



Ciencia Latina
Internacional

Ciencia Latina Revista Científica Multidisciplinar, Ciudad de México, México.
ISSN 2707-2207 / ISSN 2707-2215 (en línea), marzo-abril 2024,
Volumen 8, Número 2.

https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i2

**ACCIDENTALIDAD VIAL: ANÁLISIS DE LOS
FACTORES QUE INFLUYEN EN SINIESTROS
VIALES EN LOS TÉCNICOS DE SOPORTE
MOTORIZADOS DE DATACENTER COLOMBIA SAS**

**ROAD ACCIDENTS: ANALYSIS OF THE FACTORS THAT
INFLUENCE ROAD ACCIDENTS IN THE MOTORIZED
SUPPORT TECHNICIANS OF DATACENTER COLOMBIA SAS**

Claudia Marcela Ramirez Aguilera
Corporación Universitaria Minuto de Dios, Colombia

Yamid Mauricio Caicedo Forero
Corporación Universitaria Minuto de Dios, Colombia

DOI: https://doi.org/10.37811/cl_rcm.v8i2.10517

Accidentalidad Vial: Análisis de los Factores que Influyen en Siniestros Viales en los Técnicos de Soporte Motorizados de Datacenter Colombia SAS

Claudia Marcela Ramirez Aguilera¹
cramirezag1@uniminuto.edu.co
<https://orcid.org/0009-0009-8708-553X>
Corporación Universitaria Minuto de Dios
Colombia

Yamid Mauricio Caicedo Forero
yamid.caicedo@uniminuto.edu.co
<https://orcid.org/0009-0003-1335-6524>
Corporación Universitaria Minuto de Dios
Colombia

RESUMEN

Esta investigación abordó una problemática a nivel mundial como es la accidentalidad vial en motorizados, que se presentó durante el año 2023 en la Empresa Datacenter Colombia Sas de la ciudad de Bogotá, en los trabajadores que se desempeñan como técnicos de soporte y usan la motocicleta como herramienta de trabajo, debido al incremento de los siniestros viales y los días de trabajo perdidos por incapacidad en este periodo. La investigación buscó analizar los factores más relevantes que influyeron en los accidentes de tránsito ocurridos durante este periodo, la metodología usada fue con enfoque mixto y alcance descriptivo donde se analizaron 3 fuentes distintas: registro de incapacidades, investigación de accidentes de trabajo y los resultados de una encuesta aplicada a los motorizados en la que se indagó sobre la percepción personal de los factores que influyeron. Se encontró que el factor humano tuvo mayor presencia en los siniestros viales, debido a la falta de habilidad, destreza y experiencia en la conducción de motocicleta, y el incumplimiento deliberado a las normas de tránsito; otro factor identificado fue el mal estado de las vías puesto que en las investigaciones de accidente de trabajo tuvo influencia en 2 de los 3 eventos reportados.

Palabras clave: accidentalidad vial, motorizados, factores de accidentalidad

¹ Autor principal.
Correspondencia: cramirezag1@uniminuto.edu.co

Road accidents: Analysis of the Factors That Influence Road Accidents in the Motorized Support Technicians of Datacenter Colombia SAS

ABSTRACT

This research addressed a worldwide problematic such as road accidents which motorcycles, which occurred during the year 2023 at the Datacenter Colombia Sas Company in the city of Bogotá, Workers who work as support technicians and use the motorcycle as work tool, due to the increase in road accidents and days of work lost due to disability in this period. The research sought to analyze the most relevant factors that influenced the traffic accidents that occurred during this period, the methodology used was with a mixed approach and descriptive scope where 3 different sources were analyzed: disability registry, investigation of work accidents and the results of a survey applied to motorists in which the personal perception of the factors that influenced was inquired. It was found that the human factor had a greater presence in road accidents, due to the lack of skills, abilities and expertise in motorcycle driving, and the deliberate non-compliance with traffic rules; Another factor identified was the poor condition of the roads, since it had an influence on 2 of the 3 reported events in the investigations of work accidents.

Keywords: road accidents, motorized, accident factors

*Artículo recibido 28 febrero 2024
Aceptado para publicación: 25 marzo 2024*



INTRODUCCIÓN

Son múltiples los factores que pueden influir de manera significativa en un siniestro vial, los hay de distintos tipos, entre ellos se asocian los personales y los mecánicos; factores tales como: no respetar los límites de velocidad o la prioridad en la vía, el consumo de alcohol o drogas, la fatiga, el cansancio, el sueño o la distracción, el desconocimiento o desacato de las normas de tránsito, se relacionan directamente con los comportamientos humanos que generan un mayor factor de riesgo en las vías y que afecta a todos los actores viales, en especial a los más vulnerables, (peatones, ciclistas y motociclistas). Se tiende a relacionar la seguridad vial desde la educación vial, la cultura ciudadana y la capacitación sobre normas de tránsito, por lo que se analiza el riesgo por separado al usuario de la vía pública, al vehículo y al entorno vial. (Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses, 2015) Lo que puede generar sesgos y no considerar aspectos importantes como el estado y mantenimiento de las vías, su diseño, su señalización y el estado mecánico del automotor.

Para el año 2018, según datos publicados por la Organización Mundial de la salud, (OMS, 2018) en su informe “Global Road Status Report on Road Safety, 2018”, cada año a nivel mundial mueren 1.35 millones de personas en accidentes de tránsito o como consecuencia de ellos, también se menciona que en promedio, cada 24 segundos, muere una persona por esta misma causa; a su vez, se menciona que los siniestros viales se han transformado en la octava causa de muerte -a nivel mundial- para personas de todas las edades, afectando a niños desde los 5 años de edad hasta adultos de 29 años, estos hechos viales representan la primera causa de muerte.

En el mismo informe se menciona que los usuarios vulnerables del tránsito (grupo que reúne a motociclistas, ciclistas y peatones), representan un 54% del total de los fallecimientos por esta causa, además hace especial énfasis en los usuarios de motocicletas y ciclomotores que representan el 28% de las muertes registradas, lo que significa una cifra de aproximadamente 378.000 usuarios fallecidos al año.

En el informe publicado por la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2023), se menciona que a pesar de haber presentado una leve disminución en los accidentes de tránsito con relación a años anteriores, (5%), las muertes causadas por siniestros viales siguen siendo aún altas, ya que 1,19 millones de personas fallecen cada año por esta causa, y que cada 2 minutos fallece una persona en un siniestro



vial, lo que se traduce en cifras, 3.200 defunciones diarias, convirtiendo la accidentalidad vial en un problema de salud pública, pues pone en riesgo la vida de peatones, ciclistas, motociclistas, actores viales catalogados como vulnerables.

