



Seguridad Vial en Venezuela

Elio Rafael Aguilera

Seguridad Vial en Venezuela

Elio Rafael Aguilera

Editor:

Libro creado, desarrollado
y editado en Venezuela por
Fundación Seguros Caracas
© 2009

Texto:

Elio Rafael Aguilera

Diseño Gráfico:

María de Lourdes Cisneros

Impresión:

ExLibris

Producción General:

Asesoramiento Empresarial
en Comunicación Corporativa,
Asesorac

Tiraje primera edición:

2.000 ejemplares

ISBN:

978-980-7274-00-5

Deposito legal:

If8320096001099



Con la publicación de *Seguridad Vial en Venezuela*, la *Fundación Seguros Caracas* pretende entregar una visión de esta importante disciplina, centrada en los últimos cien años, analizando su evolución histórica y en procura de una reflexión del lector ante una problemática en la que todos estamos involucrados.

La *Fundación Seguros Caracas*, organización civil sin fines de lucro, posee dentro de su amplia gama de lineamientos programáticos, la ejecución de un *Programa de Cultura Vial en Venezuela*. Consciente de su responsabilidad social, tanto en el ámbito interno como externo, y frente al compromiso humano, cívico y profesional que tiene con la comunidad y la sociedad en general, considerando que la información es en la actualidad uno de los elementos esenciales para la toma de decisiones, aprobó patrocinar el estudio realizado por el profesor Elio Rafael Aguilera.

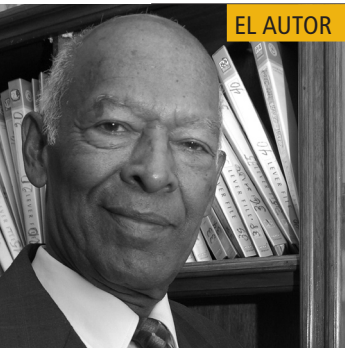
La Fundación se inserta una vez más en el proceso de reflexión sobre el tema de la seguridad dentro de un marco interdisciplinario, en esta ocasión contribuyendo a valorar la importancia de la información, comunicación y enseñanza sobre la educación vial en el contexto histórico y cultural del país, como una manera de propiciar la disminución de los índices de morbo mortalidad de la población venezolana ocasionados por los accidentes de tránsito.

Roberto Salas

Presidente
Fundación Seguros Caracas



EL AUTOR



Venezolano. Nació en Los Teques, estado Miranda. Maestro Normalista Rural (1953) Ingeniero Agrónomo (1973) , Profesor Universitario con 55 años de experiencia en el ámbito de la educación rural y agrícola y más de 25 años dedicado al fomento de una cultura vial en el país.

Ha desempeñado los cargos de Director de Educación Técnica, Área Agropecuaria, del Instituto Pedagógico de Barquisimeto (1974-1976) Sub Director del Tecnológico de Los Llanos (1976) ; Director del Instituto Universitario Tecnológico del Yaracuy (1977-1980) ; Coordinador de la Universidad Centro Occidental Lisandro Alvarado, Núcleo Carora-Lara (1981-1985) ; Asesor Técnico del Instituto Nacional de Cooperación Educativa -INCE- Caracas (1997-1999) ; Asesor del Ministerio de Educación y Deportes (Enero 2002 ñ Abril 2007) en el área de la educación agrícola y desarrollo rural, promoviendo la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, CIAPEV; presidió la CIAPEV entre 2003-2007; implantó el Primer Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, según Resolución 65, del Ministerio de Educación y Deportes del 20 de octubre 2004.

Planificó y presidió el Primer y Segundo Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial, (2002 y 2004) , así como el Primer Congreso Nacional Juvenil de Educación y Seguridad Vial, (2005). Ha sido invitado a eventos internacionales para abordar la temática vial en calidad de experto en la materia: España (2003), Chile (2004), Colombia (2004), Brasil (2005) y Costa Rica (2006).

Es autor de: *La Seguridad Vial no es accidental; La Guillotina Vial; Influencia del Alcohol en la Accidentalidad Vial; Cómo Ahorrar Combustible, y Educación para la Seguridad Vial, Evolución Histórica.*

Ha sido condecorado con la Orden "Andrés Bello" (1986 Segunda Clase; 2004 Primera Clase) ; Francisco Fajardo (1997, Primera Clase) ; Cruz de Tránsito Terrestre (2004, Primera Clase) ; Cruz de Protección Civil (2006, Primera Clase) ; 50 Aniversario del Cuerpo Técnico de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre, (2006, Única Clase) ; Orden "Águila INVITY" (2006, Segunda Clase) ; Orden de Circulación de Chacao (2007, Primera Clase).



DEDICATORIA

Al escribir un libro como el presente, confluyen diversos sentimientos de gratitud hacia personas e instituciones, quienes de una u otra forma me ofrecieron apoyo y estímulo para su realización. Para ellos, dedico esta obra:

Profesor Aristóbulo Istúriz Almeida, quien ejerció función rectora como Ministro de Educación, Cultura y Deportes (2002-2007). Y creó la CIAPEV y el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial.

A los representantes ministeriales, aliados estratégicos públicos y privados, coordinadores nacionales; al personal directivo, administrativo, laboral y en especial a los asesores técnicos y docentes, profesores José Gregorio Monagas, Zuleima de Monagas y Magaly Velázquez, de la Comisión Presidencial Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, CIAPEV.

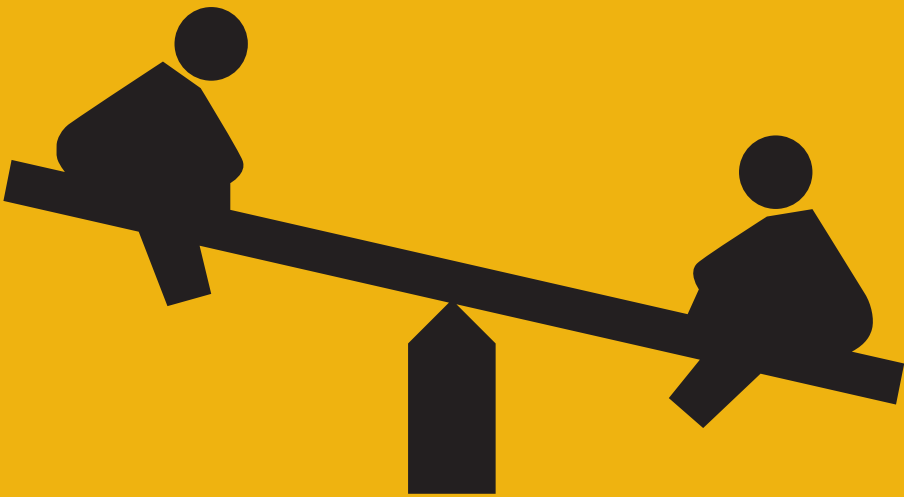
A la *Fundación Seguros Caracas*, contribuyendo con la publicación de esta primera edición.

A mi esposa, hijas y nietos, en especial a mi hija Laura, quien fue mi asistente, transcriptor y colaboradora en la materialización de este libro

A Dios Todopoderoso, por iluminarme en el pensamiento y redacción de cada letra, cada palabra, cada frase, cada oración de esta obra.

A todos los ciudadanos que de una u otra forma colaboran día a día con el aspecto formativo - informativo para la educación vial, especialmente a los miembros del Cuerpo Técnico de Vigilancia de Transporte Terrestre y el Instituto Nacional de Transporte Terrestre.

Elio Rafael Aguilera



	INTRODUCCION	16
CAPITULO I	RESEÑA HISTORICA	19
	1834 EL FERROCARRIL BOLIVAR	21
	1883 EL GRAN FERROCARRIL DE VENEZUELA, GFV	25
	1904 EL PRIMER AUTOMOVIL	26
	1909 LA BICICLETA	27
	1910 LA MOTOCICLETA	29
	1914 LA CARRETERA TRASANDINA	32
	1947 PRIMER PLAN DE VIALIDAD NACIONAL	33
	1970 FUNDACION MUSEO DEL TRANSPORTE	35
	1983 METRO DE CARACAS	37
	1987 SISTEMA DE TRANSPORTE SUPERFICIAL, METROBUS	38
	2005 SISTEMA DE TRANSPORTE MASIVO, BARQUISIMETO	38
	2006 METRO DE MARACAIBO	40
	2006 PLAN FERROVIARIO NACIONAL: TREN CARACAS-TUY MEDIO	41
	2006 SISTEMA VIAL PUENTE MIXTO SOBRE EL ORINOCO	42
	2007 SISTEMA MASIVO DE TRANSPORTE DE MÉRIDA	42
	2008 SISTEMA SUPERFICIAL DE TRANSPORTE, BUSCARACAS	44
CAPITULO II	LEGISLACIÓN VIAL	47
	1863 PRIMER DECRETO	48
	1896 PRIMERA MUERTE	49
	1910 LEY SOBRE ENSEÑANZA ANTIALCOHOLICA	50
	1919 MUERTE DEL DR. JOSE GREGORIO HERNANDEZ	50
	1926 PRIMERA LEY DE TRAFICO TERRESTRE	51
	1928 SEGUNDA Y TERCERA LEY DE TRANSITO	51
	1955 CUARTA LEY DE TRÁNSITO AUTOMOTOR	52
	1957 CASA DE DETENCIÓN PARA INFRACTORES	52
	1962 QUINTA Y SEXTA LEY DE TRÁNSITO	52
	1986 SEPTIMA LEY DE TRANSITO	53
	1996 OCTAVA LEY DE TRANSITO	53
	1996 EL SEGURO DE RESPONSABILIDAD CIVIL	54
	1998 NORMA PARA PREVENCION DE ACCIDENTES	57
	1998 REGLAMENTO DE LA LEY DE TRANSITO TERRESTRE	60
	2001 DECRETO CON FUERZA DE LEY DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE	61
	2004 OBLIGATORIEDAD DE LA EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL	63
	2004 LEY DE PREVENCIÓN Y SEGURIDAD VIAL DEL ESTADO MONAGAS	63
	2004 LEY DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EN RADIO Y TELEVISION	64
	2004 PROGRAMA NACIONAL INTEGRAL DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL	65
	2005 LEY DEL SERVICIO COMUNITARIO DEL ESTUDIANTE DE EDUCACION SUPERIOR	68
	2005 EL PODER MUNICIPAL Y LA SEGURIDAD Y EDUCACION VIAL	69
	2005 LEY ORGANICA DE PREVENCION, CONDICIONES Y MEDIO AMBIENTE DE TRABAJO, LOPCYMAT	70
	2005 LEY ORGANICA DE CIENCIA Y TECNOLOGIA E INNOVACION, LOCTI	72
	2006 RESOLUCION CONJUNTA DE TRES MINISTERIOS	73
	2008 LEY ORGANICA DEL SERVICIO DE POLICÍA Y DEL CUERPO DE POLICIA NACIONAL	73
	2008 LEY DE TRANSPORTE TERRESTRE	76

1952	ESCUELA NACIONAL DE TRANSITO	84
1967	PATRULLA ESCOLAR DE TRANSITO	85
1976	ESCUELA DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD VIAL	87
1976	BRIGADAS JUVENILES	89
1983	CURSOS DE POSTGRADO	89
1983	RECURSOS VISUALES Y AUDIOVISUALES	91
1983	PROGRAMA INSTRUCCIONAL DE EDUCACION VIAL, SEGURIDAD Y PRIMEROS AUXILIOS	92
1986	CONVENIO CON FESVIAL	93
1993	BRIGADA VOLUNTARIA DE TRÁNSITO TERRESTRE	94
1996	INSTITUTO MAPFRE DE SEGURIDAD VIAL	94
1998	PROGRAMA DE GERENCIA EN SEGURIDAD VIAL DE LA U.C.V.	95
2002	CONVENIO MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTES Y BRIDGESTONE FIRESTONE VENEZOLANA C.A.	95
2003	PLAN DE ACCIÓN NACIONAL DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL	97
2004	RADIODIFUSION Y TELEVISION	98
2004	TECNOLOGIAS DE LA INFORMACION Y LA COMUNICACION	99
2004	PROGRAMA NACIONAL INTEGRAL DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL	100
2004	REACTIVACION DE LA ESCUELA DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD VIAL, ESCUVIAL	101
2005	MATERIALES DIDACTICOS	102
2005	PARQUES INFANTILES	105
2005	QUINTA EXPOSICIÓN HEMEROGRÁFICA	106
2005	PARQUE DE EDUCACION VIAL DE LA UNIDAD EDUCATIVA "GRAN COLOMBIA"	106
2006	ESTUDIO DIAGNOSTICO	107
2006	ORIENTACIONES TEORICO-METODICAS	108
2008	INSTITUCION ACADEMICA NACIONAL A NIVEL DE EDUCACION SUPERIOR PARA LA FORMACION POLICIAL	108

1956	DIRECCION DE VIGILANCIA DE TRANSITO	113
1971	EL PATRULLAJE DE CARRETERAS	114
1991	FONDO NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO, FONTUR	116
1994	MUNICIPIO CHACAO	117
1995	BRIGADA ESPECIAL DE VIGILANCIA DE VÍAS EXPRESAS, VIVEX	118
1999	MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA	119
2001	ORGANIZACIÓN NACIONAL DE PROTECCIÓN CIVIL Y ADMINISTRACIÓN DE DESASTRES, DNPCAD	120
2001	INSTITUTO NACIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE, INTTT	121
2001	CUERPO TECNICO DE VIGILANCIA DEL TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE, CTVTTT	122
2002	POLICIA ESCOLAR DE LA ALCALDIA LIBERTADOR	122
2004	FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD VIAL DE LA GUARDIA NACIONAL	123
2006	PROGRAMA EXPERIMENTAL DE EDUCACION VIAL URBANA	123
2008	INSTITUTO NACIONAL DE TRANSPORTE TERRESTRE	124

1984	PRIMERA JORNADA DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL REGION CENTRO OCCIDENTAL	127
1990	SEGUNDA Y TERCERA JORNADAS. REGION CENTROCCIDENTAL	129
1990	PARTICIPACION DE LA MUNICIPALIDAD	129
1990	PRIMERA CONFERENCIA NACIONAL SOBRE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL	130
1994	CUARTA Y QUINTA JORNADAS REGIONALES DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL. REGION CENTRO OCCIDENTAL	130

	2002	PRIMER CONGRESO NACIONAL DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL	130
	2002	DECLARACION DE CARACAS	132
	2004	SEGUNDO CONGRESO NACIONAL DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL	138
	2005	SEMINARIO DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL PARA CORRESPONSALES EN SEGURIDAD VIAL	143
	2004	AUTO SHOW DE CARACAS 2005	143
	2005	PRIMER CONGRESO NACIONAL JUVENIL DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL	143
	2006	EXPOSICION INTERNACIONAL AUTO TRANSPORTE 2006	144
	2007	PRIMER SIMPOSIO DE SEGURIDAD VIAL: 3M SÍ SE VE	144
	2007	PRIMER SIMPOSIO "JOVENES, ALCOHOL Y DROGAS: UNA TRILOGIA DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL"	145
	2009	PRIMERA JORNADA DE SEGURIDAD VIAL	146
<hr/>			
CAPITULO VI		COMISIÓN INTERMINISTERIAL PARA LA ATENCIÓN, PREVENCIÓN Y EDUCACION VIAL, CIAPEV	149
	2003	CREACION DE LA CIAPEV	149
	2004	DIA MUNDIAL DE LA SALUD "LA SEGURIDAD VIAL NO ES ACCIDENTAL"	151
	2004	COMPETENCIAS DE LOS MINISTERIOS	153
	2005	PRONUNCIAMIENTO DE LA CIAPEV	156
<hr/>			
CAPITULO VII		INSTITUCIONES Y EMPRESAS	161
	1861	COLEGIO DE INGENIEROS DE VENEZUELA	161
	1946	CÁMARA NACIONAL DEL TRANSPORTE	161
	1963	FEDERACION DE COOPERATIVAS DE TRANSPORTE DE VENEZUELA	162
	1967	PATRULLA ESCOLAR DE TRÁNSITO	162
	1968	FEDERACION MEDICA VENEZOLANA	163
	1985	HORIZONTES DE VÍAS Y SEÑALES	164
	1986	FUNDACION DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL, FESVIAL	164
	1989	CONDUCTORES DE AUTOS LIBRES, POR PUESTOS Y SIMILARES	165
	1990	EN EL AIRE AL SERVICIO DEL CONDUCTOR	166
	1999	ASOCIACION VENEZOLANA PARA LA PREVENCION DE ACCIDENTES Y ENFERMEDADES, AVEPAE	167
	2000	MANUAL DEL CONDUCTOR SEGURO	168
	2000	UNIDAD DE DIAGNOSIS DE AUTOMOVILES	168
	2000	INSTITUTO DE CAPACITACION CONSERTRA, ICC	168
	2001	DEJANDO HUELLAS	169
	2003	FORMACIÓN DE INSTRUCTORES DE MANEJO SEGURO	170
	2003	CENTRO DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL, CESVIAL	170
	2004	EMBAJADORES DEL CONSUMO RESPONSABLE	170
	2004	RESPONSABILIDAD SOCIAL Y CONCIENTIZACIÓN DE LOS RIESGOS DE MANEJO	171
	2005	PÁRALE A LA VIDA	172
	2005	PROGRAMA DE CULTURA VIAL	172
	2007	REFLECTORIZACIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMOTORES	173
	2007	FORMACION DE CONDUCTORES DE VEHICULOS DE CARGA	173
	2008	CENTRO DE FORMACION DE TECNOLOGIA AUTOMOTRIZ	174
	2008	VIVE Y DISFRUTA CON RESPONSABILIDAD	175
	2008	FUNDACIÓN SEGUROS CARACAS	175
<hr/>			
CAPITULO VIII		PUBLICACIONES	179
	1973	GUIA DIDACTICA PARA LA ENSEÑANZA DE LA SEGURIDAD Y EDUCACION VIAL	179
	1975	ACTUALIDAD AUTOMOTRIZ	180
	1975	MANUAL DE LA PATRULLA ESCOLAR DE TRANSITO	180
	1976	MANUAL DEL CONDUCTOR	180
	1987	SALUD Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES VIALES	181
	1994	EN LA ONDA DEL TRANSITO - SEGURIDAD Y FLUIDEZ VIAL	181
	1998	PARA DOCENTES DE LA ESCUELA BASICA	182

	1999	NOVEDADES TECNICAS EN TRANSPORTE	182
	2001	VIAS Y CAMINOS	183
	2001	VIAS Y TRANSITO	183
	2002	CAMINOS DE INFORMACION	183
	2002	MANUAL DE EDUCACION, PREVENCION Y SEGURIDAD VIAL	184
	2004	PUBLICACIONES DE LA CIAPEV	184
	2004	VENEZUELA: 100 AÑOS EN AUTOMOVIL	184
	2004	PROGRAMA DE EDUCACION VIAL. EDITORIAL GIRASOL	185
	2005	MI ASESOR DE TRÁNSITO TERRESTRE	185
	2005	EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL	186
	2005	MANUAL PARA MEJORAR LA CONDUCCION	186
	2005	CUADERNOS DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL	187
	2006	APRENDIENDO CON EL GUARDIAN VIAL	187
	2006	BRUJULA	188
	2006	GUIA PARA EL INSTRUCTOR DEL CURSO DE MANEJO DEFENSIVO	188
	2006	APORTES A CONSIDERAR EN EL PLAN NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE	189
	2007	DICCIONARIO VIAL	189
<hr/>			
CAPITULO IX		ORGANISMOS DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL	193
	2004	ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD	193
	2004	INFORME MUNDIAL SOBRE PREVENCION DE LOS TRAUMATISMOS CAUSADOS POR EL TRANSITO	194
	2005	CONFERENCIA PANAMERICANA SOBRE SEGURIDAD VIAL	196
	2005	ASAMBLEA GENERAL DE LA ONU	198
	2005	DECLARACION DE BRASILIA	198
	2006	PRIMER FORO REGIONAL	201
	2007	SEMANA MUNDIAL DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE SEGURIDAD VIAL	203
<hr/>			
CAPITULO X		REPERCUSIÓN SOCIO-ECONÓMICA, FACTORES DE RIESGO Y MEDIDAS RECOMENDADAS	207
<hr/>			
CAPITULO XI		ANEXOS	225
		RECONOCIMIENTOS	225
		DIEZ MANDAMIENTOS DE LA LEY DEL BUEN CONDUCTOR	226
		DIEZ CAUSAS MÁS COMUNES DE ACCIDENTES	227
		DIEZ FALLAS CRÍTICAS QUE PRODUCEN ACCIDENTES	227
		DECÁLOGO DEL CONDUCTOR	228
		DIEZ PALABRAS MÁS IMPORTANTES	229
<hr/>			
		BIBLIOGRAFÍA / INTERGRAFIA	231



El libro *Seguridad Vial en Venezuela* describe el desarrollo del acontecer preventivo en el área del tránsito vial en el país en los últimos cien años.

