no gubernamental sin fines de lucro, fundada en Uruguay en el año 2000 en memoria del piloto uruguayo Gonzalo "Gonchi" Rodríguez (1971-1999). Su trabajo apunta a contribuir desde la sociedad civil a la generación de "más educación, salud y desarrollo" y para ello ha llevado adelante distintos programas educativos que han beneficiado a más de 15.000 niños y jóvenes uruguayos. En este contexto surge el Plan de Seguridad Vial por los Niños

¹ Si bien en 1994, se estableció la Comisión Nacional de Prevención y Control de Accidentes de Tránsito dependiente del MTOP, esta no logró cumplir sus objetivos debido fundamentalmente a la falta de presupuesto y a la participación honoraria de sus integrantes.

² Poder Legislativo, República Oriental del Uruguay (2007), Ley N° 18.113, Artículo 5° (Objetivos).

³ Ministerio del Interior, República Oriental del Uruguay (2008), "Panorama de la Violencia, la Criminalidad y la Inseguridad en Uruguay. Datos, tendencias y perspectivas"; Observatorio Nacional sobre Violencia y Criminalidad; Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en Uruguay (PNUD), Montevideo.

EDU-CAR que tiene como objetivo investigar la realidad de la siniestralidad vial infantil en Uruguay, proponer un modelo sustentable de cambio sistémico, para luego extender su ámbito al resto de América Latina y el Caribe. Para estas tareas, el Plan EDU-CAR de la FGR, cuenta con financiamiento de la Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad y del Fondo Global para la Seguridad Vial del Banco Mundial, además de la colaboración técnica de las siguientes instituciones internacionales: *BioEchoes, Inc.*, del *Task Force for Global Health – Global Road Safety Forum* y del *Centers for Disease Control and Prevention* de Estados Unidos.

EDU-CAR es un plan de tres años de duración (2007-2010) que se focaliza en proponer acciones y políticas públicas en materia de seguridad vial infantil considerando todos los elementos que hacen a la seguridad y bienestar del niño de entre 0 y 14 años de edad en su rol de pasajero de vehículos motorizados.

Bajo el objetivo de “proteger a los niños de hoy y educarlos como los conductores de mañana” este plan está alineado con las recomendaciones del “Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito” de la OMS, así como con la propuesta “Una Década de Acción para la Seguridad Vial (2010-2020)”, emanada de la “Primera Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial” celebrada en Moscú, Rusia, en noviembre de 2009. EDU-CAR también ha sido reconocido con la Declaración de Interés Nacional por parte de la Presidencia de la República Oriental del Uruguay en julio de 2009 y respaldado por diferentes instituciones públicas uruguayas⁴.

2. Metodología

En las siguientes páginas se presentarán los datos recabados en el marco de una serie de investigaciones y relevamientos independientes que fueron realizados por el Plan EDU-CAR en Uruguay⁵ (con fuerte énfasis en la ciudad de Montevideo), entre 2008 y 2009 con la finalidad de estudiar la necesidad de promover intervenciones tendientes a proteger a los niños en el tránsito.

La información fue obtenida a través de inspecciones y relevamientos realizados al equipamiento disponible en vehículos nuevos y en operación; a sistemas de seguridad vehicular como cinturones de seguridad y SRI disponibles en el mercado uruguayo; además de encuestas de opinión pública y mediciones directas en terreno para evaluar la forma en la que viajan los niños de 0 a 14 años de edad en autos y camionetas de uso particular.

3. Los niños y la seguridad vial

Como se mencionó previamente, los niños no tienen las mismas proporciones físicas que los adultos: su peso corporal está distribuido en mayor proporción en la parte superior de su cuerpo, su madurez muscular y el desarrollo de los reflejos está aún en formación. Por lo tanto, requieren de dispositivos especialmente diseñados para sus dimensiones corporales de peso y altura.

Cuando un vehículo sufre un impacto y sus ocupantes no están sujetos a un dispositivo de sujeción (cinturón de seguridad o SRI), se producen tres colisiones simultáneas: la primera colisión es del vehículo contra otro objeto (contra otro vehículo, un árbol, una barrera u otro cuerpo); la segunda colisión es de los pasajeros contra el interior del propio vehículo (por ejemplo, contra el volante, el parabrisas, las ventanillas o contra otro ocupante del propio vehículo); finalmente, la tercera colisión es la de los órganos internos del cuerpo del pasajero, que pueden golpearse