En Latinoamérica las cifras de fallecimientos a causa de accidentes de tránsito en motociclistas supera ampliamente el promedio mundial, pues esta región del mundo se caracteriza por pertenecer a los países de bajos y medios ingresos según la OMS, en los que el uso de la motocicleta se ha venido incrementando exponencialmente y causa de ello es el uso de la misma como instrumento de trabajo y medio de transporte preferido por la facilidad de traslado, ante altas congestiones vehiculares en las principales ciudades, así como también se ha convertido en un medio de trabajo.

Según un informe emitido por el Banco Interamericano de Desarrollo, (Azato, Diaz, & Café, 2022) durante la época de la pandemia 2020 se incrementó la siniestralidad de motorizados en países de la región como Paraguay, República Dominicana, Colombia y Uruguay, siendo éste último el país que presentó un mayor aumento en los fallecimientos por siniestros viales, en relación 2019-2020, y las causas asociadas se relacionan con el confinamiento derivado de la presencia del virus Covid-19, lo que conllevó un menor número de personas en las calles, situación aprovechada por los conductores para aumentar la velocidad promedio en las vías.

Teniendo en cuenta lo anterior se plantea la pregunta de investigación ¿Cuáles son los factores que influyen en la accidentalidad vial de los motorizados vinculados con la empresa Datacenter Colombia SAS en la ciudad de Bogotá? Por lo que el objetivo de esta investigación es determinar los factores que desencadenaron la siniestralidad vial en los motociclistas, durante el año 2023.

En esta investigación se pretende, en primera instancia identificar los factores que inciden en la accidentalidad vial de los motociclistas vinculados a Datacenter Colombia SAS, en segunda instancia se analizan las causas básicas que generaron los accidentes de tránsito ocurridos en 2023 estableciendo su origen entre humanos, mecánicos y ambientales relacionados, para finalmente recomendar acciones encaminadas a la reducción y control de los factores identificados que predisponen la accidental vial en los trabajadores de esta Empresa, teniendo en cuenta todos los factores relacionados, no solo aquellos relacionados con los comportamientos o actos inseguros que se pueden presentar por parte de los motorizados de la compañía sino tener un análisis más detallado de los elementos externos que



contribuyen en el aumento de la siniestralidad vial.

METODOLOGÍA

Esta investigación tiene un enfoque mixto, pues que este es el mejor que se adapta a las características y necesidades de la investigación, entendiéndose que el enfoque mixto es un conjunto de procesos “sistemáticos, empíricos y críticos de investigación e implican la recolección y análisis de datos cuantitativos y cualitativos...integración y discusión conjunta para realizar inferencias producto de toda la información recabada... y lograr un mayor entendimiento del fenómeno” (Hernandez Sampieri & Mendoza en Hernandez, Fernandez y Baptista, 2010, p. 546).

Lo anterior, permite definir el método de investigación aplicado siendo un alcance descriptivo ya que se analizaron los datos obtenidos a través de las investigaciones de accidente laboral, registro de incapacidades por accidente de tránsito del año 2023, y la percepción de los trabajadores sobre los factores que consideran influyeron en la ocurrencia de los siniestros viales en los cuales se vieron involucrados, mediante la aplicación de una encuesta.

Siendo la población objeto de estudio los 48 trabajadores motorizados en el cargo de Técnicos de Soporte de la Empresa Datacenter Colombia Sas, en la ciudad de Bogotá, Colombia.

Lo anterior permite definir una muestra no probabilística o dirigida de acuerdo a las características y necesidades de la investigación.

Técnicas e Instrumentos de Recolección de la Información

Para la presente investigación se utilizaron las siguientes técnicas e instrumentos de recolección de información:

Técnica de Observación Indirecta

La observación indirecta es cuando el investigador entra en conocimiento del hecho o fenómeno observando a través de las observaciones realizadas anteriormente por otra persona. (Gallardo 1991) para esta investigación se incluye la recolección de datos e información que proporcionó la Empresa como lo son, base de datos de las incapacidades derivadas de accidentes de tránsito (común y laboral) ocurridos durante el año 2023 y las investigaciones de los 3 accidentes ocurridos durante los desplazamientos laborales que adelantó la Empresa.

Instrumento de la Encuesta

La encuesta es una técnica destinada a obtener datos de varias personas cuyas opiniones impersonales interesan al investigador, (Sampieri, et, ál, 1996) para esta investigación se aplicó una encuesta descriptiva, teniendo en cuenta que la misma tiene como finalidad mostrar la distribución del o los fenómenos estudiados en una cierta población y/o subconjuntos de ella (Briones, 1987). La encuesta fue aplicada por medio de la herramienta “Forms” del sistema operativo de Microsoft.

Análisis de Datos Estadísticos

Los datos obtenidos mediante la encuesta fueron tabulados por la aplicación forms, desde donde se generaron directamente las gráficas para el posterior análisis de los resultados, así mismo se usó la aplicación Excel del paquete Office 365 para tabular y graficar el registro de incapacidades médicas que correspondieron a accidentes de tránsito durante el año en estudio.

RESULTADOS Y DISCUSIÓN

A continuación se expondrán los resultados obtenidos en la encuesta aplicada a los trabajadores motorizados que se desempeñan en el cargo de Técnicos de Soporte, de la Empresa Datacenter Colombia SAS.