Reúne antecedentes que facilitan la comprensión del proceso cumplido en la tarea común de fomentar el cuidado vivencial del ser humano como usuario de la vía pública, en su condición de conductor (a) , pasajero (a) , peatón (a) y operadores (as) del servicio de transporte público y sus actividades conexas, destacando los hitos relevantes en la legislación constituidos por las leyes y reglamentos sobre el tránsito y transporte terrestre.

El recorrido histórico que aquí se presenta y el análisis de los retos y dilemas que enfrentará la seguridad vial en los años venideros, constituyen un material de vasta riqueza que debe ser analizado no sólo por parte de aquellos que participan directamente en esta actividad, sino por quienes, de un modo u otro, están interesados en el progreso del país, hacia el encuentro con su futuro.

Estas páginas puntualizan con cierto orden cronológico, situaciones y sucesos que han ido conformando la dinámica histórica de la seguridad vial en Venezuela, tratando de evidenciar los momentos más resaltantes que definen la trayectoria en esta área. Acopia documentos, información e ilustraciones que nos permiten entender la forma en que ha evolucionado el pensamiento en la comunidad nacional acerca de los infortunios que causan las condiciones o acciones inseguras. Analiza los criterios que sobre el particular ha existido en Venezuela.

La idea de escribir este libro venía germinando en mí en forma sostenida desde hace veinte y cinco años, cuando en la ciudad de Carora, estado Lara, realizamos la Primera Jornada Regional de Educación y Seguridad Vial, auspiciada por la Universidad Centro Occidental Lisandro Alvarado -UCLA- y otras instituciones regionales. Se consolidó cuando asumí la presidencia de la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, Ciapev (2003). Desde entonces, inicié el trabajo de redacción y recopilación de material documental y el contacto directo con instituciones públicas y privadas, empresas y personas naturales, que como aliados estratégicos de esta institución rectora me ofrecieron el mayor apoyo y estímulo para emprender la tarea de convertir un sueño en realidad.

Podría afirmarse que los materiales educativos impresos referentes a la seguridad vial son casi inexistentes en relación con el inmenso volumen de personas que reclaman información sobre el sistema de tránsito y transporte terrestre. Por lo menos, hasta donde sabemos, no se ha publicado un texto que trate de manera monográfica y profunda sobre la historia de la seguridad vial. Un gran porcentaje de lo que hay en existencia proviene de la industria editorial nacional, que se ha nutrido en fuentes casi ajenas a los intereses y necesidades de los usuarios y de la literatura foránea, basada en investigaciones y estudios en países con alta preocupación sobre la problemática vial.

Esta publicación espera también contribuir para que académicos, especialistas, profesionales o estudiantes universitarios en el área de la seguridad vial, juventud estudiosa y trabajadora que tiene interés en saber lo que ocurre en el país y se conmueven cuando los infortunios les afectan, puedan ahondar más en él, mediante la investigación y la concepción teórica en beneficio de aportar antecedentes para un mejor bienestar de nuestros semejantes, al inspirarlos en su cuidado vivencial como usuarios de la vía, expuestos a los llamados accidentes viales, profundizando en el estudio de sus causas y consecuencias, hacia el convencimiento de que ellos pueden prevenirse mediante la aplicación de normas, principios, respeto al prójimo y sobre todo de la responsabilidad moral de salvar vidas.

Es indudable la dificultad que existe para abarcar en una publicación de este tipo y la totalidad de los asuntos que necesariamente deben ser incluidos. Sin embargo, se estima que las referencias que se ofrecen son suficientes para emprender cualquier estudio relacionado con la materia.

Expreso mi reconocimiento a la *Fundación Seguros Caracas* que con su patrocinio hizo posible financiar los gastos del proceso investigativo, preparación y edición de esta obra que ofrecemos a la comunidad.

Elio Rafael Aguilera





RESEÑA HISTORICA

El trasladarse es una necesidad esencial y natural a la especie humana, a través de ella el hombre y la mujer logran satisfacer necesidades que le permiten desarrollarse y vivir en sociedad. Con el correr de los años, la humanidad provocó una tremenda evolución en los medios utilizados en su movilidad, hasta llegar a nuestra época, donde observamos vehículos altamente sofisticados, impensables sólo unas décadas atrás.

Los pueblos pre-colombinos que habitaron a Venezuela acondicionaron y construyeron caminos con fines económicos y bélicos. Existía una red de caminos primitivos que comunicaban e integraban a una porción importante del territorio nacional. A la llegada del conquistador, esta red de caminos la utilizaron en la conquista del país. Los principales eran los que existían en los llanos altos, que eran vías de intercomunicación entre el mar y los llanos, de Los Andes con el mar y con los llanos del alto Orinoco y el Río Negro con el bajo Orinoco. La tarea fundamental del conquistador consistió en adaptar la vialidad existente a las innovaciones y nuevos valores que introduce la Conquista.

En la época de la Colonia, los españoles construyeron caminos para carretas y facilitar el tránsito de los caballos con el fin de comunicar a algunas ciudades con los puertos. En el período comprendido entre los años 1793 y 1796, el Gobernador Don Pedro Carbonell ordena un estudio para un plan de vialidad en la región central, se procede a su ejecución en 1798. Estos trabajos son detenidos definitivamente en abril de 1810 debido al inicio de la Guerra de Independencia. [61]

Durante el período de las luchas de emancipación, estas impidieron a los gobiernos conservar y ampliar las vías existentes. Se siguió utilizando la red que existía con muy pocas mejoras. En 1845 se inauguró el camino carretero desde Caracas a La Guaira. Este fue el primer camino, considerado como carretera, que se construyó en el país.

Cuando Venezuela contaba con rudimentarios medios de transporte, los vehículos funcionaban a tracción de sangre, reducidos fundamentalmente a carruajes impulsados por bestias de tiro y caballería propiamente dichas. Desde ese entonces sus conductores y jinetes ya cometían imprudencias de tránsito tales

como: competencia de velocidad o simplemente hacían correr los carruajes o caballos en sitios poblados independientemente de día o de noche, poniendo en peligro la seguridad de las personas.

Durante el siglo XIX, el transporte terrestre tuvo poca evolución. La movilización requería de la intervención de la fuerza de humanos o de bestias. El transporte por los caminos construidos, picas y trochas de caballería se continuó haciendo con vehículos de tracción animal y sillas de mano como muebles de transporte.

Las carreteras surgieron a partir de la necesidad del hombre de transitar, de viajar, de intercambiar productos y sobre todo de esa gran inquietud humana por movilizarse y conocer nuevos lugares. Eran senderos que le permitían a una comunidad tener acceso a los ríos y salida al mar. Los primeros caminos eran de tierra, senderos angostos, donde transitaban animales y carretas, también carruajes tirados por caballos, burros o mulas y a veces empujados o arrastrados por el hombre mismo. En algunos pueblos y ciudades, por caminos empedrados, que eran vías elaboradas artesanalmente, juntaban muchas piedras lisas y construían caminos y calles que se amalgamaban con barro.

El ferrocarril, tren inventado en el siglo XIX que circula sobre rieles de acero, arrastrado por un coche automotor, o una locomotora, que al principio fue de vapor y luego eléctrico, llegó a Venezuela antes que el automóvil (1877). Varias redes ferroviarias se construyen en el país. El tranvía vino después, al principio del siglo XX.

Para el año 1907, uno de los principales medios de transporte de Caracas era el tranvía tirado por caballos, más tarde fueron sustituidos por trenes eléctricos. Para esa época circulaban muy pocos automóviles, la población de las ciudades más grandes no eran numerosas. El tranvía se instaló también en La Guaira, Puerto Cabello y Barquisimeto.

Cuando aparece el automóvil las vías empiezan a mejorar. Los primeros vehículos de cuatro ruedas lo inventaron Henry Ford (en 1896, EEUU) y Kart Benz (1892, Alemania). En Venezuela, a partir del año 1904, el transporte terrestre evolucionó significativamente cuando ingresa a Caracas el primer vehículo automotor. [82,133]

“En el año 1834 se inició en Venezuela la construcción de la primera etapa del ferrocarril cuando se hicieron los estudios formales para dotar al espacio geográfico Tucacas-Aroa de una vía que permitiera transportar el cobre con mayor rapidez y seguridad hacia su destino en el exterior. Esta etapa fue terminada en 1877.

La segunda partió desde El Hacha (estado Yaracuy) hasta Barquisimeto (estado Lara) , pasando por la población de Duaca y fue terminada en 1891. Así, por efecto de la construcción del Ferrocarril Bolívar, el espacio geográfico desde Tucacas a Barquisimeto se constituía en un todo geo-económico. En esta área se encontraban dos centros poblacionales de importancia tanto para la actividad que desplegaron después de la construcción del ferrocarril como por la concentración poblacional, hoy son capitales de estado: Barquisimeto y San Felipe, constituyéndose en entes nucleadores de un buen número de pueblos adyacentes para conformar una red socio-comercial de innegable significación.” [134]

El ferrocarril es el camino con dos carriles de acero paralelos en los cuales encajan las ruedas de la locomotora y de los carruajes, que son también de acero. Al principio fue una máquina de vapor la fuerza que puso en movimiento el arrastre de los vagones enganchados que constituyen el tren, uno de los mayores triunfos del ingenio y la labor del ser humano para la construcción de un vehículo movido por la fuerza del vapor.

La primera idea de un tren la tuvo el gran físico y matemático inglés, Isaac Newton, quien en 1.680 describió un aparato que podía trasladarse de un lugar a otro sin necesidad de utilizar la tracción animal. Más tarde, Dionisio Papin, al observar que el vapor que se escapaba de una tetera llena de agua hirviente levantara la tapadera, se le ocurrió pensar qué aplicación podría darse a aquella fuerza que se perdía inútilmente. A él y a Jaime Watt, que perfeccionó su descubrimiento, se les debe el cambio que ha experimentado la vida y las costumbres del mundo civilizado con la invención de la máquina de vapor.

A principios del siglo XIX, R. Trevithick, en Inglaterra, construyó la primera locomotora movida por vapor, pero su invento carecía de viabilidad práctica. Fue J. Stephenson, también inglés, quien en 1814 logró construir la primera locomotora de vapor capaz de proporcionar una fuerza de tracción aprovechable.

La mejor manera de conocer la importancia económica, social, política, geográfica de la construcción del primer ferrocarril en Venezuela, es a través de *El Ferrocarril Bolívar en la Historia Económica y Social del Eje Tucacas-Barquisimeto (1834-1954)*, título de una bien documentada investigación realizada por la profesora Lucila Mujica de Asuaje, llevado en forma de libro *El Ferrocarril Bolívar de Tucacas a Barquisimeto*, obra publicada en el año 2003, por la Zona Educativa del Estado Lara, Venezuela, bajo la dirección de la Licenciada Mirna Vies de Álvarez y del Director de la Colección, Dr. Reinaldo Rojas.

La investigación permite profundizar y reforzar la tesis de que el transporte ferroviario fue y seguirá siendo elemento dinamizador de la economía y por extensión, de la sociedad. Se ubica en un contexto que deja ver los móviles del capital que estaba detrás de la empresa que construyó este primer ferrocarril, su incidencia directa en la economía venezolana y su expresión concreta en el espacio regional e internacional. Rescata del olvido lo que fue la vía férrea, fundamental en la comprensión de la historia económica y social venezolana y sirve de motivación para avanzar en nuevos estudios acerca de un tema que con la construcción en la actualidad de nuevas redes por todo el territorio nacional será de vital interés.

El tramo inicial del Ferrocarril Bolívar, el primero de Venezuela, fue inaugurado en 1877 y la segunda sección de dicha vía comenzó a funcionar en 1891. Esta infraestructura férrea surcó un espacio geográfico con un recorrido de más de 232 kilómetros de longitud, el más largo del país para ese momento, abarcando un radio de influencia en términos espaciales que comprendió los territorios de los actuales estados Falcón, Yaracuy, Lara y Carabobo, articulándose a través de Tucacas-Puerto Cabello con el centro del país, al comunicarse con Caracas. El eje geo-económico Tucacas-Barquisimeto abarcó una extensión de 47.300 km² que representa el 5,15% de la superficie del territorio venezolano. Los centros poblados comprendidos en este espacio con sus recursos agrícolas, pecuarios y mineros, exigieron para su consolidación de una infraestructura vial acorde con sus posibilidades productivas y el Ferrocarril Bolívar fue el medio para vincularse con mayor rapidez y efectividad al mercado regional, nacional y mundial.

La inauguración del Ferrocarril Bolívar, en 1877, coincidió con el incremento de la producción de cobre. Para 1876 la explotación de este mineral se situó en 15.000 libras esterlinas y para 1878 la cantidad se triplicó alcanzando la cifra de 53.971

libras esterlinas, que en moneda nacional representaba la significativa cantidad de Bs. 1.300.000,00. Fue el momento en que entraba en servicio el Ferrocarril Bolívar, vía que desde entonces, hasta 1891, transportó ininterrumpidamente todo el cobre de la región hacia Inglaterra, cuya industria metalúrgica en expansión requería de ese mineral, a lo que se sumaba el hecho de que el producto extraído en nuestra tierra (cobre rojo) era de óptima calidad, superior al de Suecia, y Coquiba, en Chile. Para 1878-1884 Venezuela ocupó el séptimo lugar en la producción mundial de cobre con 5.600 toneladas de material bruto. Sin embargo, por causas aún no suficientemente determinadas, las minas venezolanas redujeron su producción.

El Ferrocarril Bolívar fue creciendo según la demanda del comercio internacional y de los productos que proporcionaba su área de influencia. Con su funcionamiento se estableció toda una red comercial con los pueblos aledaños a todo lo largo de la vía, embarcándose, además del cobre, una serie de productos menores como tabaco, azúcar, papelón, maíz, plátanos, entre otros.



Las vías férreas no fueron construidas para dotar al país de una red de transporte nacional, ya que sólo fueron el soporte de un circuito económico reducido. El Ferrocarril Bolívar es un ejemplo: actuó como ente independiente en relación al resto del espacio nacional; no estableció vínculos con los otros cuatro ferrocarriles de la región de occidente (Gran Ferrocarril del Táchira, el Ferrocarril La Ceiba-Motatán, el Ferrocarril Santa Bárbara-El Vigía, el ferrocarril La Vela-Coro); se limitó especialmente a lo que se llama en la actualidad *Región Centro Occidental*.

El Ferrocarril Bolívar trajo consigo la instalación de importantes casas comerciales, se acortaron las distancias, sustituyó en parte el transporte de vehículos de tracción animal, se organizaron espacios por efecto de su construcción, se crearon nuevos centros poblados, se incrementaron las transacciones comerciales y la circulación monetaria, aumentó la población de la región, pero la incorporación del automóvil como modo rápido de comunicación y el declive de la economía primaria exportadora, marcaron la decadencia del ferrocarril. [134]

En el diagnóstico del Sector Transporte preparado por los Ingenieros Antonio Ornez y Ramón Carrillo, miembros de la Comisión Nacional Vial del Ministerio de Obras Públicas (1970)

, se resume la evolución de este importante factor de transportación desde 1835 hasta 1962, cuando desaparece el Instituto Autónomo de Administración de Ferrocarriles del Estado, I.A.A.F.E.

“La época de mayor expansión de los ferrocarriles en el país está comprendida en el período que dura de 1883 a 1893 y se inicia con la puesta en servicio del ferrocarril de Caracas a La Guaira. El gobierno firma en un período de 8 años, 92 contratos que cubrían rutas por un total de más de 5.000 kilómetros; no obstante, la suma de kilómetros tendidos alcanzó únicamente a 879 km. La línea férrea más larga fue la del Gran Ferrocarril de Venezuela, con 178 kms de longitud, luego le seguía el Ferrocarril Bolívar, de 163 kms de longitud y el Gran Ferrocarril del Táchira con 120 kms. Las restantes líneas férreas pasaban de los 50 a los 83 kms y otras tenían muy poco recorrido.” [118]

Esta primera fase de expansión de los ferrocarriles está caracterizada por un aumento constante en el movimiento de pasajeros y de carga hasta llegar a su punto máximo en 1931, cuando se movilizaron 2.887.000 pasajeros. A partir de este año, los ferrocarriles existentes en el país inician un descenso pronunciado tanto en la cantidad de pasajeros como en carga, como consecuencia de la competencia que comienza a ofrecer el transporte por carretera y aéreo.