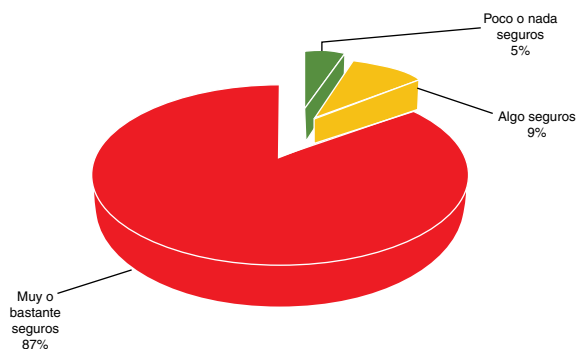
con otros órganos y huesos, pudiendo producirse así severas lesiones internas. De todas ellas, son los efectos de la segunda colisión los que pueden evitarse o minimizarse en la medida que los ocupantes del vehículo utilicen adecuadamente los dispositivos de sujeción correspondientes.

El cinturón de seguridad con tres puntas de anclaje, es decir, aquel que sujeta al individuo a través de una banda en la pelvis y otra banda en diagonal que parte desde el hombro del pasajero, es un dispositivo efectivo para pasajeros sobre el 1,50 metro de altura. Los niños alcanzan esas dimensiones aproximadamente entre los 8 y los 12 años de edad, por lo cual antes de lograr tal estatura es fundamental que usen un SRI y que se ubiquen en los asientos traseros de los vehículos para viajar de forma segura. Los SRI correctamente utilizados reducen en forma drástica los riesgos de lesiones y muertes de infantes ante un siniestro de tránsito, como lo muestran una serie de estudios realizados en Estados Unidos, que establecen que los SRI adecuadamente instalados y utilizados pueden reducir en un 70% el riesgo de muertes en infantes, además de disminuir en prácticamente el mismo porcentaje la necesidad de hospitalización en niños de entre 0 y 4 años de edad al producirse un siniestro vial.

II. CONDUCTAS Y PERCEPCIONES DE PADRES Y MADRES SOBRE LA FORMA EN QUE VIAJAN SUS NIÑOS: LA IDEA DE “NIÑO SEGURO EN EL VEHÍCULO”

Las investigaciones realizadas en el marco del Plan EDU-CAR indican que los padres y madres conductores de la ciudad de Montevideo consideran poseer información suficiente sobre la forma en la que deben viajar los niños para ir seguros en sus vehículos. De acuerdo a una encuesta de opinión pública realizada por FGR, a nivel nacional el 87% de los conductores perciben que los niños de 0 a 14 años que viajan en sus autos y camionetas de uso particular lo hacen de manera segura, tal como lo muestra el gráfico 1. Sin embargo, la información recogida por esa misma encuesta señala que el 87% de los conductores encuestados no dispone de SRI para trasladar a los niños a bordo de sus autos o camionetas.

Gráfico 1
TODO EL PAÍS: OPINIÓN SOBRE LA FORMA EN QUE VIAJAN LOS NIÑOS DE 0 A 14 AÑOS A BORDO DE AUTOS Y CAMIONETAS DE LOS ENCUESTADOS



Fuente: Fundación Gonzalo Rodríguez, “Encuesta sobre conductas, opiniones y actitudes hacia el tránsito”, Uruguay, 2009.

1. Equipamiento en los vehículos

Paralelamente, otro estudio de la FGR constató que uno de cada cuatro autos y camionetas relevados estaban desprovistos de cinturones de seguridad de tres puntas en los asientos laterales de la fila trasera, al mismo tiempo que solo el 14,3% de los vehículos contaba con dicho tipo de cinturones en la butaca trasera del medio. A su vez, los datos recolectados a nivel de todo el país indican que solo el 10% de los adultos conductores considera que la forma segura para que los niños viajen en sus vehículos es yendo sujetos a un SRI. Solo un 2% señaló que junto con ir sujetos en un SRI, los niños debían ser transportados en la fila trasera de los vehículos.

En esta línea, queda manifiesta una extendida y errónea idea presente en los padres y madres conductores, según la cual el transportar a los niños en la fila trasera de los autos o camionetas es suficiente para viajar en forma segura. De esta manera, a pesar que los adultos afirman estar concientes de la seguridad vial de sus hijos, en los hechos, esa concepción de conocimiento no se condice con las recomendaciones internacionales de seguridad en el tránsito, que indican que los infantes deben viajar utilizando un SRI instalado en la fila trasera de los vehículos.