Caracterización de la Encuesta

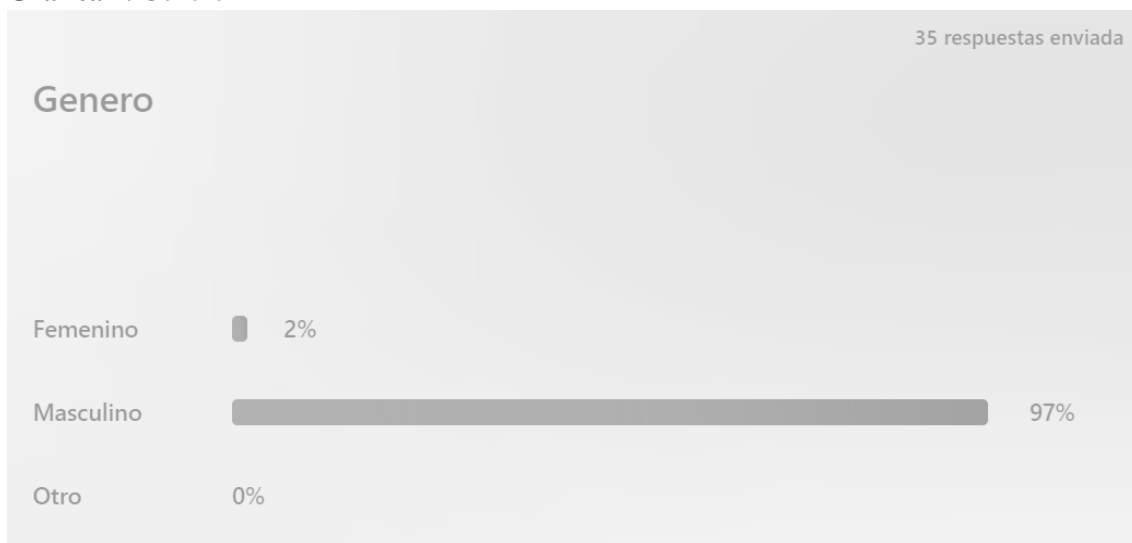
La encuesta “Test para motorizados” fue aplicada a una muestra de 35 trabajadores de manera virtual a través de la aplicación forms y propuso 29 preguntas en total, divididas en 4 secciones, la primera sección recolectó información sociodemográfica de la muestra que participó, en la segunda sección se realizó un sondeo sobre multas y accidentes de tránsito que tuvieron los participantes, en la tercera sección se indagó sobre la percepción de los motorizados acerca de la causa de los accidentes de tránsito en los cuales se vieron involucrados y en la cuarta sección se realizó un sondeo sobre conductas inseguras y la probabilidad de incurrir o no en alguna de ellas; la encuesta se realizó de manera anónima dejando la salvedad de que la información recopilada en ésta, se usaría estrictamente para fines académicos y no tendría ninguna repercusión de índole laboral para los encuestados, apelando a su total sinceridad en la respuesta de la misma.



Identificación Sociodemográfica

El 99 % de los participantes corresponden al género masculino, mientras que el 1% es femenino, mayormente entre los 31 y 40 años de edad, el 43% llevan vinculados con la organización entre 4 y 8 años, el 48 % tienen estudios como técnicos o tecnólogos culminados mientras el 26% se encuentra cursando una carrera profesional en la actualidad. El 19% de los encuestados viven en unión libre y el 31% indica que 2 personas dependen económicamente de sus ingresos.

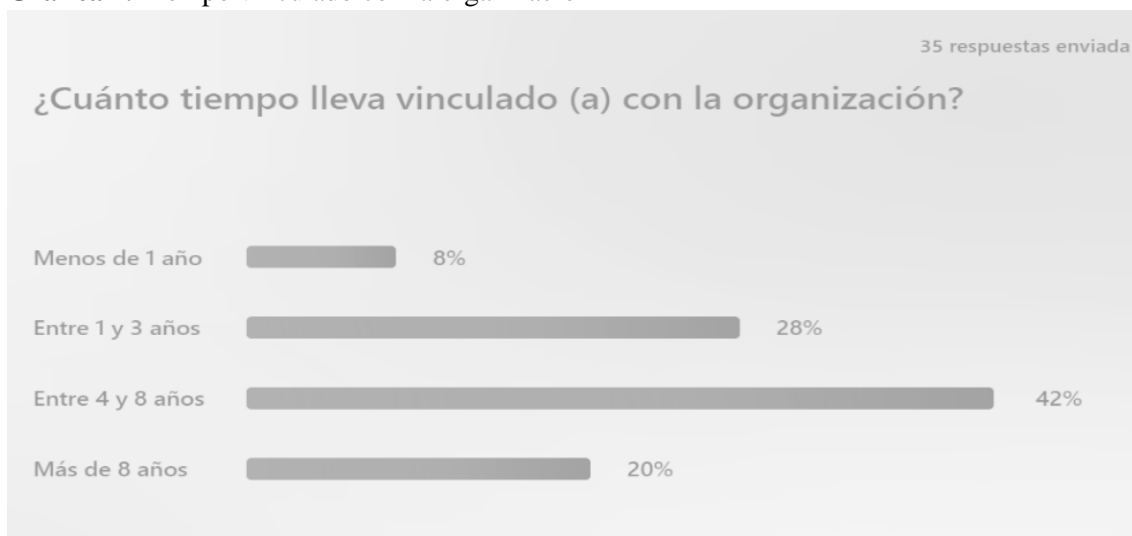
Gráfica 1. Género



Fuente. Elaboración propia

El 99 % de los participantes corresponden al género masculino, mientras que el 1% es femenino

Gráfica 2. Tiempo vinculado con la organización



Fuente. Elaboración propia

La mayor parte de los motorizados (42%) se encuentran vinculados con la compañía entre 4 y 8 años y la menor parte (8%) menos de 1 año.

Gráfica 3. Rango de edad



Fuente. Elaboración propia

La edad promedio en la que se encuentran los trabajadores se encuentran en el rango entre los 31 y 40 años mientras que los más jóvenes son el 8% y encuentran en el rango entre los 18 y 24 años de edad, mientras que el 14% son mayores de 46 años

Gráfica 4. Nivel académico



Fuente: Elaboración propia

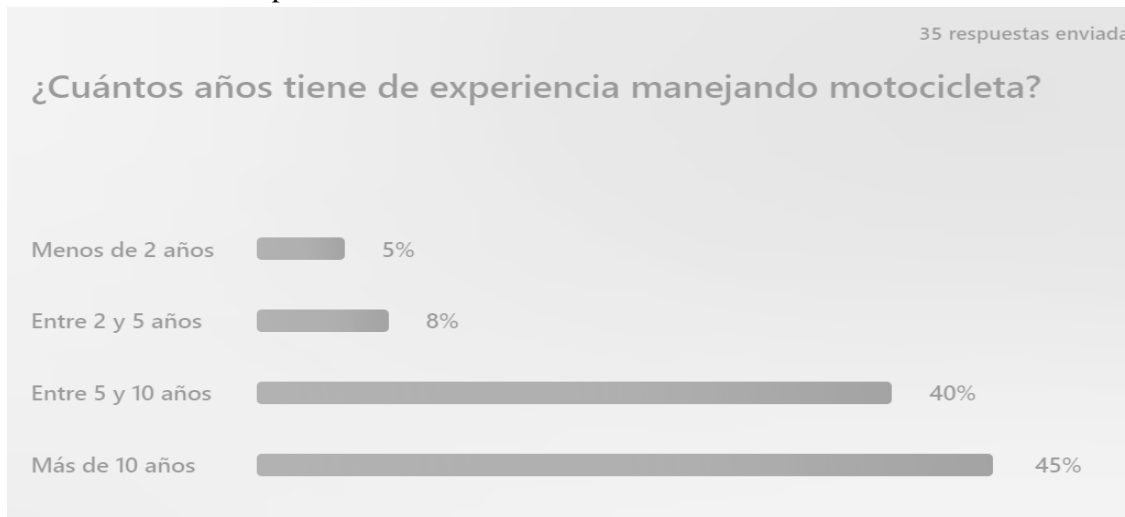
El 48% de la muestra cuenta con estudios finalizados en el nivel de técnico o tecnológico, mientras el 25% se encuentran cursando una carrera profesional en la actualidad.

