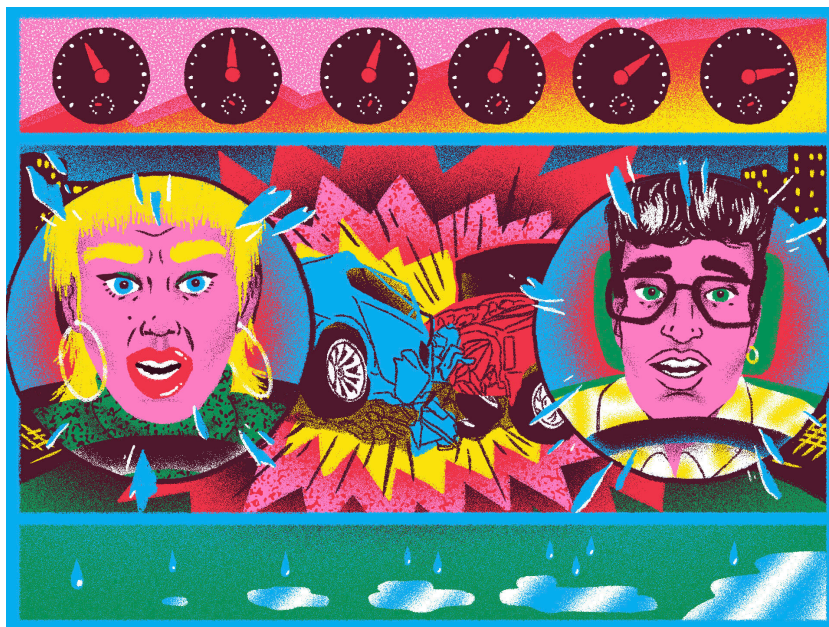




10/06/2021

Lo que mata no es el auto

TXT **FELIPE DIEGO GONZALEZ** IMG **MALENA GUERRERO**

¿Por qué mueren tantas personas en siniestros viales? ¿Cómo estamos pensando las ciudades?

Cuenta en una antiquísima enciclopedia ficcional china, titulada el *Emporio celestial de conocimientos benévolos*, que un Emperador solía poner a los espías enemigos encadenados bajo una gotera que caía lenta pero incansablemente sobre la cabeza del detenido. Al principio, la víctima no entendía el propósito: no lo torturaban ni golpeaban para sacarle información y hasta lo alimentaban, relativamente bien, tres veces al día. **Con el paso del tiempo la gota comenzó a ser una molestia**, en especial cuando el invierno empezaba a recrudecer. Para el segundo de los inviernos, a la incomodidad del frío se le sumó un dolor de cabeza que el espía atribuía a la poca luz en la celda. Con el verano, el frío se había ido

pero el dolor de cabeza era insoportable. En un punto, que podríamos llamar *de quiebre*, entre las gotas que rodaban por su frente y caían en sus labios, notó el alarmante gusto de su propia sangre. Eso, en conjunto con el dolor, hizo que llamara a gritos al Consejero del Emperador. Éste llegó a la celda y se sentó frente al espía con una calavera humana en su regazo, con las cuencas vacías mirando al espía. Sin escuchar sus gritos de ayuda, se limitó a rotar la calavera para mostrarle al espía el pequeño orificio que había en la parte superior. Un orificio que no parecía haber sido hecho por un golpe duro, brutal o repentino, sino, al juzgar por los bordes redondeados, producto de las manos de un parsimonioso artesano. El espía entendió que **esa insignificante gota, con el tiempo y la sucesión acumulada, sería tan mortal como una flecha**. De inmediato, confesó todos los secretos que había acumulado a lo largo de años como espía de la resistencia al Emperador. No quería esperar un solo segundo más. Ni una gota más.

Esta leyenda habla sobre cómo nos es difícil, como individuos y también como sociedad, percibir pequeños cambios, insignificantes si los tomamos aisladamente, pero cuya acumulación progresiva y acumulada tiene un efecto dramático a largo plazo. Así como existe una banalidad del mal, compuesta no de grandes figuras malévolas sino de pequeños actos burocráticos individualmente insignificantes, esta leyenda nos habla de la banalidad de la muerte. Una muerte que no nos llega por un asesinato sangriento producto de una venganza familiar milenaria, por una batalla en una gran guerra o a causa de una tragedia inevitable como un enorme desastre natural. **Una muerte que llega por la acumulación de pequeñas banalidades**. Podría ser un poquito de grasa que se acumula en las arterias por una mala dieta o vida sedentaria, esa medialuna que es solamente una medialuna, pero de pronto nos encontramos pensando en un espía chino, sentado, con medialunas cayéndole en la cabeza sistemáticamente.

Esta gota parsimoniosa que eventualmente nos va a matar, cuando sucede a nivel colectivo, es aún más difícil de percibir. Quizás porque al caer en una u otra cabeza, no cae del todo en ninguna. Por ejemplo, nuestras formas de producir, consumir y tratar residuos podrían hacer que la temperatura global aumente

apenas 1 grado centígrado. Aunque tenga ese efecto, ¿qué puede pasar por 1 grado más? Yo no lo siento tanto.