⁴ El Plan EDU-CAR ha sido respaldado por diferentes instituciones públicas del Gobierno de la República Oriental del Uruguay: i) firma de Convenio Marco entre el Ministerio de Salud Pública, la Junta Nacional de Salud, la Administración de Servicios de Salud del Estado y la FGR para trabajar en forma conjunta intercambiando esfuerzos y herramientas en pos de la promoción de la seguridad vial infantil en Uruguay (julio de 2009); ii) obtención de la Declaración de interés educativo para la tercera fase del Plan de seguridad vial por los niños EDU-CAR, por parte del Ministerio de Educación y Cultura (abril de 2008); iii) obtención de la Declaración de interés ministerial por parte de los siguientes ministerios del Uruguay: Interior; Salud Pública; Industria, Energía y Minería; Turismo y Deporte.

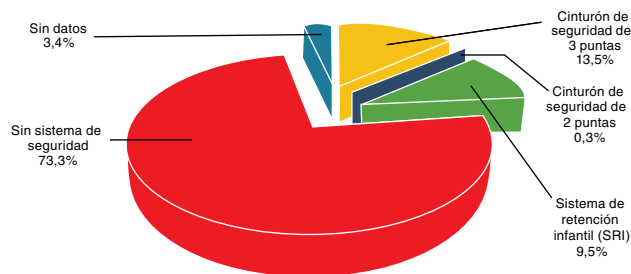
⁵ La Fundación Gonzalo Rodríguez ha elaborado las siguientes investigaciones y relevamientos estadísticos: “Estudio observacional sobre la prevalencia del uso de elementos de seguridad en vehículos de Montevideo, Salto y Paysandú” (2008); “Relevamiento de modelos de vehículos 0 Km.” (2008); “Relevamiento de cinturones de seguridad disponibles en el mercado para equipar vehículos” (2008); “Relevamiento y estudio de uso de los sistemas de retención infantil en niños de 0 a 14 años en la ciudad de Montevideo” (2009); “Encuesta sobre conductas, opiniones y actitudes hacia el tránsito” (2009); “Relevamiento del equipamiento de seguridad de vehículos en uso” (2009).

2. Cómo viajan los niños pasajeros de autos y camionetas

Esta idea equívoca de “niño seguro en el vehículo” presente en muchos padres y madres conductores, coincide con datos registrados en otro estudio realizado en la ciudad de Montevideo el 2008. En este se observó que el 77,8% de los niños de entre 0 y 14 años de la muestra se encontraban ubicados en la fila trasera de los autos y camionetas relevados. La percepción de los conductores acerca de que los niños deben viajar en las butacas traseras para ir seguros concuerda entonces con el comportamiento de esos adultos, quienes en su gran mayoría efectivamente transportan a los niños en los asientos de atrás de sus vehículos.

Con respecto al tipo de sistema de sujeción efectivamente utilizado por los infantes al momento de viajar en autos y camionetas, se constató que para una muestra realizada en la ciudad de Montevideo, el 73,3% de los niños de entre 0 y 14 años de edad eran trasladados sin utilizar ningún tipo de sujeción, es decir, completamente sueltos dentro de los vehículos (véase el gráfico 2).

Gráfico 2
MONTEVIDEO: TIPOS DE SISTEMAS DE SEGURIDAD UTILIZADOS POR NIÑOS DE 0 A 14 AÑOS OBSERVADOS A BORDO DE AUTOS Y CAMIONETAS



Fuente: Fundación Gonzalo Rodríguez, “Estudio observacional sobre la prevalencia del uso de elementos de seguridad en vehículos de Montevideo, Salto y Paysandú”, Uruguay, 2008.

3. El uso de sistemas de retención infantil en la ciudad de Montevideo

En el marco de una de las investigaciones llevadas adelante por EDU-CAR en el 2009, se observaron un total de 13.658 autos y camionetas en la ciudad de Montevideo. De esos 13.658 vehículos, 2.131 (15,6%) viajaban con niños de entre 0 y 14 años de edad a bordo. A su vez, de esos 2.131 vehículos con niños, 249 transportaban al menos un SRI.

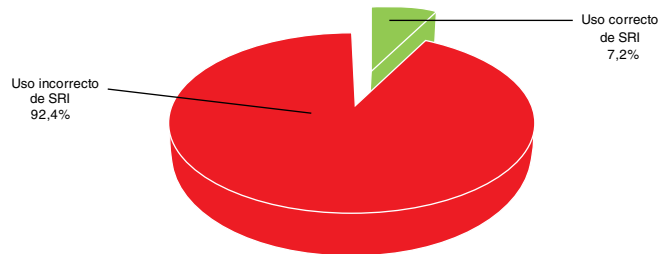
En términos porcentuales, esto quiere decir que solo el 11,7% de los vehículos observados que trasladaban niños tenían instalado al menos un SRI. Esto significa que, a priori, 9 de cada 10 niños estudiados viajaban de forma insegura. Ahora bien, ¿por qué a priori? Porque en realidad, los niños que se trasladaban de manera insegura eran más, debido a que la gran mayoría de los que lo hacían sujetos a un SRI lo hacían de forma incorrecta, ya sea porque no iban correctamente sujetos en sus sillas, porque la que utilizaban no era apropiada a su peso y altura o sencillamente porque el dispositivo mismo no cumplía con los estándares técnicos correspondientes.