Sondeo sobre experiencia en conducción de motocicleta, multas y accidentes de tránsito

Se realizó una serie de preguntas indagando a los participantes sobre algunos puntos en especial, relevantes para esta investigación, algunas de ellas son: el tiempo de experiencia como conductores de

motocicletas, si tomaron el curso en escuela o de manera empirica, si habían sido multados en los últimos 3 años y a su vez si habían tenido accidentes de tránsito durante su trayectoria como conductor, se detallan algunas de las respuestas más representativas

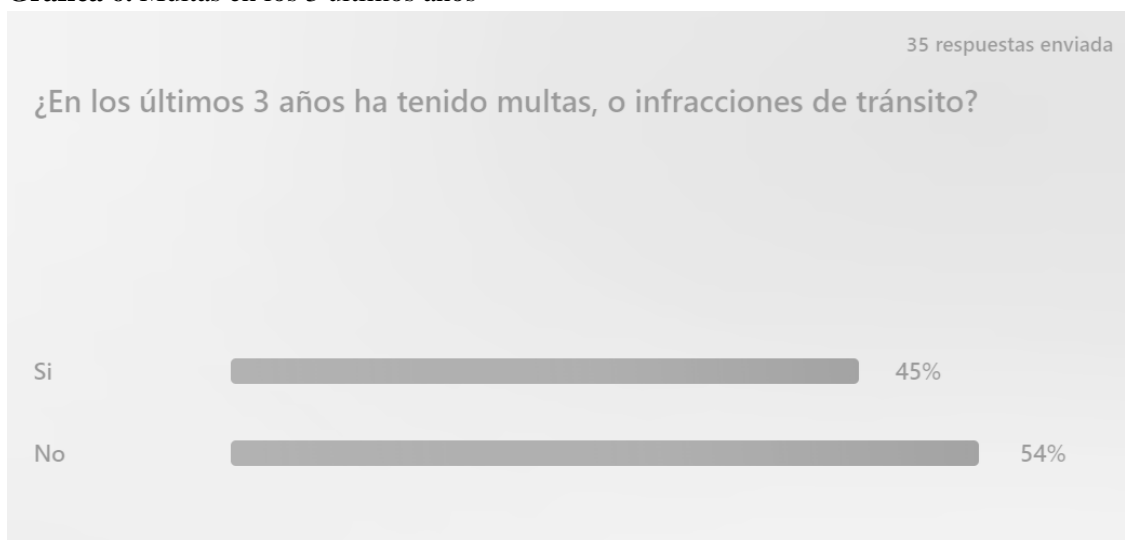
Grafica 5. Años de experiencia como motociclista



Fuente: Elaboración propia.

El 45% de los encuestados indicaron tener una experiencia superior a 10 años como conductores de motocicleta mientras que el 5% informó que es inferior a 2 años.