La muerte a la luz de los números

Hay una gran causa de mortalidad en Argentina que tiene esta característica, la de hacerse invisible, perderse entre las estadísticas: como el diablo de Baudelaire, convencer al mundo de que no existe. Hablamos de **las colisiones o siniestros viales, que implican nada menos que la octava causa de muerte en el país**. Su magnitud, al menos para el año 2018, varía según la fuente: 4.353 personas según las estadísticas vitales del Ministerio de Salud, 5.493 según el Observatorio Vial del Ministerio de Transporte. Vamos a usar esta última por ser la proveniente de un organismo especializado en el tema y cuya elaboración estadística se desarrolló con este objetivo específico.

Causas de muerte en Argentina

Orden	Causa	Cantidad de fallecimientos en 2018
1	Enfermedades del sistema circulatorio	95.826
2	Tumores	63.873
3	Enfermedades del sistema respiratorio	61.668
4	Enfermedades infecciosas y parasitarias	13.971
5	Enfermedades del sistema urinario	13.305
6	Diabetes mellitus	9.086
7	Enfermedades del hígado	5.549
8	Accidentes de tráfico de vehículo de motor	4.353

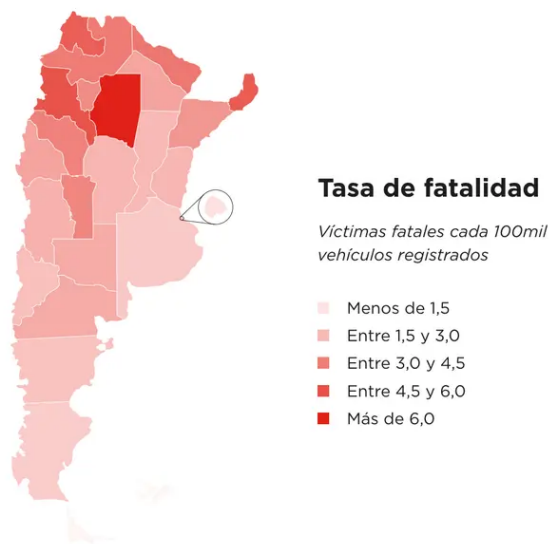
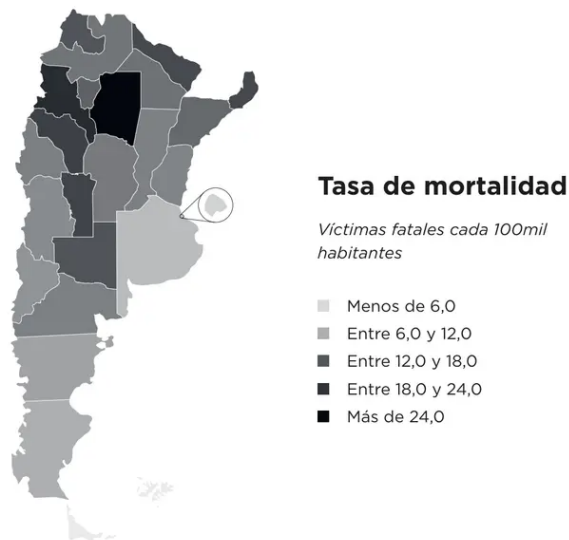
Fuente: Estadísticas vitales 2018. Ministerio de Salud de la Nación

La mayoría de estas muertes son noticias aisladas que aparecen en los graphs de los noticieros: “Un Gol chocó a un taxi, 2 muertos”, “Congestión en Panamericana

sentido Capital por un accidente con víctimas fatales”. Gotas pequeñas que caen en la cabeza colectiva, imperceptibles, banales. **Así dispersas, no llaman la atención, no indignan o generan reacción en la sociedad. Sin embargo, equivalen a incidentes como la caída del avión de LAPA cada 4 días.** Estamos hablando de 15 personas por día o 460 por mes. Como decía el Joker, nadie entra en pánico cuando las cosas salen de acuerdo al plan, aunque el plan sea horrendo. Las palabras que se usan para nombrar el hecho muestran un poco de esta percepción. Una tragedia, un accidente. Cosas imponderables, inesperadas, que no se podían prevenir. Se lo naturaliza y convierte en un hecho natural más del paisaje urbano. La cobertura de los siniestros viales (mal llamados accidentes) palidece frente a la de los homicidios, a pesar de que es 3 veces más probable que la muerte aparezca en forma de un paragolpes que como el cuchillo de un asesino (las muertes por agresiones fueron de 1.646 en 2018 según estadísticas vitales o 2.362 si se toman las estadísticas criminales).