Así, mientras el 77,7% de los padres y madres de los niños relevados que viajaban en SRI afirmó conocer sobre cómo utilizar correctamente los sistemas de retención, más del 92,4% de aquellos infantes relevados se encontraba viajando de manera insegura en sus sillas (véase el gráfico 3).

Con respecto a la instalación de los SRI en los vehículos, el mismo estudio reveló que el 65,9% de los niños se encontraba viajando en un SRI que no estaba firmemente ajustado al asiento del vehículo mediante el cinturón de seguridad. En aquellos casos que era utilizado un SRI, en el 66,8% de los casos los arneses se encontraban flojos, es decir, no ajustados al cuerpo de los niños, por lo que la seguridad ofrecida era prácticamente nula⁶. También debe agregarse que el 53,7% de los SRI inspeccionados no indicaban cumplir con ninguna norma técnica internacionalmente reconocida⁷, en tanto en el 21,3% de los casos no fue posible corroborarse

que así fuera. Esto también se observa en los dispositivos SRI nuevos inspeccionados por otros relevamientos de EDU-CAR. De ellos, el 80% no indica cumplimiento con estándares técnicos reconocidos.

Gráfico 3
MONTEVIDEO: NIVEL DE USO CORRECTO E INCORRECTO DE LOS SISTEMAS DE RETENCIÓN INFANTIL (SRI)



Fuente: Fundación Gonzalo Rodríguez, “Relevamiento y estudio de uso de los sistemas de retención infantil en niños de 0 a 14 años en la ciudad de Montevideo”, Uruguay, 2009.

4. Cómo están equipados los vehículos para transportar niños en forma segura

Existen dos formas de ajustar los SRI a los asientos de autos y camionetas: a través del cinturón de seguridad, o bien mediante un sistema de anclaje que puede ser de dos tipos ISOFIX ó LATCH. Estos sistemas conforman unos puntos de sujeción rígidos que se encuentran en las butacas de la fila trasera y están atornillados o soldados a la carrocería del vehículo para instalar directamente los SRI, mediante unos enganches sin necesidad del cinturón de seguridad. Dichos dispositivos facilitan significativamente la instalación de las sillas para niños, reduciendo las posibilidades de que las mismas queden incorrectamente instaladas y aumentar de esta forma la seguridad ofrecida. De los vehículos relevados en Montevideo por las investigaciones de EDU-CAR el 2009, se observó una muy escasa presencia de estos sistemas de anclaje en la fila trasera de autos y camionetas: el 94,1% de los vehículos estudiados no contaba con el sistema ISOFIX en las posiciones traseras laterales, en tanto el 98,5% carecía del sistema LATCH en esas mismas posiciones. Ante la marcada ausencia de los mencionados sistemas de anclaje en los vehículos inspeccionados, el uso correcto de los cinturones de seguridad de tres puntas es fundamental para una correcta y segura instalación de un SRI.

Sin embargo, relevamientos del Plan EDU-CAR (2009), constatan que el 10% de los autos y camionetas en uso estudiados no estaban provistos de cinturones de seguridad, al tiempo que el 17,5% contaba con cinturones de dos puntas de anclaje en las posiciones laterales y el 72,5% tenía cinturones de tres puntas en las mencionadas posiciones. Por otro lado se observó que un 46,5% de los cinturones en posiciones traseras no indicaban cumplir con ningún estándar técnico reconocido. Concomitantemente, otras investigaciones evidenciaron que el 60% de los modelos de vehículos nuevos relevados no disponían de cinturones de seguridad de tres puntas para todas sus posiciones, mientras que el 85% de los cinturones de seguridad a la venta en el mercado local no dan cuenta alguna de cumplimiento con norma técnica reconocida.

Considerando que el mecanismo por antonomasia para la instalación de las sillas para infantes en Montevideo es a través de los cinturones de seguridad y, teniendo en cuenta la importante presencia de cinturones de dos puntas, sumado al elevado nivel de mal uso de las sillas, resulta necesario disponer de otros dispositivos capaces de mejorar la seguridad del niño pasajero. En esta línea, el uso de un dispositivo denominado *top tether* o tercer punto de anclaje, impide la rotación de un SRI y mejora sustancialmente su desempeño ante la eventualidad de producirse un impacto. Si bien este sistema contribuiría de forma notable a optimizar la seguridad de los infantes, su nivel de ausencia asciende a más del 98%

⁶ Dada la forma del cuerpo del niño, de hombros pequeños y de tronco más bien redondeado, ante un impacto o desaceleración brusca del vehículo, el hecho que el arnés no esté debidamente tenso puede fácilmente provocar que el niño se deslice entre las cintas quedando así suelto dentro del vehículo.