En 1941 se observa un movimiento mayor en la red de ferrocarriles del país. Esto es debido a los obstáculos impuestos por la Segunda Guerra Mundial que redujo la importación de vehículos automotores; pero a partir de 1944 se inicia la desaparición del sistema ferroviario del país. En este período las empresas ferrocarrileras empiezan a tener una quiebra acumulativa hasta su casi desaparición.

El sistema de vía férrea en el país constituye una parte relativamente pequeña con respecto a otros medios de transporte existentes. Venezuela en la actualidad cuenta con una red de 875,72 km. de longitud de vía principal, de los cuales 173 km. pertenecen a la vía de Puerto Cabello-Barquisimeto, de transporte de carga y pasajeros. Palúa-El Pao con 562,72 km. y Puerto Ordaz-Piar con 120 km. se utilizan exclusivamente para el transporte de minerales. Estos dos últimos eran privados, en la actualidad son nacionales, y en el futuro se enlazarán con la red ferroviaria nacional. El ferrocarril Guanta-Naricual se destina casi exclusivamente al transporte del carbón y se encuentra paralizado en la actualidad.

Al concluir el siglo XIX quedó lista la línea férrea alemana entre las ciudades de Caracas y Valencia y continuaron los avances de los tramos de Puerto Cabello a Valencia y la Ceiba-Sabana de Mendoza.

La línea férrea más larga del país fue la del Gran Ferrocarril de Venezuela, G.F.V., con 178 kms de longitud, abarcando la ruta de Caracas-Los Teques-La Victoria-Cagua-Maracay-Valencia y finalizaba en Puerto Cabello. El lema del G.F.V. fue "Decencia, Comodidad, Seguridad." Ofrecía vagones amplios, asientos desahogados con lugar para maletas. Desde el 1º de abril de 1929, la empresa ofrecía una nueva rebaja en los pasajes: Caracas-Puerto Cabello, 1ª Clase Bs. 25,00 y 2ª Clase Bs. 19, con derecho a equipaje libre de 25 kilogramos.

El ferrocarril en Venezuela fue el medio de transporte por excelencia, cuando se trató de transportar grandes volúmenes de carga y pasajeros desde distancias considerables hasta las primeras cinco décadas del siglo XX. El Gran Ferrocarril de Venezuela, G.F.V. fue la vía férrea más importante de todas las redes que enlazaron al país. El desarrollo de la industria automotriz impidió que este tipo de transporte lograra desarrollarse en forma adecuada. Con la liquidación en 1962 del Instituto Autónomo de Administración de Ferrocarriles del Estado, I.A.A.F.E. desaparece también el Gran Ferrocarril de Venezuela, G.F.V.

"En Venezuela los proyectos ferrocarrileros siempre tuvieron una significación limitada, no obstante las espectaculares obras de ingeniería que significó la construcción de algunos de ellos. Medios tradicionales de transporte como las mulas, carretas y coches jamás desaparecieron hasta la llegada del automóvil (1904), el cual se impone, reina y gobierna. Los camiones y mejores caminos mutilan los caminos de hierro." [108]

"El primer proyecto de una línea entre La Guaira y Caracas fue presentado en 1824 por Robert Stephenson, hijo del inventor de la locomotora de vapor, George Stephenson, y por George Trevithick, también descendiente de uno de los creadores del ferrocarril.

En el último cuarto del siglo XIX se impulsan ciertos proyectos. La línea inglesa de Tucacas-Minas de Aroa, que luego llega hasta Barquisimeto, es una de las primeras. En 1883 se inaugura el ferrocarril inglés La Guaira-Caracas, contratado con el norteameri-

cano William A. Pile, obra en la que se luce el Ingeniero venezolano Jesús Muñoz Tebar. La línea atraviesa la cadena montañosa del litoral y debe vencer en un corto trayecto un desnivel de casi mil metros. En el sitio Peña Mora (encima de Boquerón) los obreros trabajan suspendidos de cuerdas desde lo alto del cerro, para horadar la roca y volarla con dinamita y abrir el paso. Antes de concluir el siglo XIX queda lista la línea alemana entre Caracas-Valencia y el de La Vela-Coro. Avanzan los tramos de Puerto Cabello-Valencia y la Ceiba-Sabana de Mendoza. [108]

“Los primeros años del siglo XX vieron aparecer otros tendidos siempre con una corrosiva dispersión de criterios sin ninguna visión de país. Cada tendido responde a una necesidad económica determinada de cierta región. Es la razón por la cual tienen vida limitada y resultan fracasos económicos que el Estado absorberá. Ocurrió con el ferrocarril Caracas-La Guaira, con el Central, el del Táchira, el de Carenero, con el Gran Ferrocarril de Venezuela y otros que dejan de funcionar entre 1941 y 1962, cuando finaliza la operación del GFV. En los años cincuenta elaboran el Plan Nacional del cual solo conocimos la reactivación del tramo Puerto Cabello-Barquisimeto, luego extendido hasta Acarigua”. [108]

1904

EL PRIMER AUTOMOVIL

Hace ciento cinco años circuló por Caracas el primer vehículo automotor que llegó a Venezuela. Hasta esa fecha Venezuela sólo contaba con rudimentarios medios de transporte; los vehículos para aquel entonces funcionaban a tracción de sangre, reducidos fundamentalmente a coches, carruajes, impulsados por bestias de tiro y caballería propiamente dicha y sillas tiradas por personas. Ese acontecimiento histórico cambió las reglas de juego en cuanto a seguridad vial en el país. Aún se discute sobre quién fue el dueño y procedencia del primer vehículo que pisó tierra venezolana como lo señalan diferentes historiadores en el área automovilística.

Investigaciones recientes revelan que en 1904, el médico Isaac Capriles, yerno del general Joaquín Crespo, importó un Cadillac modelo “B” Runabout de ese mismo año. Obviamente fue un acontecimiento la circulación, el 18 de abril de ese año, por las rudimentarias calles de Caracas del vehículo desembarcado en La Guaira, con chofer y todo, como lo sugiere la noticia más antigua publicada por la prensa venezolana acerca de la presencia de automóviles en nuestro país. El mismo periódico caraqueño *El Monitor* informó un mes más tarde, el 24 de mayo, que otro vehículo lo había importado el representante de la New York & Bermúdez Co.

En 1931, la revista *Ecos de Gloria* insertó la fotografía del Cadillac traído por Capriles, estacionado en el interior de una de las distribuidoras de autos durante una celebración en la que se dieron cita importantes personajes de la vida caraqueña, entre ellos, ocupando los asientos del vehículo, Pedro Sotillo, Raúl Carrasquel y Valverde, Francisco Pimentel (Job Pim) y Rafael Seijas Cook. Las investigaciones del historiador Javier González permiten dudar de la información manejada hasta ahora según la cual, el primer automóvil que circuló en Venezuela fue un francés Panhard & Levassor, obsequiado a la esposa del presidente Cipriano Castro. Existe un documento según el cual el desembarco de ese Panhard & Levassor tuvo lugar en La Guaira, en septiembre de 1904. El polémico asunto jamás se podrá resolver, aunque las noticias ofrecidas por *El Monitor* podrían ser concluyentes a falta de otros documentos de la época.

En 1904, un empresario larense importó otro Cadillac a través de Puerto Cabello, mientras que a La Guaira habría llegado en marzo del mismo año, un Darracq, marca francesa, adquirido en París para uso del presidente de la República, asegura el cronista Galo López. En 1904, no cabe la menor duda, comienza la centenaria historia del automóvil en Venezuela. [93]

La bicicleta es un vehículo de dos ruedas iguales, propulsada exclusivamente por el esfuerzo muscular de las personas que la ocupan, en particular mediante pedales, que transmite movimiento a la rueda trasera por medio de una cadena o engranaje. Su altura es la adecuada para permitir que el conductor (a) pueda poner los pies en el suelo, estando situado en el cuadro.

La historia se remonta al año 1791, cuando SIRVRAC construyó una especie de bicicleta que carecía de sistema de avance propio y se usaba apoyando los pies sobre el suelo y dando un fuerte impulso hacia adelante. Este vehículo fue llamado "Draisiana".

En el año 1855, los franceses Pierre y Ernest Michaux descubrieron el sistema de avance de la bicicleta aplicando los pedales a la rueda directriz delantera. Este vehículo fue llamado *Biciclo*.

En el año 1898, Dunlop aplicó *neumáticos a las ruedas de las bicicletas* y consiguió, de esta manera, amortiguar las sacudidas que originaban las irregularidades de los caminos.

A finales del siglo XIX, *gracias a un engranaje multiplicador*, se perfeccionó el sistema de avance de las bicicletas. Así se consiguió que por cada vuelta de pedal la rueda diera varias vueltas, ahorrando de este modo esfuerzos al ciclista.

Con la llegada de la primera bicicleta al país, a finales de la primera década del siglo XX, este aparato de transporte se popularizó inmediatamente. Cientos de miles de paseo o de carga circulan por importantes ciudades y pueblos del territorio nacional. Es un vehículo utilizado en la mayoría de los casos por personas de escasos recursos económicos, como instrumento de transporte y de trabajo. La legislación vial venezolana no le ha dado la importancia que amerita.



El país no cuenta con estadísticas confiables que determinen el número de ciclistas que circulan en el territorio. Hasta la fecha no existe un censo y un sistema de registro y matriculación.

El tránsito de peatones, ciclistas, motociclistas, aumentó de manera desproporcionada sin que haya mejorado paralelamente la infraestructura destinada a estos usuarios de la vía pública, por el contrario, empeora con la presencia de buhoneros en las aceras, pasos de peatones y calles.

Para los peatones y ciclistas, el peligro de choques y colisiones dependen de un conjunto de factores complejos. Un factor fundamental en Venezuela es el hecho de que el sistema de tránsito moderno está diseñado en gran parte desde la perspectiva del usuario de vehículo de motor. Las disposiciones relativas a los peatones y los ciclistas son rudimentarias, e incluso inexistentes en la mayoría de las vías en el país. Los peatones, ciclistas y motociclistas corren mayor riesgo y soportan una carga desproporcionada de traumatismos.

El riesgo de accidentes de los usuarios de estos tipos de vehículos, es veinte veces mayor que de los ocupantes de automóviles. Desplazarse en automóvil es aproximadamente de siete a nueve veces más seguro que haciéndolo en bicicleta o a pie, pero a su vez, los ocupantes de autos corren un riesgo diez veces mayor que los pasajeros de autobuses. [7, 31,125].

El Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre (1998) , clasifica a los vehículos de tracción de sangre en *vehículos de tracción humana y vehículos de tracción animal*. Los de tracción humana a su vez, se clasifican en vehículos cuyo conductor (a) es transportado por el vehículo, tales como bicicletas, triciclos, patinetas

o patines, y vehículos cuyo conductor (a) no es transportado por el vehículo, como los carros de mano y las carretillas.

Las normas especiales que deben cumplir los conductores de vehículos de tracción humana, cuyo conductor es transportado por el vehículo, están contempladas en el Capítulo III (De las obligaciones de los Conductores de Vehículos de Tracción de Sangre), Artículo 161 del Reglamento vigente. Los conductores de vehículos de tracción animal deberán cumplir las normas especiales contempladas en el Artículo 162 del mismo Reglamento. [128,129].

De acuerdo a la nueva Ley de Transporte Terrestre, los vehículos de transporte terrestre se clasifican en 1) no motorizados o de tracción de sangre; 2) a motor y 3) maquinarias y aparatos aptos para circular. La tipología y características técnicas de los vehículos se regirán por lo establecido en las normas del Sistema Nacional de Calidad, de uso obligatorio en materia de transporte terrestre y por el Reglamento de esta Ley.

Las bicicletas y triciclos están contemplados en los vehículos no motorizados o de tracción de sangre y sus conductores (as) requerirán la licencia para conducir de primer grado tipo "A" para personas mayores de catorce (14) años y la de tipo "B", para personas mayores de dieciséis (16) años para conducir vehículo de tracción animal". Los Artículos 84 y 174 de la Ley norman las condiciones de circulación de los peatones y los vehículos no motorizados, así como las amonestaciones para los que no cumplan con las disposiciones de la Ley, Reglamento o en las Resoluciones que dicte el Ministerio de Infraestructura. [129]

La primera motocicleta llegó al país en 1912. Desde entonces ese vehículo automotor se popularizó. En la actualidad más de 1.2 millones circulan en todo el territorio nacional. En la ciudad de Barquisimeto, estado Lara, la primera que circuló perteneció al joven empresario, poeta y mártir revolucionario, José Pío Tamayo. [125]

La motocicleta es una bicicleta automóvil, con ruedas anchas, provista de gruesos neumáticos, sus órganos son mucho más robustos que los de la bicicleta ordinaria, pero su altura es menor. Se mueve impulsada por un motor de explosión de gasolina de dos o cuatro tiempos, con refrigeración aérea por aletas, que

consta por lo común de uno a dos cilindros y éstos a su vez pueden tener las válvulas laterales o en cabeza, aumentando con esto último su rapidez.

La historia de la motocicleta comienza propiamente cuando en Alemania el Ingeniero alemán Daimler (1834-1900) uno de los precursores de la industria automotriz coloca en 1885 un motor de gasolina a una bicicleta y en Francia, el Marqués de Dion, asociado con el mecánico Bouton, aplica este motor a un triciclo en 1897.

El Reglamento de la Ley de Transporte Terrestre, publicado en la Gaceta Oficial de la República de Venezuela No. 5.240, Extraordinario de fecha 26/06/98, recoge algunos aspectos o artículos relacionados con las motocicletas por primera vez en la legislación vial. Clasifica los vehículos de motor en: 1) motocicletas; 2) automóviles; 3) minibuses; 4) autobuses; 5) vehículos de carga; 6) vehículos especiales y 7) otros aparatos aptos para circular. Define a las motocicletas como todo vehículo de motor de tipo bicicleta o triciclo y las clasifica de la siguiente manera: 1) comerciales; 2) oficiales; 3) deportivas; 4) policiales y 5) paseo.

El Reglamento Parcial sobre el uso y circulación de motocicletas, publicado en la Gaceta de la República de Venezuela No. 33.173, de fecha 27 de febrero de 1985, el cual tiene por objeto regular el uso y circulación de los vehículos denominados motocicletas, las define como *vehículo de motor tipo bicicleta, bicimotor, velomotor, motonetas y otros vehículos que ameriten para su uso licencia de segundo grado y las clasifican en "comerciales", "oficiales", "deportivas" y de "paseo", de acuerdo con el uso a que se destinen y a los fines de la matriculación.*

El citado Reglamento establece que sólo se permite la circulación de motocicletas con pareja de sexo diferente, siempre que dichos vehículos estén acondicionados para ello. El Artículo 4 señala que tanto el conductor de la motocicleta como el acompañante, deben hacer uso de su correspondiente casco protector.

El Artículo 5 prohíbe la circulación de las motocicletas que no tengan debidamente instalado el dispositivo silenciador de escape que amortigüe el ruido producido por las expulsiones del motor y aquellas que no tengan instalados los dispositivos pertinentes que disminuyan la contaminación causada por los gases expulsados por el motor; igualmente la circulación y estacionamiento de motocicletas en las aceras y áreas destinadas al uso exclusivo de peatones.

Las obligaciones de los conductores de motocicletas están contempladas en los Artículos 164, 165, 166 y 167 del Capítulo IV del Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre (Gaceta Oficial No. 5.240 del 26 de junio de 1998). De conformidad con la nueva Ley de Transporte Terrestre, las motocicletas quedan clasificadas como *vehículo de transporte terrestre a motor*, y deben estar amparadas por una póliza de responsabilidad civil, para responder suficientemente por los daños que ocasionen al Estado o a los particulares. Cuando estos vehículos sean destinados al transporte público y privado de personas, sus propietarios deben contratar adicionalmente una póliza de seguros de accidentes personales que cubra a las personas que transporta y su equipaje (Art. 58). Lo concerniente a la clasificación de las licencias para conducir motocicletas está contemplado en el Artículo 67 de la Ley. [167]

Desde el año 2000, el incremento del uso de la motocicleta para uso particular y como mecanismo para transportar personas se ha incrementado de manera espectacular. Se estima en más del 150%. Se calcula que en todo el territorio nacional circulan 1.200.000 vehículos automotores de dos ruedas. El uso de motocicletas como medio de transporte público y privado, otro factor importante que contribuye al incremento de choques y colisiones en la vía pública, se ha incrementado de manera alarmante en los últimos años.



El Instituto Nacional de Transporte Terrestre, INTT, elabora actualmente -febrero 2009- el Reglamento para el Servicio de los Mototaxis, el cual será llevado al Consejo de Ministros para su aprobación.

No llevar el casco de seguridad es el principal factor de riesgo para los usuarios de motocicletas y motonetas. Se ha demostrado que el uso del casco es la estrategia más exitosa para prevenir traumatismos en los conductores (as) de vehículos motorizados.

Entre los ciclistas y motociclistas, los registros hospitalarios de las muertes señalan que se deben principalmente a politraumatismos de la cabeza, el tórax y las extremidades inferiores. Los traumatismos craneales son responsables de la mayor parte de las defunciones. Los de las extremidades inferiores, que resultan o bien de un choque directo con un vehículo o de un atropellamiento, contribuyen sustancialmente a la morbilidad. El uso del casco reduce el riesgo de esos traumatismos para los ciclistas entre el 63 y 88% según la Organización Mundial de la Salud.

A los fines de la Ley vigente, el conductor de motocicleta que no utilice el casco o elementos de protección será sancionado con multa de cinco unidades tributarias.