Una pequeña aclaración: las comparaciones son odiosas, en especial cuando se hacen sobre algo tan sensible como las muertes. Pero el objetivo no es establecer un ranking mórbido sino poder comparar estas magnitudes con cómo percibimos estos peligros, cómo los representamos, ya sea en los medios de comunicación o incluso en nuestras conversaciones cotidianas. **Si hacemos un poco de introspección, ¿tenemos más miedo de que nosotros o nuestros seres queridos seamos víctimas de un asesino o de un siniestro vial? ¿Cómo se vincula esa sensación con las probabilidades reales? ¿Por qué uno aparece como algo más preocupante y peligroso que el otro?**

Hablemos de quienes padecen estos siniestros viales. Pensemos un poco quiénes, cuándo y dónde mueren en estas tragedias no tan tragedias y accidentes no tan accidentes. Quizás sea algo anti intuitivo, pero en Ciudad y Provincia de Buenos Aires se registran las menores tasas de mortalidad (al comparar contra población) o de fatalidad (al comparar contra cantidad de vehículos registrados). Sin embargo, mientras en PBA la mayoría de las víctimas son motociclistas y automovilistas, en CABA son peatones. Por lo tanto, las causas, y por ende las soluciones a este problema varían de lugar a lugar.

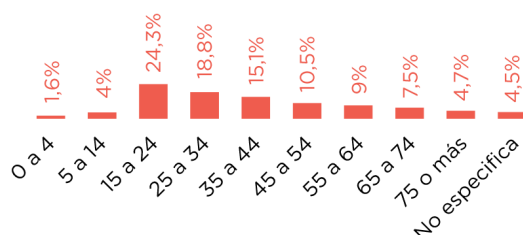


Fuente: Anuario Estadístico de siniestralidad vial
(2018), Dirección Nacional de Observatorio Vial

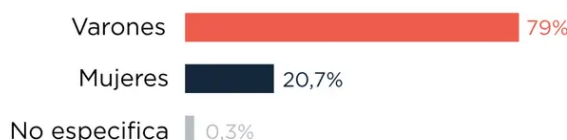
En términos de sexo, **la enorme mayoría de esas 5.493 víctimas son varones** (4.340, un 80%). Esto seguramente se vincule con que hay una predominancia de varones manejando en la misma proporción. Cuando vemos la edad, descubrimos que **las víctimas son en su mayoría personas jóvenes**. De hecho, en los adolescentes y jóvenes (15 a 24 años) es la principal causa de muerte, más que los suicidios, los homicidios, sobredosis u otras causas que pueden aparecer primero en el sentido común sobre los flagelos que aquejan a nuestra juventud. Cuando pasamos al grupo de 25 a 34 años, la causa de muerte “siniestros viales” sólo es

superada por la categoría “Tumores”. Si tomamos todas las víctimas fatales (que vimos que es un número considerable), casi la mitad (43.1%) son personas entre 14 y 34 años. Entonces, estadísticamente, lo más peligroso para nuestros jóvenes y adolescentes son los siniestros viales.

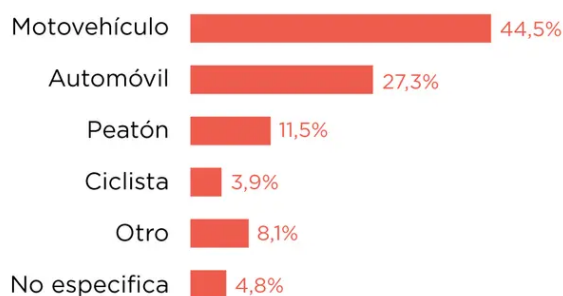
Víctimas fatales según tramo etario



Víctimas fatales según sexo



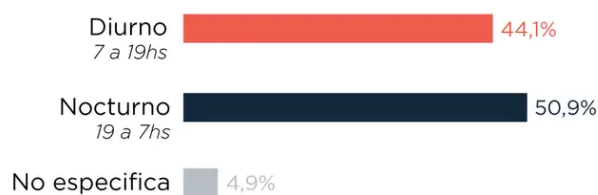
Víctimas fatales según tipo de usuario de la vía



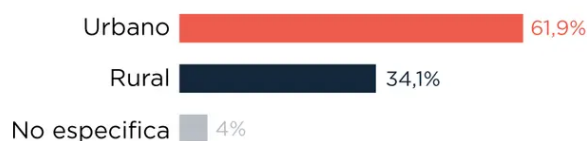
El ‘dónde’ de estos siniestros puede sorprendernos. Ocasionalmente se escucha “Bueno, la gente se mata en la ruta, porque van muy rápido”. En realidad, **por cada muerte en un entorno rural, hay dos muertes en entornos urbanos**. Evidentemente, esto tiene que ver con la distribución de la población, ya que en Argentina la mayoría de la población vive en ciudades. Es cierto que si usáramos tasas (como hicimos por ejemplo con la tasa de mortalidad o de fatalidad, que

ponen en contexto la cantidad de muertos con la población o la cantidad de vehículos) quizás podríamos ver que esas tasas podrían ser mayores en ámbitos rurales, es decir es más peligroso o es más probable que haya accidentes mortales en rutas. Sin embargo, **muchos estudios apuntan que la mayoría de los siniestros suceden cerca de la propia casa** (dentro de los 11km de la casa del conductor, según un estudio en Nueva Zelanda). A su vez, tampoco podemos decir que las ciudades son entornos seguros, dado que mueren 1.992 personas al año, 5 personas todos los días, 166 todos los meses a causa de siniestros viales. Difícilmente 166 por mes (el equivalente a 3 colectivos llenos) sea una magnitud con la que podamos pensar “bueno, nuestras ciudades son seguras, son cosas que pasan, está en la baraja, son accidentes, qué tragedia”.