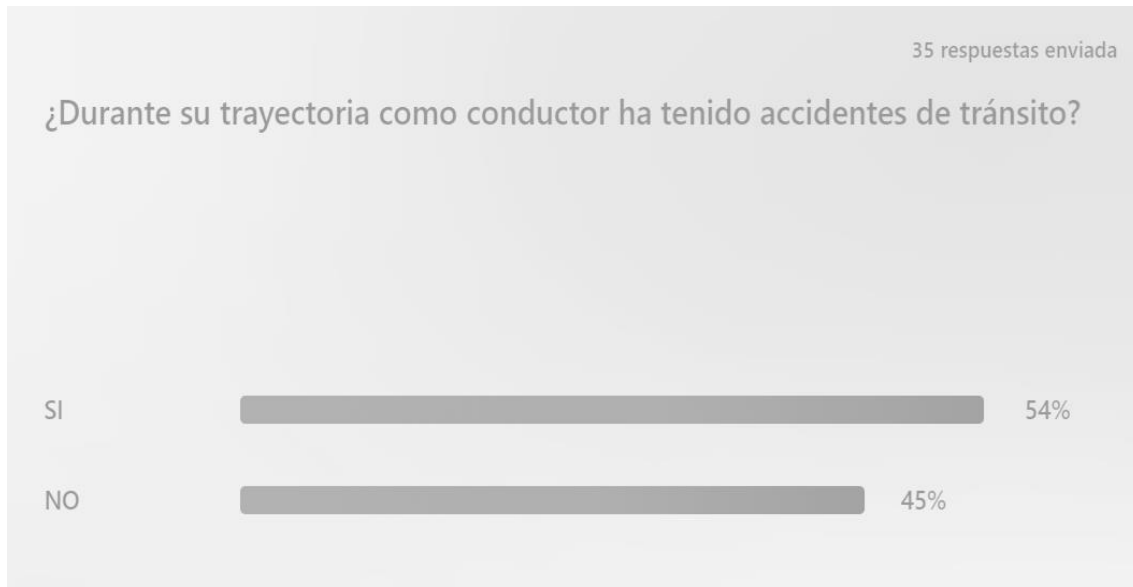
Grafica 6. Multas en los 3 últimos años



Fuente: Elaboración propia

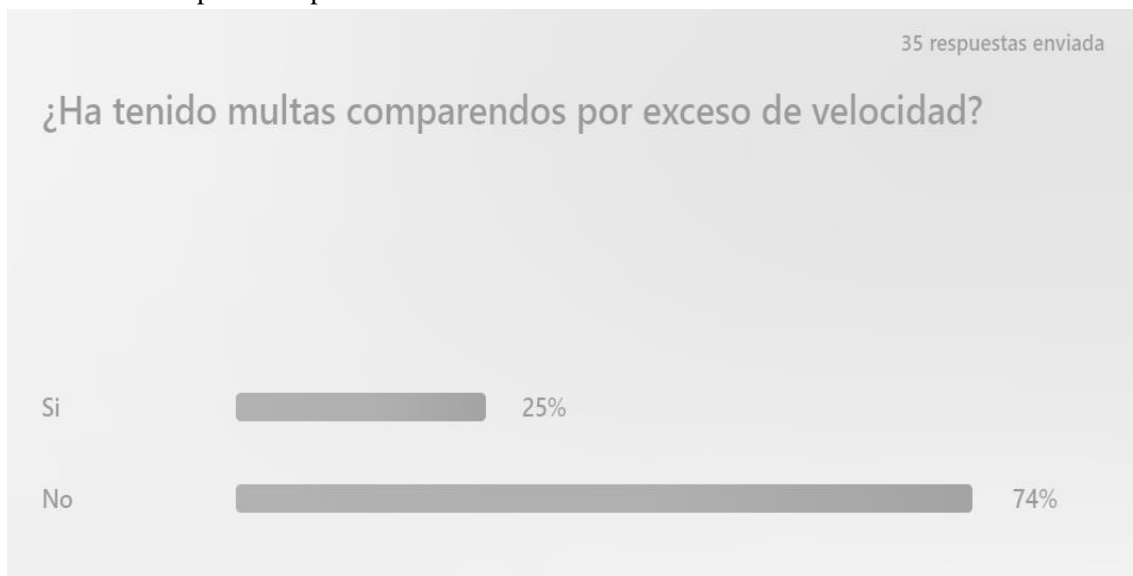
El 45% de los trabajadores encuestados manifestó haber recibido multas por infracciones de tránsito en los últimos 3 años frente al 54% que respondió de manera negativa a esta consulta.

Grafica 7. Accidentes de tránsito



Fuente: Elaboración propia

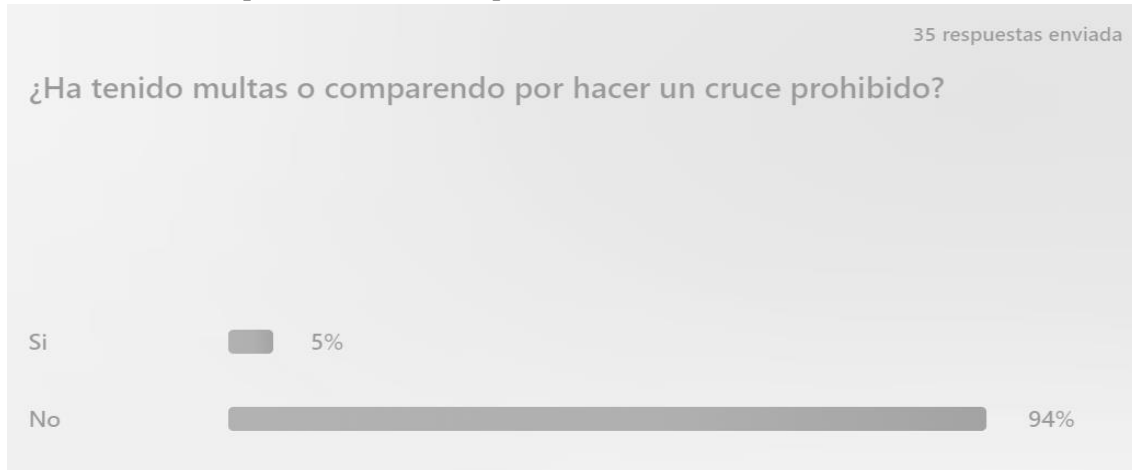
Grafica 8. Comparendos por exceso de velocidad



Fuente. Elaboración propia

El 25% de los trabajadores encuestados reconoció que ha tenido multas por exceso de velocidad, frente a un 74% que negó haber incurrido en dicha conducta.

Grafica 09. Multas por realizar un cruce prohibido

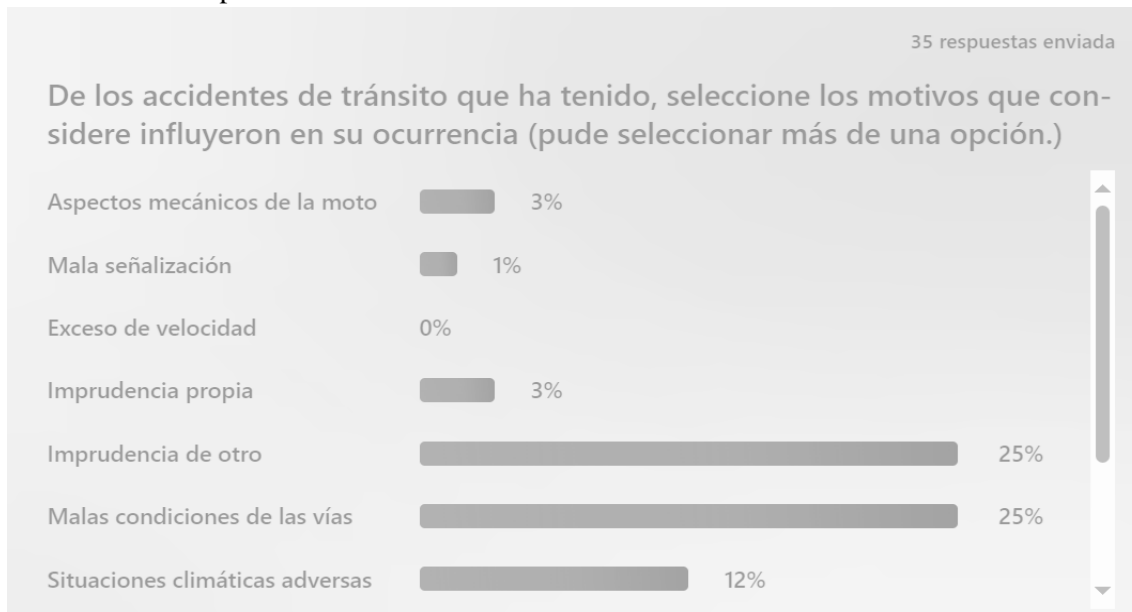


Fuente: Elaboración propia

El 94% de los encuestados indicó haber sido multado por realizar un cruce en zona prohibido o Cruce prohibido frente al 94% que negó haber sido amonestado por dicha causa.