Los estudios han demostrado que el uso de cascos bien diseñados reduce el riesgo de heridas en la cabeza en los accidentes de carretera entre un 20% y un 45%. Sin embargo, es infrecuente el uso de esos cascos, ya que se considera que dan calor, son incómodos y caros. Los cascos construidos a nivel local no siempre están diseñados de manera adecuada, por lo cual ofrecen poca protección en caso de colisión. Un casco diseñado eficientemente para adaptarse al ambiente y a la situación, combinado con leyes que exijan su uso y medidas eficaces para aplicar esa ley, podrían reducir considerablemente el número de víctimas mortales y lesionados entre los motociclistas. [88,124]

1914

LA CARRETERA TRASANDINA

A partir del año 1904, el medio de transporte vehicular evolucionó significativamente y las autoridades sienten la imperiosa necesidad de crear instrumentos legales que permitieron regular la circulación del tránsito automotor. [23, 50,93]

A partir de la segunda década del siglo XX, la construcción de caminos y carreteras recibe un nuevo impulso. El General Juan Vicente Gómez, presidente de Venezuela (1908-1935), después de varios años de trabajo, pone en servicio la primera gran troncal nacional (la carretera trasandina, 1914) que une a Caracas, capital del país, con San Antonio del Táchira, ciudad fronteriza con la República de Colombia. La construcción de esta vía fue posible debido al aumento explosivo de la producción petrolera.

“El General Gómez inició así una agresiva política de construcción de carreteras, a objeto de integrar militar, económica y socialmente el territorio nacional. Firmó un Decreto ordenando la construcción en cada estado de la República de una carretera central debidamente pavimentada, “que pasando por las ciudades y sitios convenientes, constituyan las vías principales de cada entidad federal para el movimiento de exportación e importación”. Dictó además una Resolución que exoneraba de pago de patente a los automóviles y coches de alquiler con “llantas de goma”. Gómez estaba consciente que la integración del territorio sería vital para su permanencia en el poder y no podía hacerlo a través de los

ferrocarriles, pues para ello el Estado debía incurrir en riesgosos endeudamientos con el capital extranjero, que después podían poner en peligro la soberanía nacional, tal y como sucedió en 1902, cuando, Alemania, Inglaterra e Italia bloquearon y atacaron las costas venezolanas”. [82]

La carretera “trasandina” fue el comienzo, luego ordenó la carretera del este de Caracas, la de Maracay a Ocumare de la Costa; la de Caracas al Tuy; la de Villa de Cura a Morrocoy; la de Caracas a La Guaira y la de Caracas a Barlovento. En su construcción se emplearon por primera vez en el país maquinarias pesadas, como aplanadoras y tractores, así como mano de obra barata, ya que esta labor la cumplían los presos, sobre todo los que adversaban al régimen gomecista.

El desarrollo vial y automotor no sólo trajo severos cambios en la vida cotidiana del venezolano, sino que contribuyó notablemente a consolidar a Gómez en el poder, ya que le permitió al recién creado ejército desplazarse con mucha más facilidad y rapidez hacia lugares donde se presumía que había algún alzado contra el gobierno, marcó asimismo el fin de la era del ferrocarril, como también la muerte del caudillismo que tanto mal le hizo al país en lo económico y social. Nació así la era del automóvil. [82]

1947

PRIMER PLAN DE VIALIDAD NACIONAL

El primer intento moderno y organizado de establecer un plan nacional de vialidad se inicia en Venezuela en el año 1947 (Primer Plan de Vialidad) , cuyo objetivo principal consistió en comunicar los principales centros urbanos y áreas de producción agropecuaria mediante una red de carreteras, racionalmente diseñadas para que permitiese el transporte en condiciones óptimas de bienes e insumos. En 1958 se crea la Oficina Central de Planificación para el período 1960-1964. Dentro de éste se incluye el Sector Transporte, formando parte integrante de una política general de desarrollo del país.

Desde hace varias décadas Venezuela registra el mayor avance tanto cuantitativo como cualitativo en su red vial. Debido a sus grandes posibilidades de financiamiento, a los gobiernos les ha permitido construir una red troncal que ha facilitado una mayor comunicación entre los principales centros urbanos del país. La red terciaria se ha ido desarrollando de acuerdo a las necesidades de la infraestructura agrícola.

La red permanente de tránsito pasó de 6.618, 8 km en 1947 a 36.306 km en 1967, mientras que las carreteras pavimentadas aumentaron de 1.366,1 km a 17.048,4 km en el mismo período. Desde 1967 a 1976, la red creció a 63.357,4 km. De este total de kilómetros de carreteras, 10.392,2 km eran troncales, 14.109,5 km ramales y 11.907,5 km sub-ramales. Del número total de kilómetros transitados en toda época existen 19.903 km pavimentados. El complemento está formado de 16.274,2 km de carreteras engrazonadas y 8.792,8 km de tierra.

Debido a la localización geográfica de la región centro-nortecostera del país, la red vial se desarrolló rápidamente en la parte norte y muy especialmente en la región antes citada. En esta zona la densidad de la vialidad es bastante alta y concentra la mayor parte de las carreteras con elevadas especificaciones de diseño. En la parte sur del país, la red tiene baja densidad y las vías existentes son de especificaciones modestas hasta la década de los ochenta. Las densidades de tránsito registran variaciones muy fuertes en las rutas que comunican a Caracas con las principales ciudades vecinas, al igual de la vía que conduce de Maracaibo hacia el centro del país y también en las principales ciudades de Barquisimeto, San Cristóbal, entre otras.

En la actualidad, 2009, Venezuela tiene la red vial más extensa de la Comunidad Andina y una de las más grandes de Latinoamérica y el Caribe con respecto a su población; 96 mil kilómetros de vías: calles, carreteras, autopistas y caminos (68% asfaltadas) conectan al territorio nacional.

La red vial de Caracas, la Capital de la República, contempla 2.050 kilómetros, los cuales se han visto mermados por la cantidad de cierres parciales o totales por obras en plena ejecución, el incremento de la economía informal que inhabilita los pasos peatonales y aceras provocando arrollamientos y congestionamientos. En el casco central en el año 2005, sólo en el centro de Caracas, se registraron 134 arrollamientos que dejaron como resultado 108 personas lesionadas y otras 26 muertas.



Esta situación irregular se repite en las principales capitales de los estados y en otras importantes ciudades del país contribuyendo al incremento de los accidentes y la inseguridad de la ciudadanía. [2, 82]

Una manera de apreciar la magnitud y la importancia de la evolución histórica de los medios de transporte terrestre en Venezuela en los últimos cien años es visitando el *Museo del Transporte*. Allí el visitante podrá apreciar coches de los siglos pasados: automóviles, tractores, camiones, bicicletas, locomotoras, trenes, vagones; maquetas de la Caracas de los años 30, 40 y 50; exposición de modelismo estático, exposición de presidentes de Venezuela y sus medios de transporte; biblioteca en el área de transporte. Periódicamente se efectúan festivales de diversos tópicos: vehículos convertibles, tipo sedan, rústicos y por marcas. Se ofrecen conferencias, seminarios relacionados con la materia de la seguridad y educación vial.

La *Fundación Museo del Transporte* es una institución privada sin fines de lucro, creada el 12 de octubre de 1970. Funciona en un área de 25.000 m² de extensión en los galpones del antiguo Ministerio de Obras Públicas, en la Avenida Francisco de Miranda, al lado del Parque del Este, Santa Cecilia, Caracas, Venezuela y fue cedido en comodato por el Gobierno Nacional. El Museo del Transporte es un apéndice de la Fundación Museo del Transporte.

El *Museo del Transporte* lleva el nombre del insigne periodista Guillermo José Schael, nacido en Caracas, Venezuela, en 1919, quien tuvo participación determinante en su creación y fue su director hasta el año 1998, cuando falleció.

Para lograr su importante proyecto, Schael contó con el respaldo del doctor Luis Teófilo Núñez, a través del diario El Universal, el empresario Eugenio Mendoza Goiticoa; el sector privado: empresarios, periodistas, propietarios de automotores antiguos o colecciones de objetos ligados a la historia de los medios de transporte, apoyados por el Estado venezolano, colaborador y donante de piezas que formaban el patrimonio de empresas ferroviarias nacionalizadas, compañías de aviación, las Fuerzas Armadas, etcétera

En la actualidad, funciona como espacio cultural abierto, gracias a la colaboración de sus benefactores y el subsidio aportado por el Ejecutivo Nacional a través del Ministerio del Poder Popular para la Cultura. El área que ocupa el museo alberga varias colecciones. Destacan la de automotores con 102 unidades. También doce locomotoras y numerosos equipos ferroviarios, una docena de aeronaves, maquetas de barcos e implementos utilizados por

los marineros, así como una importante colección formada por más de 40 carretas, coches, sillas de mano, diligencias, todo lo cual hace la mayor colección de vehículos de tracción de sangre en nuestro país.

La institución depende de la *Fundación Museo del Transporte*, registrada en Caracas, Venezuela, el 10 de octubre de 1970, con la finalidad de promover el Museo que tiene doble propósito: conservacionista y educacional. Conservacionista, pues protege una muestra amplia y variada relacionada con la historia de los vehículos de transporte conocidos en Venezuela. Asimismo, estimula la conservación de cuanto está asociado a nuestra historia nacional, pasada o actual. Educacional porque educa mediante sus colecciones formadas con piezas y documentos reveladores de los sistemas utilizados por el hombre para movilizarse, unir pueblos, enlazar a la humanidad, acarrear cargas desde alimentos hasta armas destructivas, y en los tiempos modernos, incluso más allá de las fronteras del planeta.

El Museo fue fundado también para atender la necesidad y el derecho de los venezolanos a saber cuáles fueron tales medios de transporte, cómo funcionan, en dónde estuvieron o sirvieron, cuántos hubo o en qué cantidad disponemos de ellos para actuar en función del progreso de Venezuela.

La sección más valiosa del *Museo del Transporte Guillermo José Schael*, es la dedicada a sillas de manos y coches de caballos. Reúne las piezas más antiguas entre todas las colecciones. Abarca diferentes momentos de la evolución de medios que para ser movilizados requerían de la intervención de la fuerza de humanos o de bestias. Se trata de los vehículos de tracción de sangre y muebles de transporte. La mayor parte proviene de la colección que donara la Fundación Mendoza en 1970 para formar el patrimonio inicial de la Fundación Museo del Transporte.

Don Eugenio Mendoza (1906-1979) coleccionó carruajes antiguos. En su hacienda en Macapo, estado Carabobo, los utilizaba y no solamente para mostrar a sus amigos y visitantes. También en su residencia de Sebuacán, en Caracas, poseía caballos adiestrados para el tiro. De otras donaciones también se nutrió esta colección única en Venezuela debido a su variedad, cantidad y calidad de piezas, desde sillas de manos hasta el cochecito arrastrado por un caballo, utilizado como transporte colectivo escolar en Macapo. El coche de uno de los fruteros a domicilio de los años cincuenta se encuentra en la Cochera del Museo. El Concejo Municipal del Distrito Federal

rescató de entre ruinas y restauró el Coche de Isidoro Cabrera, donado más tarde por la Cámara Municipal a nuestro Museo. Esta colección de coches de caballos y muebles de transporte figura entre las más completas y variadas de Latinoamérica. [50, 93,94]

1983

METRO DE CARACAS

El Metro de Caracas, inaugurado en el año 1983, es uno de los medios de transporte masivo más rápidos y confiables de Venezuela. Es orgullo de los nativos de la ciudad de Caracas, por su funcionalidad y limpieza. Cuenta con cuatro líneas y más de 46 estaciones, con una demanda diaria de unas 1.700.000 personas. Cubre gran parte de la ciudad. Posee un sistema de boleto integrado, que combina la ruta del Metro con las ofrecidas por el Metrobús, servicio de autobuses que presta también el Metro de Caracas y que llega a diferentes zonas con la misma calidad y excelencia.

Los antecedentes del Metro de Caracas son bastantes extensos. Para el año 1947 la capital acogía a poco más de medio millón de habitantes, en ese entonces las autoridades consideraban la idea de construir un Metro. En 1936 el sistema de transporte estaba compuesto por una red de tranvías eléctricos, cuyas líneas se encontraban en la Plaza Bolívar y se extendían a Catia, El Paraíso, El Valle, San Martín y la antigua estación del Ferrocarril en Santa Rosa, algunas áreas residenciales eran atendidas por empresas autobuseras privadas.

La misión del Metro de Caracas es transportar ciudadanos a través de un Sistema Metropolitano de Transporte, conformado por el Sistema Ferroviario Metropolitano, METRO, el Sistema de Transporte Superficial, METROBUS, el Sistema Teleférico, METROCABLE, o cualquier otra modalidad, con una organización apegada a los principios de la nueva sociedad, prestando un servicio integrado, solidario y de calidad, que considere el respeto a la dignidad del ser humano y contribuya a elevar la calidad de vida de los habitantes de la Gran Caracas.

En el año 2008, el Metro de Caracas transportó un promedio de 1.544.081 pasajeros por día. El mes de Diciembre fue de 42.890.311; durante el año 2007, en total 481.277.856 personas utilizaron este servicio. Los pasajeros en edades comprendidas entre 26 y 40 años, son los más fuertes usuarios (38%) , en cuanto a la ocupación, son oficinistas y empleados. [146].

La idea de establecer un servicio público como el *Metrobus* se remonta a la década de los años 70, en la Oficina Ministerial de Transporte, adscrita al extinto Ministerio de Obras Públicas. El *Metrobús* fue creado formalmente en septiembre de 1987 como un sistema para conectarse con las líneas del subterráneo capitalino *Metro de Caracas*. Tiene 27 rutas, 23 urbanas y 4 suburbanas, sirviendo a más de 70 mil beneficiados. Luego de más de dos décadas de funcionamiento ininterrumpidos, el *Metrobus* ha recorrido 606.000 kms., movilizando a más de 580 millones de pasajeros.

El Sistema de Transporte Masivo Transbarca, para la ciudad de Barquisimeto, estado Lara, inició su construcción en abril del año 2005, cuando fue colocada la simbólica primera piedra para el arranque de los trabajos que incluyen tanto el trolebús como el nuevo Terminal de Pasajeros, estación Simón Bolívar, ubicado en la Avenida Florencio Jiménez. El monto total de la obra sería de 350 millones de dólares, estimándose para octubre-noviembre 2009 su conclusión y puesta al servicio de la comunidad larense.

El novedoso sistema de transporte para las ciudades de Mérida y Barquisimeto se fundamenta en el uso del trolebús, vehículo eléctrico de transporte en común, montado sobre neumáticos y que toma la corriente por medio de un cable aéreo.

Varias de las unidades rodantes del futuro sistema de transporte masivo superficial de Barquisimeto, estado Lara, se encuentran en la ciudad. El trolebús funcionará gracias a un sistema eléctrico alimentado por combustible (diesel). Serán accionados por impulsos eléctricos una vez se coloquen los postes a lo largo de todo el circuito; la reserva de combustible se usará en caso de alguna contingencia, por ejemplo, caída del sistema eléctrico en la ciudad. El material usado para la fabricación genera biocombustible, el motor tiene una tracción eléctrica generada a través de gas y es menos contaminante que las unidades actuales.

El Sistema de Transporte Masivo Transbarca, dispone de canales exclusivos de circulación (andenes) con sistema conectado al

sistema central y los semáforos sincronizados con las intersecciones. Las 40 paradas y las tres estaciones subterráneas que alcanzará el transporte están inconclusas, febrero 2009. El sistema abarcará dos líneas, la primera expresa y la segunda comercial. La línea 1 empezará en la estación central Simón Bolívar y llega a la redoma de la Divina Pastora en Santa Rosa, la ruta tiene 21 kilómetros. La línea No. 2 partirá desde el Obelisco y se consigue con la línea No. 1 en la Avenida Los Leones. Las dos rutas suman 34 kilómetros.

Por funcionar con suministro eléctrico, estas unidades nuevas colaboran con la preservación del ambiente en tanto no contaminan con monóxido de carbono y otros desechos tóxicos del combustible fósil. Un trole es capaz de trasladar a 150 personas (paradas y sentadas) lo cual equivale a 10 busetas de 15 puestos, las cuales dejarán de contaminar. Existe comodidad para todo tipo de personas, tanto adultos mayores, niños y discapacitados. Especialmente en el último caso, pues existen plataformas de acceso para sillas de ruedas y muletas ubicadas al mismo nivel de la parada del sistema.

Cada trole tiene aire acondicionado que mantendrá un clima fresco durante el recorrido. También tiene un monitor visible para todos los pasajeros donde se podrá mostrar información sobre tarifas, circuitos y rutas, salida de unidades interurbanas desde la Estación Central Simón Bolívar, entre otras. El sistema de semáforos del Transbarca no será el convencional que observamos en cada intersección. Funcionará de forma coordinada pero controlado desde el edificio central del sistema y cambiará de acuerdo al flujo vehicular de cada hora del día. Son dispositivos similares a los de la red ferroviaria. El trolebús es como un Metro pero superficial.

Para efectos de garantizar el confort del usuario, el trolebús cuenta con la suspensión de aire en ambos ejes, diseñada con tecnología de vanguardia y con proveedores altamente experimentados, contando además con un sistema de arrodillamiento interconectado al sistema de frenos para asegurar que el vehículo no se desplace hasta tener una altura segura de manejo. El sistema de frenos instalado en el trolebús es de tipo dual dando un mayor margen de seguridad al usuario, éste a su vez está interconectado al sistema de apertura y cierre de las puertas de servicio, logrando que no se desplace cuando las puertas están abiertas. Cuenta además con todos los dispositivos de seguridad y señalización que especifican las normas establecidas a nivel internacional.

Estas unidades son muy modernas y es el último modelo de trolebús hecho en el mundo. Los que están llegando a Barquisimeto fueron fabricados en Alemania, con los estándares actuales de mecanismos de seguridad, arranque y paradas suaves. Las líneas de servicios de transporte tradicionales -buses, busetas y taxis- podrán laborar en paralelo con las líneas de transporte colectivo.

El tranvía-ferrocarril establecido en una calle o camino, generalmente de tracción eléctrica, con carriles que no sobresalían de la calzada, permitiendo así la circulación de otros vehículos- fue el antecesor de Transbarca. Una empresa nacional dedicada a este sistema de pasajeros operaba en Caracas, La Guaira y Puerto Cabello. Según la Enciclopedia Larense, 1941, tomo 2, página 282, "la compañía decidió ampliar sus actividades hacia Barquisimeto y en septiembre de 1897 se inauguró el tranvía en esta ciudad, durante la administración del General Aquilino Juarez. La línea principal partía de la plaza Bolívar de entonces, frente a la Catedral, seguía por la calle de Catedral, hasta encontrar la de Comercio." [105,106]

2006

METRO DE MARACAIBO

El 29 de noviembre de 2006, el presidente de la República inauguró las dos primeras estaciones del Metro de Maracaibo (1,2 km.) , El Varillal y Altos de la Vanega, de un total de seis (6) que componen la línea 1, del más importante sistema de transporte masivo de la capital zuliana, que funcionarán en el horario de 6 AM a 10 PM.