Víctimas según horario de ocurrencia



Víctimas según zona de ocurrencia



Lo que mata no es el auto...

Desafortunadamente no hay muchos datos sobre quienes suelen estar del otro lado del volante a la hora del siniestro. Pero ¿por qué uno dice ‘del otro lado del volante’ y asume que el victimario estaba manejando? ¿Es un prejuicio? Veamos los datos.

Causas de muerte en Argentina

Víctima motociclista	Víctima peatón	Víctima ciclista	Total víctimas
-------------------------	-------------------	---------------------	-------------------

				usuarios vulnerables (Incluye las anteriores)
Automóvil	32 %	25 %	0 %	27 %
Bicicleta	0 %	1 %	0 %	1 %
Motovehículo	14 %	12 %	0 %	13 %
Transporte de cargas	34 %	17 %	0 %	24 %
Transporte de pasajeros	20 %	43 %	100 %	34 %
Sin datos	0 %	2 %	0 %	1 %
Total en %	100 %	100 %	100 %	100 %
Total	56	65	3	124

Siniestros fatales según los participantes involucrados. CABA, 2018. Fuente: Observatorio de Seguridad Vial del GCBA (2018)

Como era de esperar, los victimarios en general son personas al volante, y al volante de vehículos de enorme masa y enormes velocidades. De hecho, se registra un solo caso en todo el 2018 donde muere un peatón por un siniestro con una bicicleta (incluso ese es el promedio para todo el periodo 2015-2019).

Es importante recalcar lo de ‘personas al volante’, porque **otra particularidad en la comunicación de este problema sucede cuando se les asigna agencia (la capacidad de las personas de tomar decisiones y actuar) a los vehículos**. Decir “Un auto chocó a un colectivo” es desligar la responsabilidad de lo ocurrido a las personas reales que estaban conduciendo. A veces, se llega a casos extremos:



El tren no toma decisiones. De hecho, el tren no puede ir a buscar al auto porque debería salirse de la vía, una tarea difícil. El auto tampoco toma decisiones. Si lo dejaras ser, el auto probablemente se quedaría quieto. El auto, como el corazón según Fernando Pessoa, si pudiera pensar se detendría.

Sin embargo, a pesar de que la responsabilidad siempre está en las manos que sostienen el volante, el vehículo influye. **El nivel de peligrosidad de los vehículos tiene que ver con la “fuerza” que pueden imprimir en un choque y esta, con la energía cinética que tienen justo antes del impacto.** Como la energía cinética es proporcional a la masa y a la velocidad al cuadrado, estas son las variables que influyen en lo peligroso de un siniestro vial. Ya que la energía total se tiene que conservar en una colisión, toda la energía cinética de un vehículo masivo y veloz se puede transferir al ‘oponente’ más ligero. Esto suena un poco difícil de entender pero es bastante intuitivo: por ejemplo, si se da una colisión entre una Amarok y mi abuela, probablemente sea la Tata la que absorba toda esa energía.

Entonces, podemos decir que personas al volante de vehículos masivos propulsados a grandes velocidades son los que causan víctimas fatales. **Es por esto que los conductores de vehículos motorizados son los que llevan la responsabilidad.** El peso de la prueba en una colisión recae en ellos por esto mismo. Este criterio también es el que otorga prioridad en intersecciones: masa y velocidad. En una esquina o intersección, se les da prioridad a los peatones, a los ciclistas, a los más débiles en función de estos dos elementos: masa y velocidad.

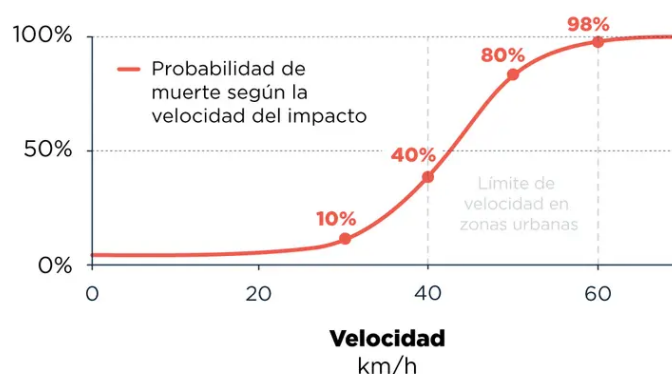
Como regla nemotécnica para estos complejos cálculos de masa, velocidad y aceleración pueden seguir la siguiente:

Si en un choque puedo matar a alguien, el que tiene que tener cuidado soy yo.

Como las personas al volante no pueden cambiar la masa del vehículo que conducen (un vehículo es lo que es y pesa lo que pesa, por lo menos en la Tierra), veamos la variable que nos interesa y sobre la que sí podemos decidir y hacernos responsables.