Percepción sobre las causas de los accidentes en los cuales se han visto involucrados los encuestados

Grafica 10. Percepción sobre las causas de los accidentes en motorizados



Fuente: Elaboración

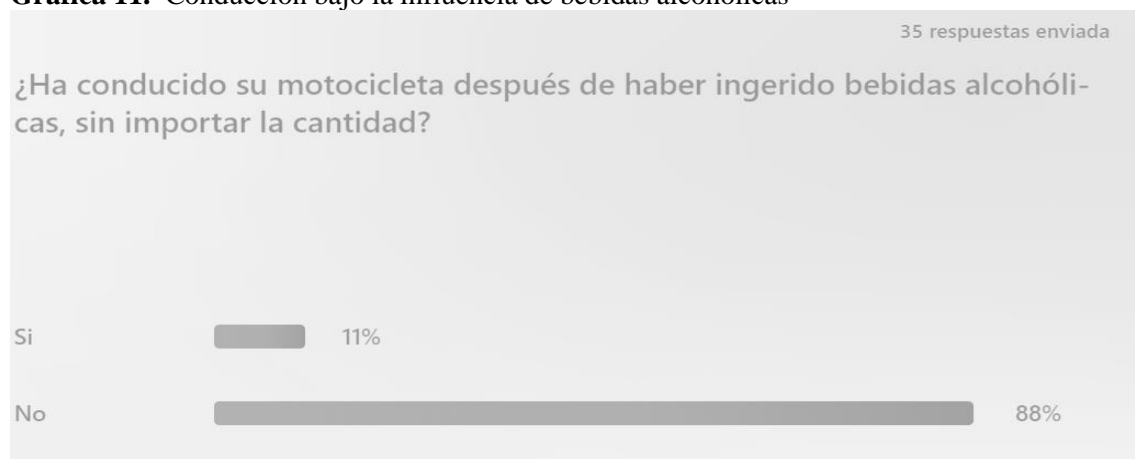
Se preguntó a los trabajadores encuestados su opinión sobre el factor principal que influyó en la ocurrencia del accidente de tránsito del que haya sido víctima en caso de haber tenido alguno, arrojando como resultado que el 25% de los motorizados atribuye la ocurrencia de su accidente a la imprudencia de un tercero y el otro 25% a las condiciones de las vías, el 12% de los encuestados consideran que las condiciones climáticas adverbs influyeron en la ocurrencia del siniestro, el 25% indicó que no ha tenido

accidentes viales y sólo el 3% reconoció imprudencia propia.

Sondeo sobre actos y conductas inseguras en los motorizados

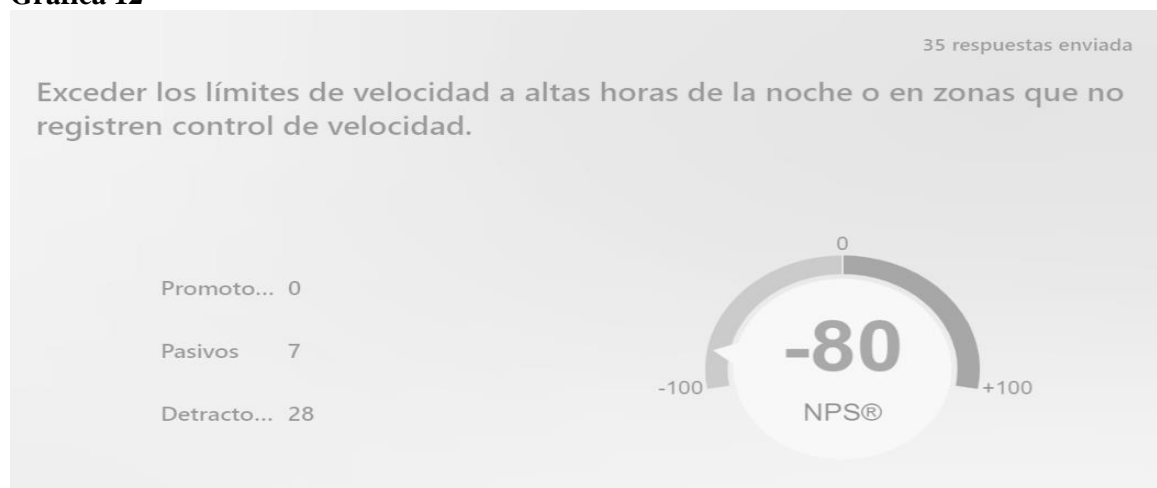
Se realizó un sondeo para identificar aquellas conductas inseguras a las que los motorizados están más predispuestos o tienen mayor aceptabilidad aún cuando saben que son conductas no permitidas o riesgosas, se encontró que, el 11% de los encuestados reconoció que ha conducido su motocicleta luego de haber consumido bebidas alcohólicas y el 88% negó haber incurrido en esta conducta; exceder los límites de velocidad durante la noche o donde no hay controles de velocidad es una conducta aceptada leve, mientras que no respetar un semáforo en rojo es una conducta desaprobada por la totalidad de los participantes. Otras conductas que fueron indagadas son: adelantar por la derecha, no colocar las luces direccionales a tiempo que su nivel de aceptación no fue significativo. En las graficas 11, 12, 13 y 14 se muestra las respuestas.