El Metro de Maracaibo cuenta con una longitud total de 6,5 km. de extensión, un viaducto y una trinchera cubierta, además de incentivar el desarrollo urbanístico de la ciudad, elevando la calidad de vida de toda la población. La línea 1, concluida en 2007, cuenta con seis estaciones: Altos de la Vanega, El Varillal, El Guayabal, Sabaneta, Urdaneta y Libertador.

Este novedoso sistema de transporte masivo funciona con seis (6) trenes que tienen capacidad para transportar a 600 personas en un solo viaje, movilizand o hasta 30 mil pasajeros por día a una velocidad promedio de 40 km. por hora. Los pasajeros pueden viajar desde la primera estación Alto de la Vanega hasta la estación Libertador, última del recorrido, en tan sólo 12 minutos, disfrutando de un servicio confortable, rápido y seguro, además de satisfacer las necesidades de transporte para miles de usuarios de la ciudad. [119]

El 15 de octubre de 2006, el presidente Hugo Rafael Chávez, puso en marcha la primera etapa del Sistema Ferroviario Central “Ezequiel Zamora” que cubre el tramo Caracas-Tuy Medio, concebido para movilizar cerca de 86 mil pasajeros en sus desplazamientos desde los Valles del Tuy (Cúa-Charallave) a la ciudad de Caracas, capital de la República. La obra es un eficiente, seguro, económico y confortable servicio de transporte masivo, acorde con los lineamientos contemplados en el Plan Económico y Social de la Nación (2002-2007). Dos mil cuatrocientos millones de dólares (US\$ 2400) invirtió el Gobierno Bolivariano en la construcción de esta primera etapa, considerado hoy el más moderno sistema de comunicación y transporte de América Latina.

Con la inauguración del tren Caracas-Cúa, se fortalece la actividad económica, núcleos de desarrollo, la desconcentración poblacional, la construcción de nuevas viviendas, el fortalecimiento del turismo interno, nuevas alternativas válidas de transporte para los habitantes de los Valles Mirandinos; descongestionamiento vial de la ciudad capital y de la autopista Caracas-Valencia, (sector Hoyo de la Puerta) y muy especialmente el mejoramiento de la calidad de vida de los venezolanos.

El punto de partida se encuentra en La Rinconada, en la zona sur, estación Caracas “Libertador Simón Bolívar”. Desde allí se extiende la línea férrea hacia el Valle del Tuy, con una extensión de 41,4 kilómetros, representada en su conjunto por 24 túneles, 27 viaductos y 4 estaciones; cuenta con dos estaciones intermedias: Charallave Norte y Sur y una estación terminal denominada Estación Cúa “Ezequiel Zamora”. Además funcionan patios y talleres para el mantenimiento del material rodante. El ferrocarril se conecta a la red del Metro de Caracas

Adicionalmente se desarrollaron obras complementarias para minimizar el impacto ambiental y para la reubicación de los servicios públicos que interfieren con la línea férrea. Los habitantes de las zonas inmersas en el trazado ferroviario fueron favorecidos con planes habitacionales orientados a garantizar una vivienda digna que les mejore su calidad de vida.

Con el Plan Ferroviario Nacional el Gobierno Nacional se ha trazado la meta de construir 16 mil kilómetros de vías en 30 años, abarcando los principales ejes como los constituyen el norte

llanero de San Cristóbal a Maturín; Norte-Sur que incluye San Juan de los Morros-San Fernando de Apure, pasando por Calabozo, Dos Caminos, Chaguaramas, Cabruta-Anaco-Tinaco y el eje de consolidación Orinoco-Apure, que ahora va desde Guasdalito hasta Puerto Ordaz. Conectará también con Puerto Ayacucho, Mercosur y los países andinos.

El Plan Ferroviario Nacional contempla además reinaugurar los 248 kilómetros del tramo Puerto Cabello-Barquisimeto-Yaritagua-Acarigua, así como el Parque Recreacional El Encanto y la culminación del tramo Puerto Cabello-La Encrucijada, estado Aragua, previsto para finales del 2009. El ferrocarril vuelve a estar presente en la vida de los venezolanos. Venezuela ocupa en la actualidad un papel importante en materia ferroviaria. Es el único país de América Latina que construye e invierte tanto en este sistema de transporte masivo. [102]

2006 SISTEMA VIAL PUENTE MIXTO SOBRE EL ORINOCO

El segundo puente que se levanta sobre las aguas del río Orinoco en el estado Bolívar fue inaugurado en octubre de 2006. Para lograr esta mega construcción fueron necesarios diversos estudios y pruebas que garantizaran su factibilidad y sostenibilidad en el tiempo, brindando un sin número de beneficios para los pobladores de la región Guayana, a los que se le añaden la importancia del intercambio comercial internacional con el vecino país de Brasil.

El segundo puente sobre el Orinoco, es la obra de infraestructura más importante ejecutada en el país en los últimos cuarenta años, la cual contribuirá de manera significativa al desarrollo turístico de la Región. Combina el paso de vehículos automotores con el ferrocarril. [112]

2007 SISTEMA MASIVO DE TRANSPORTE DE MÉRIDA

En el mes de julio de 2007 entró en servicio la primera línea de trolebús de la ciudad de Mérida (Trolmérida), capital del estado que lleva igual nombre. Trabaja en el horario comprendido entre las 6 AM y 10 AM y a partir de las 4 PM hasta las 7 PM. El trayecto es de diez (10) kilómetros desde la Central de Trolmérida en la población de Ejido hasta Pie del Llano (última estación). El recorrido se lleva 35 minutos, pero una vez completada la semaforización con el funcionamiento total del sistema, puede reducirse a 20 minutos y transportar una mayor cantidad de usuarios. Uno de

los principales problemas que confronta el trolebús es que algunos conductores de automotores irrespetan la señalización del sistema, lo cual impide el libre tránsito de los vagones y por querer adelantar unos metros con la luz amarilla provocan cuellos de botella que se pueden evitar.

El estado Mérida tiene un millón y medio de personas, según el Instituto Nacional de Estadísticas, INE. De acuerdo con cifras extraoficiales, el parque automotor en 1995 era de 35 mil vehículos y aumentó en 2007 a 65 mil aproximadamente. En el Área Metropolitana viven 500 mil habitantes y los embotellamientos que se registran en las horas pico (de 6 a 9 am, 11 a 1 pm y de 4 a 7 pm) le hacen la vida difícil a la gente. La ciudad se ha convertido en un caos debido al crecimiento descontrolado de su población y del parque automotor. Circulan cuatro mil unidades de transporte público que prestan servicio por las diferentes vías de la población. La puesta en servicio del trolebús ha aliviado el transporte desde la periferia hasta el centro de la ciudad. Los usuarios piden que se extienda el servicio, se implanten programas permanentes de educación vial y se aplique la ley con el rigor necesario para contribuir a disminuir el congestionamiento y la anarquía vial.

En Mérida está la Universidad de Los Andes, la segunda más antigua del país, con una comunidad académica numerosa, sumado al ambiente de una ciudad tranquila, amistosa, con muchas comodidades turísticas: centros culturales, lugares históricos, deportes extremos, parques, teleférico, sitios arqueológicos, hoteles para todos los gustos, museos, iglesias, ríos y lagunas y pueblos cercanos de interés. Cada año aumenta el número de visitantes y requerirá de mayor atención en el orden del tránsito y transporte terrestre.

En marzo de 2008, el presidente del Sistema Masivo de Transporte de Mérida inauguró las obras de la Línea 3 del Trolmérida, la cual cubrirá la ruta desde el Chama hasta Mérida. La idea es desahogar toda la zona de la cuenca y las inmensas colas que se forman en Tabay para llegar a la ciudad. El sistema, parecido al Teleférico pero más pequeño, transportará más de 22 mil personas diarias, que será en buena parte un alivio para el tráfico. El sistema tiene un terminal en Mérida y otro en el Chama. El objetivo es que las personas dejen su vehículo en la terminal y hagan el viaje en las cabinas. El Sistema de Transporte Masivo de Mérida arribará a la cifra de dos millones trescientos mil transportados en 10 meses de operaciones. Esto representa cuatro veces la población de Mérida. [104]

La Alcaldía de Caracas pondrá en funcionamiento el Sistema Superficial de Transporte, Buscaracas, con el uso de autobuses articulados. La primera etapa de Buscaracas utilizará 80 autobuses, los cuales circularán por la avenida Fuerzas Armadas. En esta arteria vial que conduce del norte al sur se van a hacer dos intersecciones importantes: una, en el puente de la Universidad y otro en el de Lecuna. Se trata de dos ampliaciones en los laterales para sumar un canal más de circulación al sistema. El rápido deterioro de las condiciones de circulación del Área Metropolitana obliga a la alcaldía a desechar las soluciones tradicionales y abordar un planteamiento intermodal, usando otros métodos de transporte, potenciando la eficacia del mismo y la calidad ambiental urbana. El uso del transporte colectivo es un elemento básico de la planificación territorial de las regiones urbanas, pues estructura la accesibilidad, descongestiona el centro y reequilibra el territorio. Permite además mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, sobre todo en aquellas zonas donde el tráfico es más intenso. Los metros de Caracas, Los Teques, Valencia, Maracaibo; los trolebús de Mérida y Barquisimeto, y ahora el Sistema Superficial de Transporte son algunas soluciones viales.

Caracas es una de las ciudades más congestionadas de las Américas, que requiere con urgencia soluciones viales. Se justifica debido al fenómeno en estas últimas décadas del uso masivo del automóvil privado por parte de la población. Los ciudadanos perciben como un modo de transporte eficaz, rápido y cómodo su vehículo privado, con el cual evita colas, esperas y alta densidad, características de los modos de transporte público y colectivo. El automóvil es eficaz siempre que se use de modo racional, deja de serlo cuando se convierte en un obstáculo, causando congestión, contaminación acústica y ambiental, impaciencia y malestar, sumado a los carros mal estacionados; camionetas del transporte público haciendo paradas indebidas; a los mototaxistas apostados en las esquinas; déficit en la vigilancia vial; colisiones leves y en un menor grado a los semáforos descontrolados.

El autobús es un vehículo de motor diseñado para transportar a numerosos usuarios, normalmente con capacidad para unos 50 pasajeros. El transporte más utilizado es el minibús con capacidad para 10 a 20 pasajeros, los cuales, de acuerdo a las normas de seguridad vigentes deben tener las siguientes dimensiones: 8,50 mt de largo por 2,45 de ancho; no usar faros reflectores de luz roja, faros pilotos, equipos sonoros a excesivo volumen, normas

que se violan con demasiada frecuencia en perjuicio de los usuarios del sistema.

Los autobuses articulados son construidos con dos autobuses soldados entre sí sobre una plataforma, jalados por un motor diesel de alta potencia, con capacidad para transportar más de 80 pasajeros. La ciudad de Bogotá, Colombia, ha resuelto parte de su problemática vial desde hace varios años, gracias al empleo del Trasmilenium, versión mejorada de los autobuses articulados.

El sistema integrado de transporte masivo podrá mejorar la movilidad y el transporte urbano, también podrá disminuir el número de personas lesionadas causadas por el tránsito en todas las zonas que le corresponderá recorrer, gracias a las ampliaciones de la infraestructura vial que construirán para garantizar la seguridad de los peatones y demás usuarios de la vía pública. También tendrán que mejorarse las adyacencias de calles y avenidas con una mayor iluminación y otros equipamientos para que el sistema en su conjunto resulte seguro, agradable y eficiente. La aplicación del Programa Integral de Educación y Seguridad Vial, podrá jugar un papel fundamental. [122]





LEGISLACIÓN VIAL

La legislación sobre accidentes de tránsito y transporte terrestre ha recorrido un largo y sinuoso camino en la historia de la República. Lo alcanzado representa un logro importante que se ha ido capitalizando como parte de una cultura vial preventiva integrada plenamente a las prácticas laborales, administrativas y jurídicas.

El concepto de cultura preventiva se ha ido acuñando en el tiempo, como una forma que combina prevención, seguridad, autoestima y producción. Las leyes de tráfico, luego de tránsito terrestre, así como sus correspondientes reglamentos escritos y promulgados desde 1915 cuentan con cuerpos normativos integrales que regulan lo relativo al tránsito vehicular. En general, ellos se dividen en títulos y capítulos, incluyen un glosario de términos y tratan sobre reglas generales de tránsito, requisitos para obtener licencias de conducir, medidas de seguridad, normas de circulación para peatones, automotores, motonetas, bicicletas y vehículos de tracción a sangre, registro automotor, señales de tránsito. Asimismo, establecen infracciones y sanciones.

Las autoridades encargadas de controlar y hacer cumplir la regulación del tránsito y transporte terrestre son: “el Cuerpo Técnico de Vigilancia del Tránsito y Transporte Terrestre; las policías estatales de circulación, las policías municipales de circulación y otras autoridades competentes de conformidad con la Ley” (Art. 7º. L.T.T.T.)

Un sistema judicial justo y eficiente es fundamental para el buen funcionamiento y la mejor administración de justicia dentro del sistema vial en el país. Los vigilantes y policías viales, la Fiscalía, los juzgados, los abogados, las instituciones penales, la Asamblea Nacional y los Consejos Legislativos tienen singular importancia dentro del Sistema Vial.

Los grupos de ciudadanos y el Poder Judicial venezolano en el país se ven enfrentados cada vez más al reto de mejorar el desempeño de la administración de justicia y aumentar la confianza de la ciudadanía ante la complejidad, la extensión, la autoridad legal y el poder mismo de los tribunales y de las instituciones sociales relacionadas con el sistema vial. En el año 1926 se promulgó la primera Ley de Tránsito, según la Gaceta Oficial de los Estados Unidos de Venezuela No. 15.954 del 28 de Julio. Hasta el presente son ocho leyes derogadas, reformadas y promulgadas en el país.

“Por lo amplio y complejo que ha sido la materia del tránsito, sus respectivas leyes han requerido de la correspondiente reglamentación, instrumentos que al igual que aquellas, han tenido que ser adecuadas, reformándose en sus oportunidades. Pero no bastó con las normas reseñadas, sino que fue necesario implementar un manual de señalamiento y de apéndice gráfico, los cuales han requerido de las actualizaciones pertinentes. Sin duda estas iniciativas que dieron lugar para legislar sobre la materia, y que dieron como resultado leyes, reglamentos y decretos, entre otros, han coadyuvado para el indispensable control del transporte y de la vigilancia vial, normas que se hacen más imperantes en la actualidad, cuando los accidentes de tránsito se han convertido prácticamente en un problema de salud pública”. [41]

Velar por el cumplimiento de las normas es parte integral de la seguridad vial. Hay medidas de ingeniería vial, como nuevas tecnologías, que inducen a respetar las normas e influyen sobre el comportamiento de los usuarios de la vía pública. Los pocos estudios sobre la aplicación de las leyes de tránsito en el país, señalan varias conclusiones importantes: los elementos de disuasión, el grado de control, la aplicación de estrategias de control selectivas para detectar determinados comportamientos de riesgos; la lentitud de aplicación de sanciones a los infractores y su escasa eficacia, la selección de sitios específicos donde aplicarlas y la poca publicidad en apoyo a estas medidas de aplicación, contribuyen a que las leyes de tránsito resulten poco efectivas.

El ordenamiento jurídico cumple un papel importante en la prevención de los accidentes viales. Así, las medidas de seguridad en el tránsito vial, la prohibición sobre el consumo de alcohol y otras sustancias tóxicas, los requisitos para conducir, la infraestructura vial, el registro de vehículos, el servicio de transporte público y de carga, y la determinación y funciones de las autoridades civiles y militares de los programas preventivos, tienen un claro contenido normativo. Ello sin olvidar la función fundamental en el área de la educación para la seguridad vial, la cual de manera directa o indirecta tiene su influencia en cada uno de ellos.

Para hablar de educación y seguridad vial, hay que remontarse al inicio de la circulación de carretas, carruajes, caballos y lógicamente a los peatones, a los usuarios de las veredas y caminos. El incremento de estos sistemas de transporte empezó a exigir normas y leyes que regularán su uso.

A finales del siglo XVIII, cuando Venezuela contaba con rudimentarios medios de transporte, los vehículos funcionaban a tracción de sangre, reducidos fundamentalmente a carruajes impulsados por bestias de tiro y caballería propiamente dichas. Desde ese entonces sus conductores y jinetes ya cometían imprudencias de tránsito tales como: competencia de velocidad o simplemente hacían correr los carruajes o caballos en sitios poblados independientemente de día o de noche, poniendo en peligro la seguridad de las personas.

El 19 de abril de 1863, el General José Antonio Páez, presidente de la República de Venezuela, ordena incluir dentro del decreto contentivo del Código Penal, sanciones para quienes incurrieran en las faltas antes citadas, consistentes en arrestos y multas, creándose además organismos encargados de imponer tales sanciones. Ya para esa época existía la reglamentación que regulaba todo lo relativo a los carruajes públicos y privados. Hasta mediados del siglo XIX, la responsabilidad del control del tránsito estuvo a cargo de los gobernadores de estados y de los municipios, quienes crearon sus policías que vigilaban el tránsito terrestre en sus circunscripciones.

1896

PRIMERA MUERTE

El 17 de agosto de 1896, Bridget Driscoll, una mujer de 44 años, madre de dos hijos, se convirtió en la primera víctima mortal de un accidente de tráfico. Ella y su hija adolescente iban de camino a un espectáculo de baile en el Crystal Palace de Londres, cuando Bridget fue arrollada por un coche al atravesar jardines del Palacio. El coche iba "a gran velocidad", afirmó un testigo. Posiblemente fuera a 12,8 km/h, cuando no debía ir a más de 6,4 km/h. El conductor era un joven que ofrecía paseos en coche para mostrar el nuevo invento, y según algunos testigos, estaba tratando de impresionar a una joven pasajera. En la investigación, el funcionario encargado afirmó: "Esto no debe volver a ocurrir nunca más".