... si no su velocidad

Bueno, esto no es una novedad, pero hay que decirlo: si nos choca un auto a 5 km/h, no nos morimos. O no es muy probable. **La probabilidad de muerte en una colisión aumenta con la velocidad del vehículo.** Lo interesante, lo que tal vez sea novedoso para algunas personas, es la forma en la que esa probabilidad va cambiando a medida que apretamos el acelerador:



Fuente: OECD e ITF

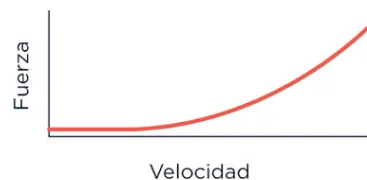
En el gráfico podemos ver la relación entre la velocidad de una colisión entre un auto y un peatón y la probabilidad de muerte del peatón como causa de ese impacto. A 60 km/h, la probabilidad de muerte es muy alta, casi una certeza, cercana al 100%. Mientras que al bajarlo a 50 km/h esa probabilidad baja al 80 %. Es decir, 8 de cada 10 colisiones a esa velocidad serían fatales. Esa disminución de la velocidad en 10 km/h es importante. Pero más importante aún son los siguientes 10 km/h: porque si el choque es a 40 km/h, la probabilidad de muerte baja a 4 de cada 10. ¡La mitad! .

Pero no se trata solamente de lo que pasa cuando hay un choque, sino también de la probabilidad de que ese choque se produzca en primer lugar. Porque como todo el mundo sabe, mayores velocidades implican mayor probabilidad de chocar (fatal o no). Un 5% de aumento en la velocidad aumenta un 20% la probabilidad de un siniestro fatal. Es decir, un siniestro donde una persona pierde la vida. Sólo 5% de aumento de la velocidad.

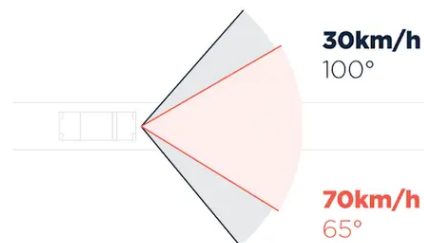
¿Cómo puede ser? Así:

¿Cómo mata la velocidad?

Los choques a velocidades más altas implican más energía cinética y, por lo tanto, es más probable que sean fatales.

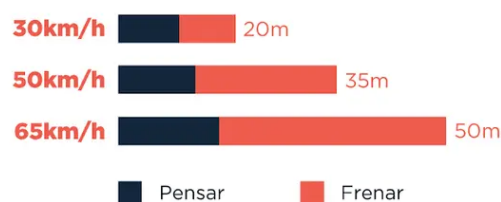


Los conductores que viajan a velocidades más altas tienen un campo de visión más estrecho.



Los conductores que viajan a velocidades más altas viajan más lejos antes de reaccionar.

Los vehículos que viajan a velocidades más altas tienen distancias de frenado más largas.

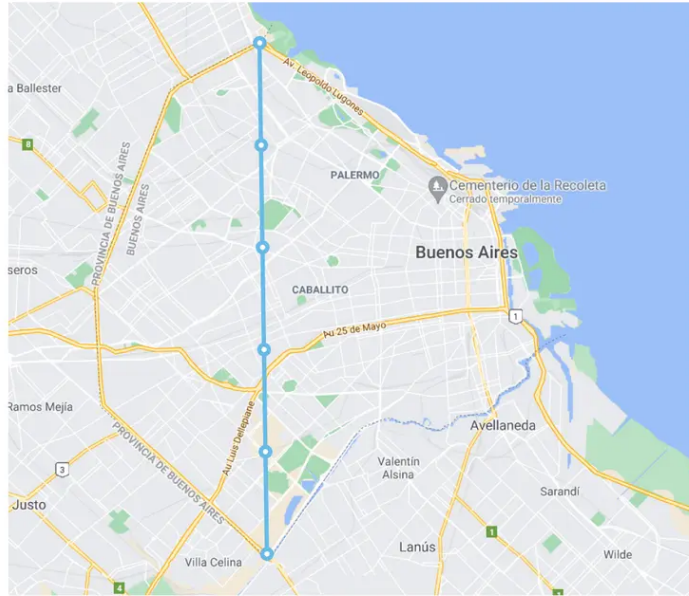


Formas en que la velocidad influye en la fatalidad de los siniestros viales. Fuente: NACTO

Uno podría decir que si las personas tomaran menos alcohol bajarían las muertes por enfermedades hepáticas y cirrosis. Lo mismo para el caso del cigarrillo y el cáncer de pulmón. O con hábitos más saludables y menos sedentarios, con las enfermedades cardiovasculares. Pero eso plantea un gran dilema sobre la libertad individual y los placeres. Un debate muy complejo. **¿Vale la pena vivir sin placeres que, bueno, un poco de daño nos hacen? El que pueda seguir sus días sin medialunas de manteca que tire la primera piedra.** Además, uno podría decir que mi medialuna no afecta los derechos de los demás.