⁷ Las normas o estándares técnicos reconocidos, significan un aval de que el sistema de seguridad se desempeñará correctamente, léase, cumplirá su función de protección en caso de que el vehículo sufra un impacto. La

norma técnica recomendada internacionalmente para los SRI es la norma ECE-R44, emitida por la United Nations Economic Commission for Europe – UNECE. Además, existen otros estándares internacionales del mismo nivel de seguridad, como lo son la norma FMVSS213, emitida por la Federal Motor Vehicle Safety Standards de Estados Unidos; las normas JIS, emitidas por la Japanese Industrial Standard, y las normas AS/NZ, emitidas por el Estándar Australiano/Neozelandés.

de los vehículos en uso relevados por estudios de EDU-CAR (2009) y al 80% de los vehículos nuevos (2008). Mientras que solo el 10% de los SRI estudiados tienen este tercer punto de anclaje incluido de fábrica.

En función de estos datos, puede sostenerse que no solo los niños de Montevideo viajan mayoritariamente de forma insegura, sino que además, lo hacen en vehículos que no están equipados para transportarlos de manera adecuada.

III. REFLEXIONES FINALES

Las investigaciones realizadas por EDU-CAR señalan que mientras los padres y madres creen saber cómo deben viajar sus hijos de entre 0 y 14 años para estar seguros, en los hechos, la concepción general de "niño seguro en el vehículo" no se ajusta a las recomendaciones internacionales en materia de seguridad vial infantil y en consonancia, la forma en la que son transportados la amplia mayoría de los niños resulta decididamente insegura.

En la ciudad de Montevideo, de cada 10 niños que viajan a bordo de autos y camionetas, 9 lo hacen sin estar sujetos a SRI y a su vez, el bajo porcentaje de infantes que sí es transportado en silla, lo hace mayoritariamente de manera incorrecta.

En este contexto, emerge la imperiosa necesidad de educar a la ciudadanía en torno al tema de los niños y la seguridad en el tránsito. Pero aún cuando la educación resulta primordial para promover prácticas viales seguras, el generar las condiciones para que un cambio cultural en este sentido pueda realmente procesarse,

requiere también que el mercado local de vehículos y de dispositivos de seguridad, proporcione los elementos necesarios para ello y que lo haga a un precio accesible a los consumidores. Y en este marco, es fundamental que desde las autoridades políticas nacionales, se regule y se promuevan las normas correspondientes, exigiéndose y fiscalizándose su efectivo cumplimiento.

Dado un escenario en el cual en Uruguay no existen normativas que dispongan que los niños de hasta 1,50 m deben viajar sujetos a SRI homologados y apropiados a su peso y altura, como sí ocurre en otros países del mundo, y considerando la también ausente reglamentación a nivel normativo técnico sobre el equipamiento de los vehículos nuevos y en uso, resulta de capital importancia que desde el sistema político se lleve adelante una legislación orientada a promover y garantizar la seguridad vial infantil, contemplándose así el derecho a la vida y a la seguridad de los niños.

De acuerdo a la OMS (2004), las organizaciones no gubernamentales de la sociedad civil avocadas a la promoción de la seguridad en el tránsito deben publicitar el problema de las lesiones ocasionadas por incidentes viales "identificando soluciones eficaces, recusando las políticas ineficaces y constituyendo alianzas para presionar en favor de una mayor seguridad vial". En línea con este postulado, desde el Plan EDU-CAR, la FGR trabaja junto con el sector público y el privado para contribuir, desde su rol de asociación civil sin fines de lucro, a aportar soluciones efectivas a la falta de seguridad vial. Para más antecedentes sobre el Plan EDU-CAR o sobre el trabajo mismo de la Fundación Gonzalo Rodríguez, por favor visite: <http://www.gonzalorodriguez.org>.



A partir del año 2009, el Boletín FAL de la División de Recursos Naturales pasó a distribuirse mayoritariamente por vía electrónica, como parte del Programa de Mejora Continua de CEPAL para la reducción del uso de Papel.

Para recibir la versión electrónica del boletín, por favor registrar su correo electrónico en la siguiente dirección: <http://www.cepal.org/id.asp?id=36304>.