El temor al desarrollo y nuevos accidentes mantuvo frenada a la industria automotriz, al punto que en ese mismo año de 1896, por presiones de algunos sectores tradicionales, el Estado dicta una ley restrictiva que obliga a todos los vehículos a llevar delante, a cierta distancia, una persona con una luz y una bandera para avisar al resto de conductores y viandantes que se aproximaba un vehículo.

Lógicamente los vehículos cada vez eran más potentes y tener que disponer de un corredor delante era una gran barrera. Por tal razón, William Lawson convocó a una Caravana de Coches de Londres a Brighton, en protesta de la ley impositiva y aprovechando que en Gran Bretaña se celebraba la primera exposición de automóviles, el evento tuvo tal resonancia que el 14 de Noviembre de 1896, la Cámara de los Comunes abolió parcialmente la ley, manteniéndola solo para vehículos de más de tres toneladas y obligando a los de menos a circular a velocidades inferiores de 25 km/h.

A partir de esa fecha cada año se celebra el Rally London Brighton, conmemorando la unión de un pueblo para el desarrollo automovilístico de una nación. No se trata de una carrera sino de un recorrido, en el cual los vehículos están limitados a una velocidad de 20 km/h y la única recompensa para los que lo completan con éxito es una Medalla de Bronce (que se otorga a todos los que alcanzan el pueblo de Brighton antes de las cuatro de la tarde). [7]

1910 LEY SOBRE ENSEÑANZA ANTIALCOHOLICA

Esta Ley fue aprobada por el Congreso de la República el día 25 de junio de 1910, siendo Presidente el General Juan Vicente Gómez y Ministro de Instrucción Pública el Dr. Trino Baptista. Fue publicada en la Gaceta Oficial No. 11.046 de fecha 8 de julio de 1910.

La Ley está compuesta de un sólo título, dividido en varios artículos. Por medio de ellos se determinan los lugares donde se impartía la enseñanza, manera de realizarla, tiempo de duración, así como los lugares donde no se debía consumir alcohol, incluyendo a las personas que conducían vehículos a tracción animal y automotores [141]

1919 MUERTE DEL DR. JOSE GREGORIO HERNANDEZ

Una de las primeras víctimas de accidentes de tránsito en nuestro país fue el doctor José Gregorio Hernández, venerado médico trujillano, hecho ocurrido el 29 de Junio de 1919, en la esquina de Amadores de la Parroquia La Pastora, Caracas. La vulnerabilidad por los accidentes de tránsito hizo que las autoridades sancionaran leyes y reglamentos con la finalidad de prevenir accidentes y buscar la forma de que los usuarios de las vías respetaran las disposiciones del tránsito terrestre. [44,92]

La primera norma que reguló el tránsito en Venezuela fue en el año de 1863, promulgada por el entonces presidente, General José Antonio Páez. Desde esa fecha no se conoce otra normativa hasta la época del General Juan Vicente Gómez, quien durante su gobierno construyó las primeras carreteras para vehículos automotores, cuando en 1914 comenzó el desarrollo de la industria petrolera y por ende el auge vehicular.

En el año de 1915 se sanciona la primera reglamentación y en el año 1926 la primera Ley de Tránsito. El Congreso de los Estados Unidos de Venezuela según Gaceta Oficial No. 15.953 de fecha 28 de julio promulga la primera Ley, llamada *Ley de Tráfico Terrestre*. Esta Ley tuvo su Reglamento sancionado en fecha 16 de septiembre de ese mismo año publicado en la Gaceta Oficial No. 15.996, creándose así los llamados Fiscales de Tránsito dependientes de los presidentes de los Estados, cuya misión era vigilar y controlar el tráfico vehicular y sancionar a los conductores infractores. Un año más tarde es reformado el mencionado Reglamento con fecha 14 de noviembre de 1927, publicado en la Gaceta Oficial No. 16.352.

Con la Ley y su Reglamento surgen las primeras ordenanzas, conocidas como *Manual de Tráfico Terrestre*, entre sus disposiciones señalaba no permitir el manejo de vehículos sin el requerido título, con la capacidad legal de quien conduce y su certificado de salud. Era requisito indispensable para manejar, saber leer y escribir. Los menores de 21 años de edad no podrían obtener el título. [16, 92]

A partir de la segunda década del Siglo XX (1920), siendo Presidente de los Estados Unidos de Venezuela el General Juan Vicente Gómez, la construcción de carreteras y caminos recibe un nuevo impulso, se pone en servicio la primera gran troncal nacional que une a Caracas, ciudad capital del país, con San Antonio del Táchira, población aledaña a la frontera con la República de Colombia (la Carretera Trasandina). La construcción de esta vía y otras arterias viales fue posible gracias a la férrea voluntad del Presidente Gómez, de construir una red vial troncal que facilitara una mayor comunicación entre los principales centros urbanos del país y al aumento explosivo experimentado en la producción petrolera a partir de 1925, lo que permitió grandes posibilidades de financiamiento del exterior.

El aumento acelerado del parque automotor, la construcción de nuevos caminos, calles, carreteras para el diario transitar, y la vulnerabilidad de los accidentes de tránsito hizo que las autoridades sancionaran leyes y reglamentos con la finalidad de prevenir accidentes y buscar la forma de que los usuarios de las vías respetaran las disposiciones del tránsito terrestre.

El 6 de agosto de 1928 es promulgada la segunda *Ley de Tránsito*, publicada en la Gaceta Oficial No. 16.574, derogando a la vez la Ley de Tráfico de 1927. Aún bajo el régimen del General Juan Vicente Gómez surge la Tercera Ley de Tránsito con fecha 12 de julio de 1930, quedando derogada la del año 1928. [44, 92]

1955 **CUARTA LEY DE TRÁNSITO AUTOMOTOR**

Bajo el gobierno del General Marcos Pérez Jiménez, se promulga la cuarta Ley de Tránsito Automotor. Es publicada en la Gaceta Oficial No. 24.870 de fecha 10 de octubre de 1955; con nueve meses de *vacatio legis*, entró en vigencia el 1ro de julio de 1956, fecha en la cual ya estaban agrupados los llamados fiscales de tránsito en una sola institución a nivel nacional, cuyo nombre era Dirección de Vigilancia de Tránsito Terrestre. Esta ley fue la segunda en ser reglamentada con su respectivo Manual de Señalamiento y Apéndice Gráfico. [16]

1957 **CASA DE DETENCIÓN PARA INFRACTORES**

Por Decreto Presidencial, aparecido en la Gaceta Oficial NO. 25.466 de fecha 24 de agosto de 1957, se crea una Casa de Detención adscrita a la Cárcel Pública del Distrito Federal, para los infractores a la Ley de Tránsito Terrestre. Posteriormente, la Casa de Detención se denominará Retén Judicial de Tránsito y la Cárcel Pública del Distrito Federal: "Internado Judicial de Catia". [44]

1962 **QUINTA Y SEXTA LEY DE TRÁNSITO**

Transcurridos cuatro años de la Ley de 1956, bajo el mandato constitucional del Presidente Rómulo Betancourt, el Congreso de la República sanciona la quinta Ley de Tránsito, el 17 de agosto de 1960, publicada en la Gaceta Oficial No. 26.333, de igual fecha, la cual entró en vigencia el 1ro de enero de 1961 con cinco meses de *vacatio legis*. El 8 de enero de 1962 se promulga el Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre publicado en la Gaceta Oficial No. 741, Extraordinaria de fecha 13 de enero de 1962.

La Ley de 1960 es reformada y derogada. El 26 de junio de 1962 es promulgada la sexta Ley de Tránsito Terrestre, publicada en la Gaceta Oficial No. 794, Extraordinaria del 27 de junio de 1962. En ella se establece la normativa sobre todo lo relacionado con el tránsito terrestre, por las vías públicas y privadas, destinadas al uso público permanente o casual, con las excepciones establecidas o que se establezcan por leyes especiales. Señalaba que el “Estado auspiciará la enseñanza de las reglas generales de tránsito y de la conveniencia de su observancia, a fin de que directamente al público y en las escuelas y colegios oficiales y particulares se divulgue dicha enseñanza” [128]

El 4 de marzo de 1969 se produce la Reforma Parcial del Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre, publicada en la Gaceta Oficial No. 1.275 extraordinaria, de fecha 4 de marzo de 1969. Contiene la reglamentación sobre el tránsito terrestre, sometido a la norma legal mencionada en primer término. Como todo Reglamento, regula aspectos en detalle y precisión con respecto al tránsito terrestre. [44]

1986 **SEPTIMA LEY DE TRANSITO**

Durante el gobierno del Presidente Luís Herrera Campins, se decreta el nuevo Reglamento de la Ley de Tránsito que derogó el Reglamento del año de 1955, dejando vigente el Manual de Señalamiento y Apéndice Gráfico.

En octubre de 1986, se publica en la Gaceta Oficial No. 3.920 la reforma de la Ley de Tránsito de 1962, promulgándose la Séptima Ley de Tránsito. [44,92]

1996 **OCTAVA LEY DE TRANSITO**

En el año de 1996, durante el segundo mandato del presidente doctor Rafael Caldera, (1994-1998) , es sancionada la octava Ley de Tránsito Terrestre, que a la vez derogaba la de 1986. Esta novísima Ley procuró difundir la Educación Vial a través de los programas educativos del Ministerio de Educación.

Conforme al Artículo 2 de la Ley, el Ejecutivo Nacional por medio del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y el Ministerio de Educación, los estados y municipios, auspiciará la enseñanza de las reglas generales del tránsito, la conveniencia de su observan-

cia y el desarrollo de programas permanentes de educación y seguridad vial. El Artículo 40 dispone que el Estado fomentará la enseñanza de las normas y reglas del tránsito, de la circulación y de la seguridad en las vías. A tal efecto, los organismos competentes incluirán en los programas de educación básica, media, diversificada, profesional y superior, las asignaturas relacionadas con estas materias.

El Sistema Nacional de Seguridad Vial se dirige a sentar las bases para consolidar proyectos, programas y planes en materia de educación, seguridad y prevención de colisiones y atropellos por vehículos.

Es innegable que los vehículos terrestres pueden causar daño. Las lesiones y defunciones provocadas por la circulación de vehículos constituyen uno de los problemas más graves de salud pública; ello ha dado lugar a múltiples esfuerzos en materia de prevención, mejora en la asistencia a las víctimas, gestación de proyectos y legislación. Sin embargo, el número de accidentes generados por el tránsito vehicular es cada día mayor, con alta morbilidad: estos accidentes representan la causa más importante de secuelas traumáticas.

Las colisiones de vehículos entre sí y de estos con peatones, pueden generar responsabilidad civil, penal y administrativa. La responsabilidad civil se configura con la concurrencia de una serie de elementos, como el daño en la persona de alguien o en las cosas de su dominio o posesión causado por la acción u omisión intencional o negligente de una persona natural o los dependientes de una persona jurídica. Probado el nexo causal, la obligación indemnizatoria se extiende al conductor y al propietario del vehículo en forma solidaria.

La responsabilidad penal surge toda vez que el accionar de una persona se encuadra en una conducta descrita como punible en los códigos o disposiciones criminales. Las colisiones vehiculares suelen producir lesiones o muerte, que son tipos legales sancionados y con distintos agravantes y atenuantes, pueden dar lugar a las penas de prisión o reclusión.

Existe también una responsabilidad administrativa ante las autoridades de tránsito por transgredir las normas respectivas, la que puede ocasionar sanciones que van desde multas, suspensión y

pérdida de la licencia hasta la retención del vehículo. El riesgo generador de responsabilidad civil es susceptible de ser asegurado, no así la responsabilidad penal.

Dentro de la teoría general de la responsabilidad civil, el automotor es considerado un objeto riesgoso y, en consecuencia, quien crea el riesgo debe soportar el costo o responder por las consecuencias del riesgo creado. Una forma de liberarse del riesgo o de la incertidumbre de causar un daño es traspasarlo a otro a cambio del pago de una suma de dinero por medio de lo que se denomina contrato de seguro. Dicho seguro puede ser obligatorio, cuando es exigido por las autoridades como una condición para poder circular, o voluntario cuando es contratado sin que medie exigencia legal.

El seguro tiene por fin que la víctima reciba una compensación a través del desplazamiento del costo de los daños del causante asegurado a una compañía de seguros, hasta el límite de lo que hubieran pactado en el contrato de seguro de responsabilidad civil voluntario o hasta el límite fijado por las normas en el caso del seguro obligatorio.

La importancia social del seguro obligatorio de responsabilidad civil por accidentes de tránsito que producen daños es indudable. En principio, soluciona el problema de la insolvencia o solvencia limitada de gran parte de los causantes potenciales de daños para compensar integralmente a las víctimas. Además, tal insolvencia afecta la economía de los servicios de salud que tienen que brindar atención a los lesionados que no cuentan con seguro médico.



De acuerdo a la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre del año 1996 (Artículo 35) : *“Todo vehículo destinado al transporte terrestre debe estar amparado por una póliza de responsabilidad civil para responder por los daños que ocasione al Estado o a los particulares”*. El Artículo 49, numeral 8, señala que todo propietario de vehículo está obligado a mantener en vigencia el Seguro de Responsabilidad Civil, válido para indemnizar por los daños materiales ocasionados a terceros por el vehículo asegurado y hasta los límites señalados en la póliza.

La responsabilidad civil del asegurado sólo obligará a la compañía cuando exista la culpabilidad o responsabilidad del asegurado o del conductor. En caso de responsabilidad civil ante pasajeros, la cobertura es para las posibles lesiones que se cause a las personas que se encuentren dentro del vehículo que ha padecido el siniestro.

tro. Si hay varios perjudicados y el total de las indemnizaciones debidas por los propietarios excede la suma asegurada, los derechos de aquellos contra el asegurador se dividirán proporcionalmente hasta la concurrencia de esta suma.

La Providencia No. 1.536 de 1998, de la Superintendencia de Seguros, aprueba con carácter general y uniforme la tarifa y las condiciones generales de la Póliza de Seguro de Responsabilidad Civil de Vehículos.



Conforme al Artículo 133 de la Ley de Tránsito, en ningún caso le podrán ser opuestas a la víctima o a sus causahabientes las excepciones que pudiera tener el asegurador contra el asegurado. El asegurador podrá demandar al asegurado en ciertos casos, como cuando no haya pagado la prima convenida; cuando los daños reclamados hayan sido causados intencionalmente por el asegurado o con su complicidad; cuando obstaculice con su proceder el ejercicio de los derechos del garante; al producirse el accidente, el vehículo esté destinado a uso diferente de lo normalmente previsto en el momento de la celebración del contrato; cuando haya entregado el vehículo a un conductor incapacitado o inhabilitado para conducir a sabiendas de tal circunstancia; no mantenga el vehículo con su diseño original, externo o interno, en cuanto a las condiciones de seguridad y de buen funcionamiento, exigido por la Ley.

“El conductor, el propietario de vehículo y su empresa aseguradora, están solidariamente obligados a reparar todo daño que se cause con motivo de la circulación del vehículo, a menos que se pruebe que el daño proviene de un hecho de la víctima o de un tercero que haga inevitable el daño, o que el accidente hubiese sido imprevisible para el conductor. Cuando el hecho de la víctima o del tercero haya contribuido a causar el daño, se aplicará lo establecido en el Código Civil. En caso de colisión entre vehículos se presume, salvo prueba en contrario, que los conductores tienen igual responsabilidad por los daños causados.” [Art. 127]

Todos los seguros garantizan un mínimo de riesgo cubierto, dependiendo de las causas que originan el accidente de tránsito y al conductor que transgrede la norma, por ejemplo, el conductor que va a exceso de velocidad y/o bajo los efectos de bebidas alcohólicas, los seguros limitan su cobertura. El problema fundamental es el bajo índice de automotores asegurados, la circulación de vehículos con pólizas vencidas y la situación de las víctimas abandonadas por conductores que no es posible identificar. [36,92]

De acuerdo con el Artículo 58 de la nueva Ley de Transporte Terrestre, “todo vehículo a motor debe estar amparado por una póliza de seguro de responsabilidad civil, para responder suficientemente por los daños que ocasione al Estado o a los y las particulares. Igualmente resultará obligatorio el seguro de responsabilidad civil para las motocicletas, en las mismas condiciones que rige para los automóviles.

En el caso de vehículos destinados al servicio de transporte terrestre público y privado de personas, sus propietarios o propietarias deben contratar adicionalmente una póliza de seguro de accidentes personales que cubra a las personas que transporta y su equipaje.

Dentro de las obligaciones de todo propietario de vehículo está la de mantener en vigencia el seguro de responsabilidad civil -Art. 72, numeral 8- circular con vehículos que no se encuentren amparados por dicha póliza amerita una sanción al conductor con multa de cinco unidades tributarias de acuerdo a lo contemplado en el artículo 176, numeral 3 de dicha Ley.

1998

NORMA PARA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

En un mundo cada vez más globalizado, el comercio internacional ha generado la necesidad de crear estándares que determinen y garanticen las características de los procesos que se emplean para generar bienes y servicios. Ello ha dado lugar a que se establezcan normas de carácter nacional, regional e internacional que definen las calidades de bienes y servicios para que el intercambio de productos sea confiable.

Se puede definir la normalización como la tarea que llevan adelante organismos o agencias nacionales, regionales e internacionales con el fin de fijar normas técnicas que establezcan la terminología, la clasificación, las directrices, las especificaciones, los atributos, las características, los métodos de prueba o las prescripciones aplicables a un producto, proceso o servicio con el fin de preservar la seguridad, la protección al consumidor, al medio ambiente, a la salud de las personas y animales y favorecer el efectivo intercambio de bienes.

La Organización Internacional de Normalización, ISO, se encuentra a la cabeza de la actividad normativa internacional. Es una agencia no gubernamental cuyo objetivo primordial es promover el desarrollo de la normalización y actividades relacionadas en el mundo, con la finalidad de facilitar el intercambio internacional,

tanto de bienes como de servicios. Existen también y como miembros de ISO, agencias locales de normalización y, a nivel hemisférico, la Comisión Panamericana de Normas Técnicas, COPANT.

Venezuela, como miembro de ISO y COPANT, tiene derecho a participar en los Comités Técnicos y definir políticas con derecho a voto. Las tareas normativas que ISO y los organismos regionales y locales desarrollan, juegan un papel fundamental en la prevención de lesiones no intencionales. Así, por ejemplo, existen estándares sobre ciertos componentes de seguridad de vehículos automotores como cinturones de seguridad y sillas de retención de menores.