Pero ¿cómo funciona esto en las muertes por siniestros viales? ¿Estamos pidiendo que abandonen esa copa de vino y el cigarrillo después de una comida? En este caso, la medicina es mucho menos amarga. **Solamente pedimos manejar un poco más despacio.** ¿Qué placer dionisiaco estamos censurando? ¿Acaso la gente maneja rápido porque le da placer? Incluso si es así, hay deportes que permiten ejercer ese placer de forma relativamente segura y controlada. Pero hacerlo en la calle es afectar a terceros.

Probablemente no sea una cuestión de placer, sino de apuro. La necesidad de cumplir con horarios, vivir al ritmo vertiginoso que imponen las ciudades y sobre el cual nosotros, simples individuos, nada podemos hacer. Igualmente, veamos un poco cuán tortuoso es ir un poco más despacio con un ejemplo sencillo. Imaginemos una avenida ficcional que cruce todo Buenos Aires de punta a punta, de 19 km de largo, SIN semáforos, SIN esquinas y SIN otros autos.

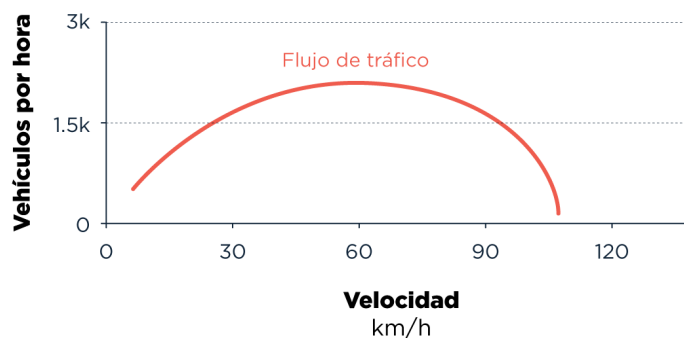


Recorrido de una avenida imaginaria llamada Deseo. Fuente: Nuestra imaginación

En este caso extremo, bajar la velocidad de 60 km/h a 50 km/h haría que tardásemos solamente 4 minutos más. Si sumamos tránsito, congestión, semáforos y esquinas, la diferencia es aún menor. O sea que ir rápido no significa llegar antes. Pero veamos algunos casos con datos reales de congestión, velocidad y flujo vehicular. El gráfico muestra la cantidad de vehículos por hora que pueden circular en función de la velocidad de circulación. Es decir, si vamos rápido vamos a hacer circular más autos en menos tiempo, ¿no?

No.

El flujo de tránsito constante no cambia significativamente en la banda de 40 a 60 km/h.



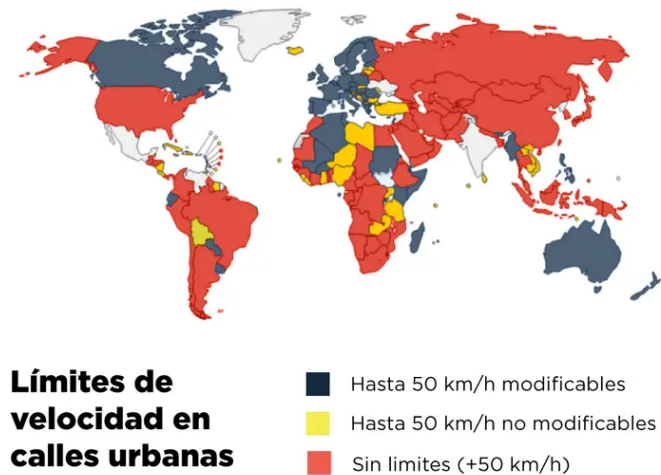
Cantidad de vehículos por hora de acuerdo a la velocidad de circulación. Fuente: OECD. (2006). Speed Management. Report of the Transport Research Centre, ECMT Paris.

Bajar la velocidad máxima en avenidas a 50 km/h tiene un impacto significativo en la probabilidad de muerte pero no tiene impacto en el flujo vehicular. En un estudio conducido en Toulouse por la *Zone expérimentale et laboratoire de trafic*, se hizo recorrer vehículos ‘rápidos’ y ‘lentos’ en una ruta predefinida y se extrajo que la velocidad media de desplazamiento del vehículo rápido fue de 19,1 km/h, mientras que la del vehículo lento fue de 15,9 km/h. El estudio concluyó en que una reducción del 40% de la velocidad máxima autorizada sólo condujo a un aumento del 20% en el tiempo de viaje, debido en parte al mayor número de veces que el vehículo más lento se detuvo en los semáforos. En este estudio, los tiempos de viaje promedio que resultaron fueron alrededor de 24 minutos para los vehículos rápidos y alrededor de 29 minutos para los vehículos lentos. Cuánto tardemos en llegar a nuestro destino depende más de cosas que no controlamos (semáforos y otros autos en la vía) que de la velocidad a la que elegimos ir.