Grafica 11. Conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas



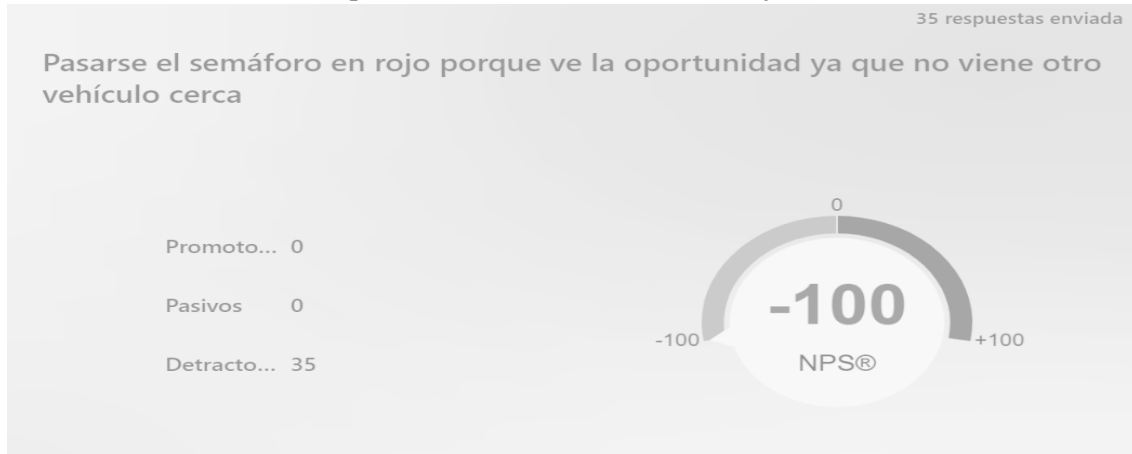
Fuente: Elaboración propia

Grafica 12



Fuente: Elaboración propia

Gráfica 13. Pasarse o no respetar el semáforo cuando está en rojo



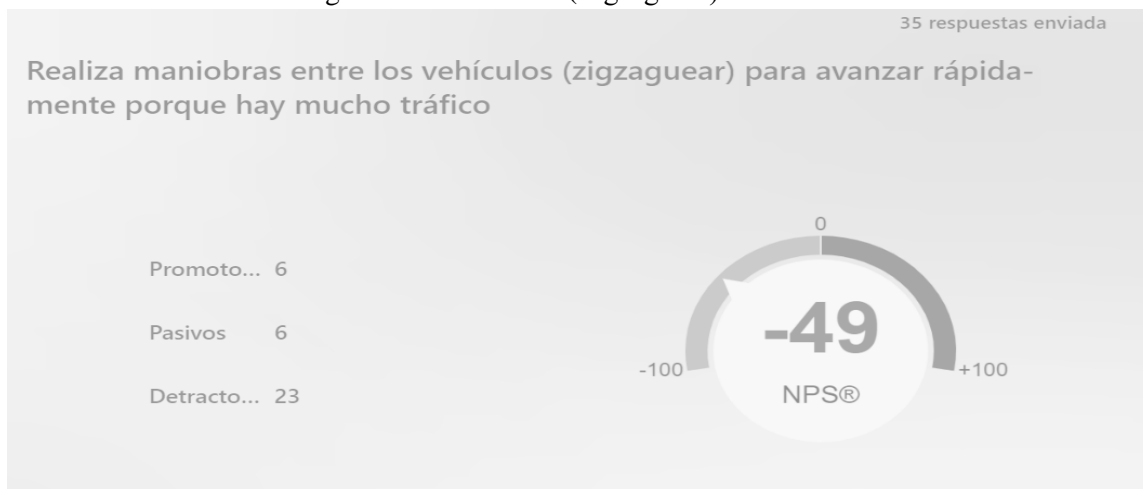
Fuente: Elaboración Propia

Gráfica 14. Colocar las luces direccionales antes de realizar un giro



Fuente: Elaboración propia

Gráfica 15 Realizar maniobras entre vehículos (Zigzaguear)



Fuente: Elaboracion propia

Una de las conductas más aceptadas entre los motorizados es el zigzaguear o realizar maniobras entre los vehículos con el fin de avanzar rápido ante congestiones vehiculares.

Tabla 1. Investigaciones de accidentes de trabajo derivados de siniestro vial

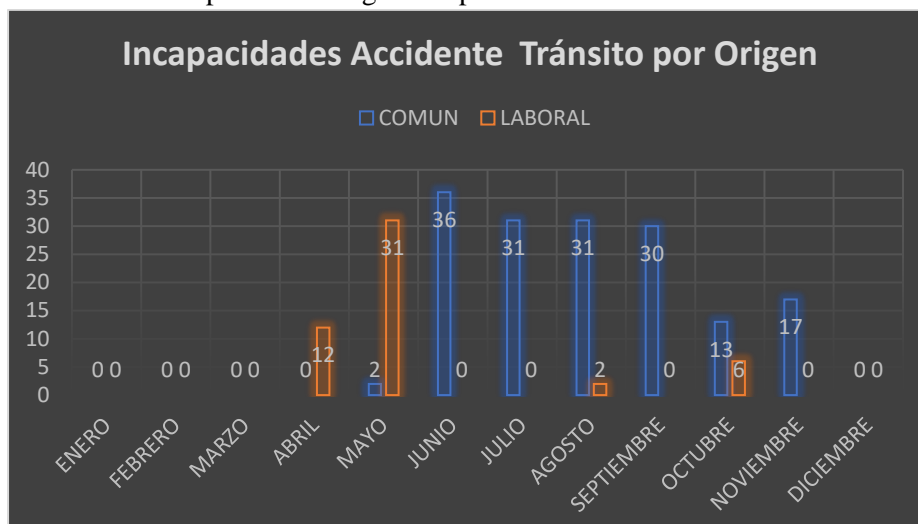
Trabajador	Descripción Accidente	Causas Identificadas
Trabajador 1 (AT 19 de abril 2023)	En desplazamiento a punto de venta, el trabajador se cae de su moto porque un camión lo cierra para esquivar un hueco. CIE 294. Fractura en dedo gordo del pie. 43 días incapacidad	No uso del calzado de seguridad. Vía en mal estado Falta de habilidad y destreza
Trabajador 2 (AT 24 julio 2023)	Trabajador coaliciona con otro motorizado que se cruza un semáforo en rojo. CIE Peatón Lesionado Por Colisión Con Vehículo De Pedal: Accidente De Tránsito 2 días Incapacidad	Conducta insegura No asegurar o advertir Bajo tiempo de Reacción
Trabajador 3 (AT 24 Octubre 2023)	Trabajador se cae de su moto en desplazamiento por un presunto de charco de aceite que hace que la moto resbale y golpee en muñeca, rodilla hombro y brazo CIE S602-S800 Y S400. 6 días de incapacidad	Falta de experiencia del trabajador (menor a 2 años) Factor externo o Ambiental en la vía (resbaloso) Falta de habilidad y destreza para maniobrar

Resultados de 3 investigaciones de accidente laboral por siniestro vial

En las investigaciones realizadas por el Copasst de la organización de los 3 accidentes laborales de técnicos motorizados de Datacenter Colombia Sas, ocurridos durante el año 2023, se encontro que un factor común en 2 de 3 accidentes tuvo relación con el estado de las vías, el primero de ellos, sucedió en inmediaciones de la AV. Primero de Mayo con Av. Villacencio sector que estaba siendo intervenido por obras de construcción del metro de Bogotá y presentaba tramos rotos, con pavimento levantado y huecos en la mayoría de la avenida; en el segundo evento el trabajador referenció presencia de aceite en la vía lo que generó que la moto resbalara y se cayera al piso.

Otra de las circunstancias que influyó negativamente en los accidentes de trabajo, (siniestro vial) está íntimamente relacionada con la habilidad, destreza y pericia del conductor, 2 de los 3 accidentes investigados se llegó a la conclusión que entre las causales de los eventos se encontraba la falta de destreza, habilidad o pericia en los técnicos que estuvieron involucrados en accidentes viales.