Los accidentes de todo tipo y hechos violentos se ubican en Venezuela dentro de las primeras causas de morbilidad y mortalidad. Dentro de los tipos de accidentes, los accidentes viales, con una tasa de 22,25 defunciones por cada 100 mil habitantes, ocuparon en el año 1994 el primer lugar en el país y América Latina.

La División de Prevención de Accidentes y Hechos Violentos del Ministerio de Sanidad y Asistencia Social, considerando necesario formular criterios estandarizados para la atención de estos graves problemas de salud pública elaboró en el año 1998 la *Norma Oficial Venezolana para la Prevención de Accidentes Covenin*, a objeto de desarrollar acciones de promoción para la prevención de las lesiones no intencionales y consecuente disminución de la morbilidad, mortalidad y discapacidad ocasionada por estos eventos en la población en general.

En cuanto a las disposiciones sobre el factor humano, hace las siguientes recomendaciones:

Todo conductor debe:

- Haber sido evaluado en la esfera sensorial, con énfasis en su capacidad visual y auditiva. De detectarse alguna alteración, se considerará de riesgo y deberá ser remitido a la especialidad correspondiente (Oftalmología y/o Otorrinolaringología)
- Haber sido evaluado en la esfera psico-motriz: tiempo de reacción, resistencia física y coordinación. De detectarse alguna alteración, se considerará de riesgo y deberá ser remitido a la especialidad correspondiente. (Neurología)
- Haber sido evaluado en la esfera mental: capacidades cognitivas y personalidad. De detectarse alguna alteración deberá ser remitido a la especialidad correspondiente (Psiquiatría)

- Aprender a reconocer su capacidad de reacción y respuesta frente a los factores de riesgo.
- Abstenerse de conducir utilizando equipos o dispositivos auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, según lo contemplado en el Artículo 157 del Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre.
- Si está involucrado en accidentes viales, hacérsele determinaciones toxicológicas inmediatamente, según lo contemplado en el programa antidroga de la División de Salud Mental.
- En caso de estar involucrado en accidentes viales, ser sometido a determinaciones séricas de alcohol.
- Todo niño desde el nivel preescolar deberá ser instruido en lo referente a educación vial y particularmente en lo referente a su condición de peatón.
- Los niños y ancianos deberán ser acompañados por un adulto responsable, para evitar el desarrollo de accidentes.
- Todo individuo en su condición de peatón o no, deberá conocer y respetar la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y su Reglamento.
- Todos los grupos familiares deberán recibir orientación relacionada con la normativa vial vigente, a fin de ayudar a preservar la integridad de los miembros del núcleo familiar.
- Toda escuela deberá contar con la presencia de patrulleros escolares, previamente entrenados y supervisados por el maestro asesor.
- Todo individuo que resultara lesionado por un accidente de tipo vial deberá ser atendido en el centro asistencial adyacente al lugar del accidente, cualquiera fuere su condición.
- La atención médica que se le brinde al paciente accidentado deberá ser integral.
- Todo paciente víctima de un accidente vial deberá ser reportado en el centro donde se le preste atención médica.
- El equipo de salud deberá coordinar acciones con los planteles de educación básica, media, diversificada y superior, relacionadas con la promoción para la prevención de los accidentes.

- El equipo de salud, en los diferentes niveles de atención, deberá implementar actividades orientadas a formar e informar a las comunidades, en lo referente a la prevención de accidentes. [9,86]

Según el Decreto Presidencial No. 2.542 de fecha 26 de mayo de 1998, publicado en la Gaceta Oficial No. 5.240 del 26 de junio de 1998, el Ejecutivo Nacional dictó el Reglamento de la Ley de Tránsito, el cual tiene por objeto desarrollar las normas contenidas en la Ley de Tránsito Terrestre, promulgada en 1996.

Con la entrada en vigencia de este instrumento legal, (junio 1998), se derogó el Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre de fecha 14 de mayo de 1981 y demás disposiciones contrarias a este Decreto.



El Reglamento detalla los dispositivos de seguridad para vehículos de tracción humana, animal, motocicletas y automóviles, incluyendo luces, parabrisas, bocinas, silenciadores, frenos, espejos retrovisores y materiales reflectantes. El conductor de motocicleta así como su acompañante deberán utilizar casco de seguridad y usar además anteojos o casco integral con visera. Las bicicletas son consideradas vehículos de tracción humana y deben llevar material reflectante. El Título V del Reglamento profundiza en lo referido a las normas de circulación y dispone la revisión técnica periódica de vehículos y el modo, condiciones y oportunidades en que esta debe realizarse (Artículo 233). Regula también lo relativo al comportamiento de peatones, adelantamientos, cruces, medidas de seguridad en casos de trabajos que afecten la circulación, tiempo de conducción y descanso, medidas de seguridad como bocinas, luces y elementos reflectantes. [88,92]

El Reglamento de la Ley consta de 430 artículos, distribuidos en siete capítulos y nueve títulos. El Capítulo VII trata sobre la Educación y Seguridad en las Vías y consta de setenta y tres artículos. En su totalidad este articulado se refiere a las señales de circulación; reglas para el uso de señales de tránsito; señales en cuanto a su función: de reglamentación, de prevención y de información; demarcaciones separadoras de obstrucción; señales sonoras, indicadores de los semáforos y señales verticales; las señales manuales; los estacionamientos; el triángulo de seguridad; las empresas de ferrocarriles y las señalizaciones en la línea férrea;

la colocación de publicidad institucional y comercial: vallas, anuncios, carteles, uso y reglamentación; clasificación de las vías según su situación y uso.

En ninguno de los artículos comprendidos entre el 327 y 400 del Reglamento se hace referencia al papel que juega el sistema educativo, los estados y los municipios a través de sus autoridades competentes en la promoción de campañas y programas permanentes de educación y seguridad vial.

2001

DECRETO CON FUERZA DE LEY DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

Durante el gobierno del Presidente Hugo Rafael Chávez Frías, en fecha 27 de noviembre de 2001, es sancionado el decreto con fuerza de Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, LTTT, derogando la Ley de 1996.

Con la promulgación del Decreto Ley publicado en la Gaceta Oficial No. 37.332, se inició un nuevo régimen jurídico del tránsito y del transporte terrestre en Venezuela sobre la base de lo que establece el Artículo 156, numeral 26 de la Constitución. Este Decreto Ley reordenó la distribución de competencias entre los distintos niveles de los órganos del Poder Público, con la finalidad de contar con unas autoridades administrativas técnicamente calificadas y que gocen de autonomía suficiente para ejercer sus competencias, sin menoscabo de la vinculación con el órgano de planificación y elaboración de políticas públicas.

En materia de tránsito y transporte terrestre, se distribuyeron las competencias en tres niveles: a) el órgano rector de la actividad de tránsito y transporte terrestre, que es el Ejecutivo Nacional por órgano del Ministerio de Infraestructura, ente regulador de la actividad de tránsito y transporte terrestre. B) se creó el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, adscrito al Ministerio de Infraestructura, que tuvo la naturaleza de Instituto Autónomo, con personalidad jurídica y patrimonio propio e independiente de la República, que llevará la supervisión, control, ejecución y coordinación de actividades que se realizan en el sector, y c) finalmente, se regulan los órganos ejecutores, representados fundamentalmente por el Cuerpo Técnico de Vigilancia del Tránsito y Transporte Terrestre y las policías de circulación de los estados y los municipios, que sean homologadas por el Poder Público Nacional.

Se suprimió el Servicio Autónomo de Transporte Terrestre, SETRA, cuyas funciones fueron asumidas por el Instituto Nacional de

Tránsito y Transporte Terrestre, INTTT, y el Ministerio de Infraestructura.

Este Decreto con fuerza de Ley estableció por primera vez incluir con carácter obligatorio en todos los niveles y modalidades del Sistema Educativo Venezolano, programas permanentes de enseñanza en materia de tránsito y transporte terrestre, educación y seguridad vial, a través del MECD, MINFRA, INTTT, estados y municipios, y abrió la posibilidad de establecer un ente rector y un programa nacional de Educación Vial.

Los artículos de la Ley referidos a la promoción, fomento, participación y a los programas permanentes de enseñanza en materia de tránsito y transporte terrestre, educación y seguridad vial son los números 8, 10, 16, 60, 61 y una Disposición Transitoria.

La Ley de Tránsito en su Artículo 129 contempló que es culpable el conductor que en el momento del hecho se encontrase bajo los efectos de bebidas alcohólicas, de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, o que condujese con exceso de velocidad. A dicho conductor se le practicará el examen toxicológico correspondiente, el cual podrá ser omitido en caso de utilización de pruebas e instrumentos científicos por parte de la autoridad competente al momento de levantar el siniestro.

En relación con los aspectos de seguridad, la Ley de Tránsito estableció las obligaciones y derechos de los conductores, normas de circulación vehicular, licencias de conducción y edad mínima para conducir. Al respecto, es necesario poseer condiciones físicas y psicológicas, aprobar un curso y examen y tener 18 años. Los mayores de 16 pueden obtener matrícula con autorización paterna. Para vehículos de pasajeros y camiones la edad mínima exigida es de 21 años.

Entre las obligaciones impuestas a los conductores por el Artículo 50 se menciona: portar un certificado médico; inscribirse en el Registro Nacional de Vehículos y Conductores; no provocar ruidos contaminantes; portar la licencia de conducir vigente del grado correspondiente al vehículo que conduce y hallarse en estado físico y psíquico para conducir correctamente; llevar debidamente colocado el cinturón de seguridad, velar porque los demás ocupantes del vehículo cumplan este requisito y para que quienes no hayan cumplido 10 años de edad ocupen los asientos traseros, salvo aquellos niños que sean transportados en asientos especiales en la parte delantera del mismo. [67]

El Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, mediante Resolución No. 9, de fecha 24 de enero de 2004, publicada en la Gaceta Oficial No. 37.874, de fecha 6 de febrero de 2004, dicta las pautas para realizar modificaciones pedagógicas y curriculares en forma progresiva y con carácter experimental en los niveles de Preescolar, Básica y Media Diversificada y Profesional, así como en las modalidades de educación indígena, intercultural bilingüe, rural y especial, en planteles oficiales de dependencia nacional.

De acuerdo a las referidas pautas, la educación y seguridad vial será obligatoria en el séptimo grado. Así lo establece el Artículo 4, que textualmente dice:

Artículo 4: *Incorporar en los proyectos a desarrollar en el Séptimo Grado Bolivariano, con carácter obligatorio, los principios del ideario bolivariano, para fortalecer el bienestar individual y colectivo, la economía social solidaria, el valor trabajo, la convivencia, la interculturalidad, la integración latinoamericana; el idioma castellano, el idioma propio de cada pueblo indígena en la educación intercultural bilingüe; la educación física, la educación y seguridad vial, así como la educación en valores; la participación ciudadana y la práctica de los derechos y deberes constitucionales.* [74]

El 10 de agosto del 2004 fue promulgada en Maturín por el Consejo Legislativo del Estado Monagas, la *Ley de Prevención y Seguridad Vial del Estado Monagas*. La Ley consta de setenta y ocho artículos, estructurados en ocho títulos con sus respectivos capítulos donde se señalan el objeto de la Ley, su ámbito de aplicación, quien ejerce y aplica la Ley, organismo al cual está adscrito, sanciones e infracciones, controles, responsabilidades, procedimientos; entre otras disposiciones.

La Ley en su Título II, crea el *Instituto de Prevención y Seguridad Vial del Estado Monagas, INPRESVEM*, con el objetivo de promover, organizar e incentivar actividades, planes, programas y proyectos que contribuyan a concientizar a los individuos de los graves daños materiales y físicos ocasionados por los accidentes de tránsito en el territorio monaguense, y en concordancia con las políticas y estrategias de desarrollo social del estado.

La Ley y el INPRESVEM, es una valiosa y útil iniciativa del gobierno regional del estado Monagas. Es el primero en el país y puede servir de guía para que otras entidades federales sigan este ejemplo en pro de la educación y seguridad vial. [2,71]

La Ley de Responsabilidad Social en Radio y Televisión promulgada el 7 de diciembre de 2004, publicada en la Gaceta Oficial No. 38.081 de la misma fecha, es un valioso instrumento legal para contribuir a alcanzar los fines de la educación para la seguridad vial, por medio de las modalidades de acceso del Estado a espacios gratuitos y obligatorios, a través de los servicios de radio o televisión públicos o privados.

La Ley, de acuerdo al Artículo 10, permite al Estado difundir sus mensajes a través de los servicios de radio y televisión ordenándole a los prestadores de estos servicios la transmisión gratuita de mensajes culturales, educativos, informativos o preventivos de servicio público, los cuales no excederán de su totalidad de setenta minutos semanales, ni de quince minutos diarios. A los fines de garantizar el acceso a los servicios de radio y televisión, el órgano rector del Ejecutivo Nacional, con competencia en comunicación e información, cederá a los usuarios y usuarias diez minutos semanales de estos espacios de conformidad con la Ley.

La Ley de Responsabilidad Social en Radio y Televisión permite garantizar a las instituciones y organismos públicos y a los prestadores de servicios de divulgación y sus relacionados, los mecanismos jurídicos que les permitan desarrollar en forma adecuada el rol y la responsabilidad social que les corresponde como planificadores, coordinadores y ejecutores de programas de seguridad vial con la colaboración del Estado, promoviendo a la vez la participación activa y protagónica de la ciudadanía para hacer valer sus derechos como destinatarios del sistema de tránsito y transporte terrestre.

El Artículo 10 de la Ley permite, entre muchos otros aspectos, procurar la difusión de información y materiales radiales y audiovisuales, dirigidos a los niños, niñas, adolescentes y adultos que sean de interés social y cultural, encaminados al desarrollo progresivo y pleno de su personalidad, aptitudes y capacidad mental y física para que tengan el respeto por las leyes y reglamentos viales, la comprensión humana y social que contribuya a la for-

mación de la conciencia vial y a disminuir el alto índice de accidentes de tránsito.

Con la promulgación y ejecución de esta importante Ley, los programas de educación y seguridad vial pueden tener un mayor alcance local, regional y nacional. La radio y la televisión como medios de comunicación masiva de preferencia entre la comunidad, deben ponerse en función de la labor educativa, elaborando programas que partan de las necesidades del sistema vial, problemas y aspiraciones de los usuarios y usuarias. [2,72]

2004

PROGRAMA NACIONAL INTEGRAL DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL

Mediante Resolución No. 65 de fecha 20 de octubre del 2004, el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes (MECD) crea el *Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial*, el cual se desarrollará en todos los niveles y modalidades del Sistema Educativo Venezolano y será ejecutado por cada zona educativa a través de la Coordinación de Educación y Seguridad Vial y su Comisión Regional Intersectorial, quienes formularán los planes operativos y mecanismos de ejecución de las actividades del Programa en el área geográfica de su competencia. [55]

La Resolución 65 contiene lo siguiente:

REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTES
Resolución N° 65

Caracas, 08 de octubre de 2004
Años 194° y 145°

De conformidad con lo dispuesto en los artículos 107 de la Ley Orgánica de Educación, 10 y 60 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre,

CONSIDERANDO

Que en el país los accidentes viales constituyen la primera causa de muerte en la población entre los 15 y 44 años de edad, ocupando Venezuela el quinto lugar en las Américas por muertes en accidentes de tránsito, por tanto el Estado Venezolano estima necesario incorporar a sus políticas sociales programas permanentes sobre educación y seguridad vial, así como fomentar la enseñanza de las normas y reglas de tránsito, de circulación de seguridad,

CONSIDERANDO

Que la educación es el proceso fundamental para la defensa y el desarrollo de la persona y para el bienestar del pueblo, en consecuencia resulta fundamental incorporar a los programas de enseñanza de todos los niveles y modalidades del sistema educativo venezolano la educación y seguridad vial,

CONSIDERANDO

Que el Ministerio de Educación y Deportes, es el órgano competente del Ejecutivo Nacional para realizar todo cuanto concierne al sistema educativo, incluyendo la revisión y actualización del régimen de estudios de los niveles y modalidades, a fin de ajustarlos a los conocimientos y orientaciones surgidos en el campo científico, humanístico, técnico, pedagógico y a la realidad histórica de la sociedad,

RESUELVE

Artículo 1. *Se crea el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial el cual se desarrollará en todos los niveles y modalidades del sistema educativo venezolano*

Artículo 2. *Se crea la Comisión Regional Intersectorial de Educación y Seguridad Vial en cada una de las Zonas Educativas del país, la cual estará conformada por un funcionario del Ministerio de Educación y Deportes designado por el Director de la Zona Educativa correspondiente, los representantes de los ministerios que conforman la Comisión Interministerial de Educación y Seguridad Vial y demás representantes de organismos gubernamentales y no gubernamentales de la región. Dicha comisión Regional funcionará en la sede de la Zona Educativa respectiva.*

El funcionario del Ministerio de Educación y Deportes coordinará la Comisión Regional, el cual permanecerá en el ejercicio de sus funciones por un lapso que no excederá los dos (2) años.

Artículo 3. *La Comisión Regional tendrá las siguientes funciones:*

1. Elaborar el Plan Anual para la ejecución del Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, contextualizándolo en razón de las características particulares de cada región.

2. Ejecutar las acciones necesarias destinadas a la ejecución del Programa Integral de Educación y Seguridad Vial, que permitan consolidarlo dentro del sistema educativo.

3. *Coordinar las actividades enmarcadas dentro del Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial que se desarrollará en el área geográfica de su jurisdicción.*

4. *Incentivar la participación de la comunidad organizada para lograr la ejecución del Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, así como la de las autoridades estatales y municipales.*

5. *Promocionar el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial que se desarrollará en el área geográfica de su jurisdicción.*

6. *Aplicar el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial en la región.*

7. *Velar por la efectiva aplicación del Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial.*

8. *Proponer las modificaciones que se consideren pertinentes al Programa Nacional Integral ante la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial de las actividades realizadas.*

9. *Presentar informe trimestral a la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial de las actividades realizadas.*

10. *Las demás que le sean conferidas por el Ministerio de Educación y Deportes y por la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial.*

Artículo 4. *La Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial deberá evaluar continuamente el desempeño de las Comisiones Regionales, con el objeto de verificar el cumplimiento de las funciones encomendadas para la ejecución del Programa Nacional.*

En aquellos casos en que la Comisión Regional presente debilidades o deficiencias que impidan la ejecución del Programa Nacional, la Comisión Interministerial deberá sugerir al Director de la Zona Educativa las correcciones a que haya lugar.