Entonces, ¿por qué las máximas para avenidas tradicionalmente son de 60 km/h? ¿Acaso bajó Moisés del Monte Sinaí con las Tablas de la Ley diciendo “En avenidas irás a 60, como un campeón”? Los 60km/h como velocidad máxima surgen en la década de 1930 a partir de estudios preliminares de un ingeniero civil llamado Bruce Greenshields, quien los sugirió **para autopistas sin intersecciones o semáforos (*freeflow*)**. Se calculaba como el óptimo entre velocidad y flujo vehicular (es decir, la velocidad que hacía circular mayor cantidad de vehículos en una hora) que vimos en el último gráfico. Pero podemos decir dos cosas sobre esto. Primero, la mayoría de nuestras calles sí tienen esquinas por donde pasa gente, otros autos y los autos frenan para doblar. También tienen semáforos. Ese óptimo ya no es tal en ese escenario. Pero, más importante, cuando uno optimiza una función lo hace con un objetivo: encontrar su valor máximo o mínimo. En ese gráfico vemos que se intenta encontrar la velocidad para la cual se da la máxima cantidad de vehículos por hora. ¿Qué pasa si nosotros queremos saber la velocidad para la cual se da la mínima cantidad de muertos por siniestros viales? Suena

revolucionario, pero quizás queremos planificar ciudades para las personas y no para los vehículos.

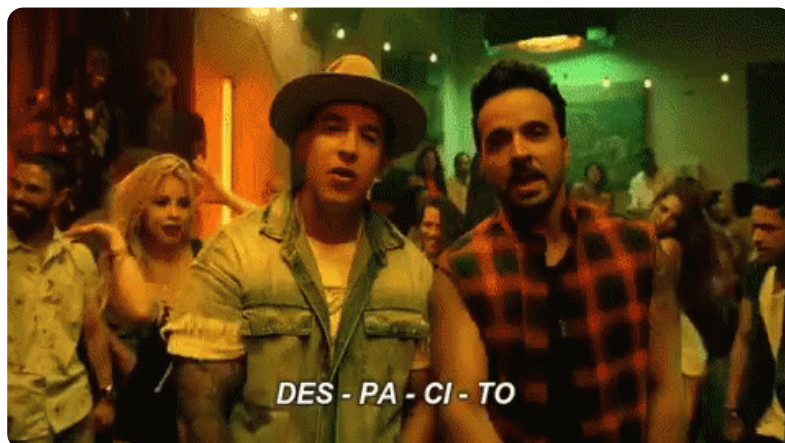
Ese es el camino que empezaron a recorrer el conjunto de los países desarrollados, limitando los máximos en vías urbanas por debajo de los 50 km/h.



Fuente: [OMS](#)

Despacito

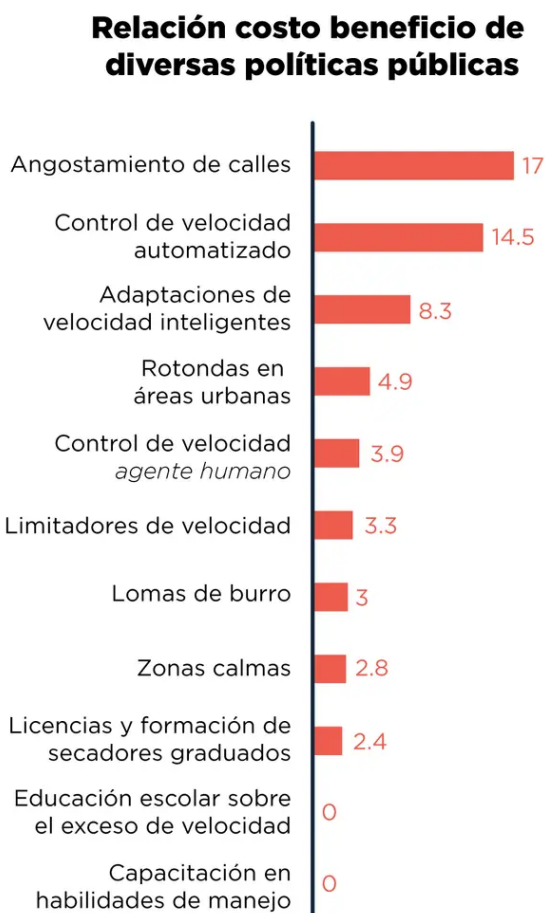
Con todo esto queremos decir lo mismo que Luis Fonsi y Daddy Yankee:



¡Qué capacidad de síntesis!

Ese es el objetivo. ¿Qué medidas son las más efectivas para cumplirlo? Seguramente esto sea tema de notas futuras. Pero podemos decir que todas tienen que ver con

bajar la velocidad. **Y para lograr que las personas saquen el pie del acelerador aunque sea un poquito, parece ser más efectivo hacerlo desde el diseño del espacio que a través de multas** (aunque la eficiencia de estas últimas aumenta cuando su aplicación es automática y no depende de conductas humanas para aplicarlas, como por ejemplo cámaras o trackeo por GPS).