Grafica 16. Incapacidades originadas por Accidentes de Tránsito 2023



Fuente: Elaboración autores del proyecto

Otra fuente de información que se tuvo en cuenta para la presente investiga el record de las incapacidades originadas por accidente de tránsito durante el 2023, en donde se puede evidenciar que los siniestros viales fuera del horario laboral presentaron mayor cantidad de días perdidos por incapacidad en los meses de junio, julio, agosto, septiembre, octubre y noviembre respectivamente.

CONCLUSIONES

Una vez analizadas las distintas fuentes de información usadas en la presente investigación se puede concluir que los factores más relevantes en la ocurrencia de siniestros viales están relacionados con la habilidad, pericia y destreza de los conductores así como también, influye el estado de las vías de la ciudad en dónde se realizó el estudio y actos o conductas inseguras a la hora de conducir.

Se encontró que los motorizados son conscientes de aquellas conductas que representan peligro para su integridad a la hora de conducir y de las consecuencias de incumplir las normas de tránsito, no obstante consienten y adminten incurrir en algunas de ellas eventualmente, toda vez que el 45% de los encuestados aceptó que registran infracciones de tránsito por incumplimiento a las normas de tránsito lo que corrobora actos o conductas inseguras entre los trabajadores, así mismo el 25% de los participantes de la encuesta indicó que las multas fueron por exceder los límites de velocidad y el 11% admitió haber conducido su motocicleta después de haber ingerido bebidas alcohólicas.

Frente a la problemática sobre la cifra de siniestralidad en técnicos motorizados de Datacenter Colombia Sas, y los días perdidos por incapacidad frente a este flajelo se hace relevante capacitar y evaluar a los

trabajadores en manejo defensivo, crear campañas que insten a los trabajadores a evitar incurrir en conductas de riesgo o actos subestandar que puedan generar satisfacciones a corto plazo e incentivar la cultura de autocuidado y responsabilidad vial frente a los otros actores viales.

Los resultados arrojados en el presente estudio, corroboran la necesidad urgente de trabajar mancomunadamente con las organizaciones gubernamentales, distritales y de riesgos laborales en la prevención y reducción de la accidentalidad vial, especialmente teniendo en cuenta que una porción importante de la población de trabajadores de Datacenter Colombia Sas, son motorizados y tienen un mayor riesgo debido a su rol por ser actores viales vulnerables y que debido a la naturaleza de su cargo están mayormente expuestos que otros trabajadores.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICAS

Agencia Nacional de Seguridad Vial. (2013). Glosario. Obtenido de Recuperado de:

<https://ansv.gov.co/es/atencion-ciudadania/glosario/seguridad-vial>

Alvarez, A. (2009). Accidente de Tránsito. Blog enseñanza medicina forense. Recuperado de:

<https://alvarezunahvs.files.wordpress.com/2009/11/accidente-de-transito.pdf>.

Azato, F., Diaz, C., & Café, E. (Junio de 2022). La Motocicleta en América Latina: actualidad y buenas prácticas recomendadas para el cuidado de sus usuarios. Banco Interamericano de Desarrollo,

9. Obtenido de Banco Interamericano de Desarrollo: <https://publications.iadb.org/es/la-motocicleta-en-america-latina-actualidad-y-buenas-practicas-recomendadas-para-el-cuidado-de-sus>

Acosta Silva, S., & Paredes Cruz, I. (2022). Prevención y tratamiento de la litiasis renal: Medidas dietéticas y farmacológicas. Revista Científica De Salud Y Desarrollo Humano, 3(1), 148-170.

<https://doi.org/10.61368/r.s.d.h.v3i1.50>

Boza Calvo , R., & Solano Mena , S. (2021). Effectiveness Analysis of The Implementation of The Strategy of Simulation in Education According to The Perception of The Facilitators Involved in The Process as Of the Second Quarter Of 2016. Sapiencia Revista Científica Y Académica , 1(1), 61-77. Recuperado a partir de

<https://revistasapiencia.org/index.php/Sapiencia/article/view/14>

Código Nacional de Tránsito. (2002). Código Nacional de Tránsito Terrestre. Colombia.



- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (febrero de 2024). Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. Obtenido de <https://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas/boletines-estadisticos-mensuales>
- Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses. (2015). Comportamiento de muertes y lesiones por accidente de transporte. Obtenido de <https://revista.dgt.es/Galerias/hemeroteca/revista/N-268.pdf>
- Naranjo , F. (2023). Diplomado sobre la transformación digital empresarial: reduciendo las brechas digitales. Emergentes - Revista Científica, 3(2), 56-69. <https://doi.org/10.60112/erc.v3i2.33>
- Nallapati, R., Zhou, B., dos Santos, C. N., Gulcehre, C., Xiang, B. (2016). Abstractive text summarization using sequence-to-sequence RNNs and beyond.
- Observatorio Nacional de Seguridad Vial . (Febrero de 2024). Agencia Nacional de Seguridad Vial. Obtenido de Boletín estadístico Colombia Enero-Diciembre 2023: <https://ansv.gov.co/es/node/10959>
- OMS. (2018). Organización Mundial de la Salud. Obtenido de Word Health Organization: <https://www.who.int/publications/i/item/9789241565684>
- OMS. (13 de Diciembre de 2023). Traumatismos causados por el tránsito. Obtenido de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- OMS, O. M. (Diciembre de 2023). Organización Mundial de la Salud. Obtenido de <https://www.who.int/es/news/item/13-12-2023-despite-notable-progress-road-safety-remains-urgent-global-issue>
- Organización Panamericana de Salud. (Mayo de 2011). OPS . Obtenido de Organización Panamericana de Salud: <https://www.paho.org/es/noticias/9-5-2011-onu-lanzo-decenio-accion-para-seguridad-vial-con-fin-evitar-5-millones-muertes>
- Sospedra-Baeza, M. J.-P. (2017). Factores humanos asociados a los accidentes mortales de motocicletas scooter en España. Ciencias Psicológicas, 11 (1), 49-56.
- RED DE SEGURIDAD VIAL. (s.f.). RED EMPRESARIAL MOVILIDAD BOGOTÁ. Obtenido de <https://redempresarial.movilidadbogota.gov.co/?q=content/%C2%BFqu%C3%A9-es-un-actor-vial>



Rodríguez Gómez, J. C. (2023). La importancia de la diversidad y la inclusión en el ámbito educativo.

Estudios Y Perspectivas Revista Científica Y Académica , 3(2), 16-47.

<https://doi.org/10.61384/r.c.a.v3i2.30>