Fuente: Road crash trauma, climate change, pollution and the total cost of speed. 2020. Global Road Safety Facility, World Bank

Es lógico que como sociedad civil exijamos al Estado y a los gobiernos la aplicación de las políticas públicas basadas en evidencia que sean más efectivas para cumplir el objetivo de minimizar muertes. Pero así como los vehículos no se manejan solos, tampoco son manejados por el Estado y sus políticas públicas. Somos nosotros y

nosotras quienes, día a día, salimos con nuestros diferentes vehículos a la calle. Entonces, ¿qué podemos hacer?

Capaz no sea algo tan complicado. **Vayamos despacito y si vemos alguien de menor masa y velocidad (por ejemplo, una persona), dejémosla pasar,** aunque nos insulten de atrás. Incluso aunque esa persona esté totalmente equivocada y violando la ley. No hay ley de derribo de personas en la ley de tránsito.

También proponemos un experimento: cuando hagan el viaje que hacen rutinariamente, vayan a las velocidades de siempre y anoten cuánto tardan en llegar desde la puerta de su casa a la puerta del lugar al que van. Hagan esto un par de veces. Luego hagan lo mismo y procuren nunca ir a más de 30 km/h en calles y 50 km/h en avenidas, y comparen a ver cuánto tiempo más demoraron. Y si pueden, tienen ganas y la distancia es razonable (un buen parámetro es que sean menos de 7km), un día hagan ese viaje en bici. Capaz un viernes de esos que no hace ni mucho frío ni mucho calor, donde puedan poner ropa y zapatos en una mochila o canasto. Y vuelvan a tomar el tiempo. El resultado, si llegaron leyendo hasta acá, no los sorprenderá..

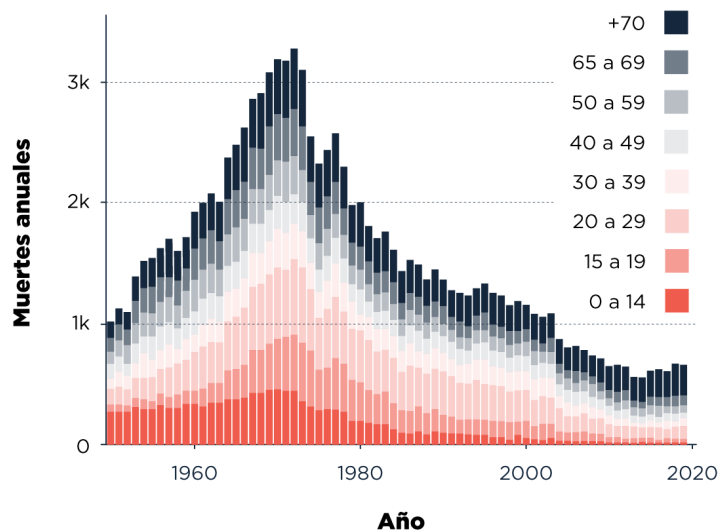
Buen viaje

Ninguna sociedad encuentra soluciones a problemas que no fueron primero planteados como tales. Y para eso a veces **es necesario que el problema alcance un punto de quiebre.** Muchas veces se escucha la frase ‘Pero Buenos Aires no es Ámsterdam’. Paradójicamente, Ámsterdam no fue siempre Ámsterdam. La ciudad también orientó su desarrollo para acomodar al automóvil y optimizar para su funcionamiento. Vean la misma calle en diferentes momentos de su historia.



Calle Haarlemmerdijk, Amsterdam in 1900, 1971 & 2013. Fuente: [Amsterdam Archives](#) y [Thomas Schlijper](#)

¿Por qué Ámsterdam **comenzó a repensarse para acomodar a las personas antes que a los autos?** Entre otras causas (como la crisis internacional del petróleo) hubo un evento que orientó la atención sobre algo que no era problematizado antes: el enorme aumento de muertes por accidentes de tránsito a principios de los '70. En Ámsterdam, sólo en 1971, murieron 400 niños y niñas. Esto llevó a un movimiento que se denominó *Stop de kindermoord* (Basta de muerte de niños). Y el movimiento, llevó a un cambio real y concreto en la ciudad.



Fuente: Institute for Road Safety y Ministerio de Infraestructura de Países Bajos

Podemos decir que siempre hay un punto de quiebre. Un momento donde el espía sabe que una de esas gotas va a ser la que finalmente le perfora el cráneo. Un punto

en el que, como sociedad, **pasemos de pensar ‘esto nos puede matar’ a ‘esto nos está matando’**. Pero antes tenemos que generar una discusión pública que ponga la seguridad vial como tema principal en la agenda, antes que el tránsito en Panamericana sentido Capital por la mañana. Que va a estar demorado, ya lo sabemos. Porque nadie puede llegar a tiempo con toda esa gente tratando de ir tan rápido.

Esta nota fue realizada en colaboración con la Fundación Gonzalo Rodríguez, una Organización No Gubernamental sin fines de lucro, que trabaja para eliminar los fallecidos y lesionados graves por siniestros de tránsito en Latinoamérica: www.gonzalorodriguez.org/es

elgatoylacaja.com/lo-que-mata-no-es-el-auto

Sumate en 
eglc.ar/bancar