Artículo 5. *Las Direcciones y demás dependencias que conforman el Ministerio de Educación y Deportes deberán apoyar a la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación*

Vial, a las Zonas Educativas y a sus respectivas Comisiones Regionales para garantizar la ejecución del Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, en todos los niveles y modalidades del sistema educativo.

Artículo 6. *Las autoridades educativas deberán tomar las provisiones de infraestructura y presupuestarias que estimen convenientes para garantizar el funcionamiento de la Comisión Regional Intersectorial de Educación y Seguridad Vial en la Zona Educativa respectiva.*

Artículo 7. *Quedan encargados de la ejecución de la presente Resolución los Directores de Zonas Educativas y su respectiva Comisión Regional Intersectorial de Educación y Seguridad Vial.*

Artículo 8. *La Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial dictará los lineamientos generales que regirán el funcionamiento de las Comisiones Regionales.*

Artículo 9. *Lo no previsto en la presente Resolución será resuelto por el Ministerio de Educación y Deportes.*

Artículo 10. *La Presente Resolución entrará en vigencia a partir de su publicación en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela. [55]*

Comuníquese y Publíquese
Aristóbulo Istúriz Almeida
Ministro de Educación y Deportes

2005

LEY DEL SERVICIO COMUNITARIO DEL ESTUDIANTE DE EDUCACION SUPERIOR

“El servicio comunitario es la actividad que deben desarrollar en las comunidades los estudiantes de educación superior que cursen estudios de formación profesional, aplicando los conocimientos científicos, técnicos, culturales, deportivos y humanísticos adquiridos durante su formación académica en beneficio de la comunidad, para cooperar con su participación al cumplimiento de los fines del bienestar social, de acuerdo con lo establecido en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela” [44].

El 14 de septiembre de 2005 fue promulgada la *Ley de Servicio Comunitario del Estudiante de Educación Superior*. Este importante instrumento legal establece como condición obligatoria para graduarse, que todo estudiante de Educación Superior a



nivel de pregrado debe hacer un servicio de 120 horas vinculado a la disciplina en la que se está formando. Esta novedosa Ley ofrece la oportunidad de identificar retos y oportunidades a fin de potenciar el logro de los objetivos que este instrumento plantea en la relación entre universidad y comunidad.

Cada aspirante a profesional universitario tiene, en este basamento legal, la oportunidad de contribuir a resguardar su vida y especialmente ayudar a la comunidad entera a preservar la de su prójimo. El fortalecimiento y posesionamiento de la extensión universitaria; la sincronización de los proyectos con los tiempos académicos; la gestión cooperante en lo técnico y en lo financiero; la adopción de sistemas de evaluación y seguimiento que permitan monitorear a tiempo la marcha del servicio comunitario y especialmente una férrea voluntad política para el cabal cumplimiento de la Ley, son algunas consideraciones a tomar en cuenta para asegurar el éxito de esta tarea. [62]

Convertidos en importantes escenarios para la participación, 335 municipios distribuidos en todo el territorio nacional adquieren una importancia vital y surgen como emanadores del poder de decisión local, ajustando su fusión con los habitantes de su comunidad, sujetos protagónicos de la democracia participativa. Ante este proceso de transformación que ahora comienza a sentirse con más intensidad, luce imperiosa la necesidad de poner esos espacios urbanos, rurales, fronterizos e indígenas al servicio de la localidad en el área de la seguridad y educación vial, porque así lo establece la Constitución Nacional y demás leyes.

La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, establece de manera clara y precisa las competencias del Poder Público Municipal. Los municipios constituyen la unidad política primaria de la organización nacional, gozan de personalidad jurídica y autonomía dentro de los límites de la Constitución y de la Ley. De acuerdo al Artículo 178, numeral 2, es de competencia del Municipio el gobierno y administración de sus intereses y gestión, la promoción de la participación y el mejoramiento, en general, de las condiciones de vida de la comunidad en el área de la vialidad urbana, circulación y ordenación del tránsito de vehículos y personas en las vías municipales; servicios de transporte público urbano de pasajeros y pasajeras.

De acuerdo al Artículo 16 de la Ley de Transporte Terrestre, LTT, del 1 de agosto del 2008, las autoridades administrativas del transporte terrestre son el Ministerio de Infraestructura, MINFRA, y el Instituto Nacional de Transporte Terrestre, INTT, a nivel nacional y las autoridades administrativas con competencia en los estados y municipios, en el ámbito de sus respectivas circunscripciones. [142]

La Ley del Poder Público Municipal (Gaceta Oficial No. 38.204 del 8/7/2005) en su Artículo 56, numeral 2, literal b, establece que la vialidad urbana, la circulación del tránsito de vehículos y personas en las vías municipales y los servicios de transporte público urbano son competencias propias del Municipio. [73]

Según el Artículo 7 de la Ley, es competencia del Poder Público Municipal la prestación del servicio de transporte terrestre público urbano, el establecimiento de zonas terminales y recorridos urbanos, la definición de las condiciones de operación, la ingeniería de tránsito, las autorizaciones y permiso, la construcción y mantenimiento de la vialidad, el destino de las multas impuestas, el control y fiscalización del tránsito [142]

Asimismo, según el Art 161 de la Ley de Transito Terrestre los municipios son competentes para la ejecución, supervisión, inspección y mantenimiento de la infraestructura vial urbana, señalización y demarcación, las estructuras de paso, cumplimiento de niveles de servicios y demás aspectos de seguridad vial establecidos en “las normas y manuales, nacionales e internacionales, de obligatorio cumplimiento en la República Bolivariana de Venezuela” [142]

2005

LEY ORGANICA DE PREVENCIÓN, CONDICIONES Y MEDIO AMBIENTE DE TRABAJO, LOPCYMAT

La Ley entró en vigencia el 26 de julio de 2005 (Gaceta Oficial No. 38.236) y tiene por objeto “1. Establecer las instituciones, normas y lineamientos de las políticas y los órganos y entes que permitan garantizar a los trabajadores y trabajadoras, condiciones de seguridad, salud y bienestar en un ambiente de trabajo adecuado y propicio para el ejercicio pleno de sus facultades físicas y mentales, mediante la promoción del trabajo seguro y saludable, la prevención de los accidentes de trabajo y las enfermedades ocupacionales, la reparación integral del daño sufrido y la promoción e incentivo al desarrollo de programas para la recreación, utilización del tiempo libre, descanso y turismo social; 2. Regular

los derechos y deberes de los trabajadores y trabajadoras, y de los empleadores y empleadoras, en relación con la seguridad, salud y ambiente de trabajo, así como lo relativo a la recreación, utilización del tiempo libre, descanso y turismo social; 3. Desarrollar lo dispuesto en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y el Régimen Prestacional de Seguridad y Salud en el Trabajo, establecido en la Ley Orgánica del Sistema de Seguridad Social; 4. Establecer las sanciones por el incumplimiento de la normativa; 5. Normar las prestaciones derivadas de la surogación por el Sistema de Seguridad Social de la responsabilidad material y objetiva de los empleadores y empleadoras ante la ocurrencia de un accidente de trabajo o enfermedad ocupacional; 6. Regular la responsabilidad del empleador y de la empleadora, y sus representantes ante la ocurrencia de un accidente de trabajo o enfermedad ocupacional cuando existiere dolo o negligencia de su parte.” [75]



Las disposiciones de esta Ley son aplicables en cooperativas u otras formas asociativas, comunitarias, de carácter productivo o de servicio. En este sentido, su ámbito de aplicación abarca a los destinatarios del Sistema de Transporte Terrestre, en especial a los operadores del servicio de transporte público y sus actividades conexas.

Esta Ley y la legislación que la complementa, constituye un valioso instrumento para el desarrollo de la prevención de riesgos de accidentes y enfermedades profesionales, pues protege el respeto a la persona humana en los puestos de trabajo al legislar en lo referente a las condiciones de higiene y seguridad para los trabajadores y exige como elemento obligatorio la capacitación y la prevención de riesgos. Su importancia no es tan sólo de índole social. Su trascendencia económica es innegable, pues persigue evitar las pérdidas materiales que conlleva un accidente, enfermedad o siniestro laboral. La Ley se ajusta a los principios que conforman la seguridad social: universalidad, integridad, unidad, uniformidad y solidaridad.

En Venezuela, cada año se producen más de 120 mil accidentes de tránsito vial, de los cuales cerca de 3.000 son casos fatales. Los accidentes matan más que el cáncer, las enfermedades del corazón y la neumonía, entre las personas de 1 a 35 años de edad. Los accidentes causan perjuicios económicos del orden de los 1,3 billones de bolívares (\$ 465,110) para el año 2005.

De acuerdo al Artículo 69, “se entiende por accidente de trabajo todo suceso que produzca en el trabajador (a) una lesión

funcional o corporal, permanente o temporal, inmediata o posterior, o la muerte, resultante de una acción que pueda ser determinada o sobrevenida en el curso del trabajo, por el hecho o con ocasión del trabajo” [75]

Conducir un transporte automotor es un trabajo de alta responsabilidad. Los accidentes de tránsito vial pueden ser considerados accidentes de trabajo. De acuerdo a la Ley (Art. 58) , el empleador o empleadora, él o la contratante o la empresa beneficiaria, según el caso, adoptarán las medidas necesarias para garantizar que, con carácter previo al inicio de su labor, los trabajadores y trabajadoras reciban información y capacitación adecuada acerca de las condiciones inseguras de trabajo a las que vayan a estar expuestos, así como los medios o medidas para prevenirlas. [2,75]

2005 **LEY ORGANICA DE CIENCIA Y TECNOLOGIA E INNOVACION, LOCTI**

La Ley Orgánica de Ciencia y Tecnología e Innovación (Gaceta Oficial No. 38.242 de fecha 3 de agosto de 2005) tiene por objeto desarrollar los principios orientadores que en materia de ciencia, tecnología e innovación y sus aplicaciones, establece la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, organizar el Sistema Nacional de Ciencia, Tecnología e Innovación, definir los lineamientos que orientarán las políticas y estrategias para la actividad científica, tecnológica, de innovación y sus aplicaciones, con la implantación de mecanismos institucionales y operativos para la promoción, estímulo y fomento de la investigación científica, la apropiación social del conocimiento y la transferencia e innovación tecnológica, a fin de fomentar la capacidad para la generación, uso y circulación del conocimiento y de impulsar el desarrollo nacional.

Cualquiera que sea el nivel de motorización en Venezuela, es necesario mejorar la seguridad del sistema de tránsito para todos sus usuarios y reducir las desigualdades actuales en cuanto a los riesgos de sufrir traumatismos por colisiones en la vía pública. Para ello habrá que adoptar un enfoque que incluya varios elementos decisivos que no estaban presentes en las estrategias anteriores. Ello requerirá que los que elaboran las políticas y los encargados de aplicarlas, así como los profesionales y los especialistas, reconozcan que los traumatismos causados por el tránsito constituyen un problema urgente al que pueden aplicarse soluciones ya bien conocidas. Requerirá también integrar las estrategias de seguridad vial con otros objetivos estratégicos, tales como los relacionados con el medio ambiente, la accesibilidad y la movilidad.

Las inversiones en proyectos de innovación se pueden hacer en procesos relacionados con las actividades de la empresa, en la formación y capacitación, como por ejemplo la Escuela de Conductores; en el apoyo a campañas de Educación y Seguridad Vial; en la publicación de materiales didácticos relacionados con el tema vial; en la creación o desarrollo de software o de tecnología nacional; inversiones en el fortalecimiento del talento humano; financiamiento de tesis de grado y postgrado. [113]

2006 **RESOLUCION CONJUNTA DE TRES MINISTERIOS**

El Ejecutivo Nacional, considerando que es de su competencia la regulación y formulación de políticas en materia de vialidad, de circulación, tránsito y transporte terrestre dicta una Resolución Conjunta por vía de los Ministerios de Interior y Justicia, Infraestructura y Defensa (Gaceta Oficial No. 38.348, de fecha 2 de enero de 2006) por medio de la cual se puso en vigencia las directrices necesarias para la coordinación entre los órganos y entes de la administración pública, con competencia en materia de tránsito y transporte terrestre, con la finalidad de fijar medidas a adoptarse para reducir los niveles de siniestralidad vial en las autopistas y carreteras.

La Resolución conjunta contribuye a establecer mecanismos de coordinación entre los cuerpos de policías viales a nivel nacional. En Venezuela existen 86 cuerpos de policías a escala nacional, estatal y municipal, de ellas 68 son de circulación vial establecidas en los municipios. La coordinación es factor indispensable para ejercer un efectivo control y vigilancia del tránsito de más de 4.500.000 vehículos automotores que circulan en el país.

Para fortalecer esta Resolución el Ministerio de la Defensa creó el *Programa de Fortalecimiento del Servicio de Vigilancia y Seguridad Vial de la Guardia Nacional*, para atender las principales carreteras y autopistas del país. Ello implicó la formación de 2.800 efectivos en el área de la educación y seguridad vial. [76]

2008 **LEY ORGANICA DEL SERVICIO DE POLICÍA Y DEL CUERPO DE POLICIA NACIONAL**

Para los venezolanos la seguridad constituye uno de los valores superiores de la calidad de vida. Garantizar la seguridad ciudadana es una función del Estado que se ejerce en el ámbito nacional, estatal y municipal. El Decreto con rango, valor y fuerza de Ley Orgánica del Servicio de Policía y del Cuerpo de Policía Nacional (Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5.880, miércoles 9 de abril de 2008)

tiene por objeto regular el servicio de policía en los distintos ámbitos político-territoriales y su rectoría, así como la creación, organización y competencias del Cuerpo de Policía Nacional, con fundamento en las normas, principios y valores establecidos en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.

El Servicio de Policía es el conjunto de acciones ejercidas en forma exclusiva por el Estado a través de los cuerpos de policía en todos sus niveles, conforme a los lineamientos y directrices contenidos en la legislación nacional y los que sean dictados por el Órgano Rector, con el propósito de proteger y garantizar los derechos de las personas frente a situaciones que constituyan amenaza, vulnerabilidad, riesgo o daño para su integridad física, sus propiedades, el ejercicio de sus derechos, el respeto de sus garantías, la paz social, la convivencia y el cumplimiento de la ley. Según el Artículo 4º, numeral 4, son fines del servicio de policía, entre otros, controlar y vigilar las vías de circulación y el tránsito.

De acuerdo con la Ley, el objetivo y los principios generales que rigen la actuación del servicio de policía son: “la celeridad, información, eficiencia, cooperación, respeto a los derechos humanos, universalidad e igualdad, imparcialidad, actuación proporcional y participación ciudadana”.

Esta nueva Ley disolverá progresivamente las organizaciones de protección y seguridad ciudadanas a escala estatal y municipal; las fusionará en un solo órgano nacional y será administrado por el Gobierno Nacional. En este sentido, importantes instituciones policiales como el Cuerpo de Investigaciones Científicas y Criminalísticas (CICPC) , la Dirección de Servicios de Inteligencia y Previsión, DISIP, la Policía Metropolitana (P.M.) , entre otros, pasarán a unirse a la Ley.

Es importante señalar también que la Policía de Tránsito junto con las policías: comunal, penitenciaria, diplomática, antidrogas, aduanera, anticorrupción, migración, y contra la delincuencia organizada está contemplada dentro de este nuevo ordenamiento jurídico.

De acuerdo a la quinta disposición transitoria de la Ley, en un término no mayor de un año, a partir de la publicación del presente Decreto con rango, valor y fuerza de Ley Orgánica, el Presidente de la República en Consejo de Ministros dictará el instrumento mediante el cual se establecerán los mecanismos necesarios para la integración del Cuerpo Técnico de Vigilancia de Transporte Terrestre al Cuerpo de Policía Nacional.



Todo lo concerniente a la formación policial, la formación continua y el papel que desempeñarán los institutos universitarios y otras instituciones educativas, está contemplado en los Artículos 58, 59 y la sexta disposición transitoria.

En Venezuela existen 113 cuerpos de policías, 24 son regionales y 89 dependen de las alcaldías. Todas esas policías tienen un total de 115.997 efectivos. El 86,7% son de género masculino y tan sólo 13,13% son mujeres. Del total de los cuerpos policiales, el 52% de sus efectivos cumplen reales funciones de patrullaje, el resto está en bancos, sedes diplomáticas, organismos públicos, escoltas, de reposo o pre-jubilados. El 70% no cuenta con los necesarios manuales de procedimientos, mientras que el 76% de estos cuerpos policiales tampoco tienen los precisos manuales de organización. (Cifras de CONAREPOL-U.N. 04/11/07).

De los 89 cuerpos policiales dependientes de las alcaldías, un número considerable atiende labores de tránsito y transporte terrestre, de acuerdo a la Ley. El INTTT, a través del CTVTTT, atiende más de doscientos comandos de tránsito en los distintos estados del país.

En todo el territorio nacional funcionan 18 centros de formación policial permanentes dependientes de los municipios, mientras que 36 cuerpos policiales forman a sus funcionarios en sus propias instalaciones.

Todas estas cifras ofrecidas por la Comisión Nacional para la Reforma Policial, CONAREPOL, son imprescindibles tomar en consideración en la estructuración de la Ley Orgánica que entra en acción en fecha próxima.

Las autoridades reconocen que el déficit de Vigilantes de Tránsito y Policías de Circulación se calcula en 25 mil efectivos. Actualmente hay alrededor de 8.300 vigilantes de tránsito a escala nacional, de los cuales una buena parte está en proceso de jubilación. Esta cantidad resulta insuficiente para atender una red vial calculada en 95.000 kilómetros y un parque automotor de más de 5,2 millones de vehículos. Las Policías de Circulación regionales y municipales y la Guardia Nacional, aportan más de 4 mil efectivos al sistema vial.

La nueva Ley Orgánica del Servicio de Policía y del Cuerpo de Policía Nacional que tiene entre sus objetivos la regulación de la función policial en general y su ejercicio en el ámbito nacional, estatal y municipal, deberá dignificar cada vez más el ejercicio

del vigilante de tránsito y policía de circulación, estableciendo mayores incentivos y consagrando un régimen de remuneración y seguridad social que le garantice niveles de trabajo y vida acorde con la loable misión de preservar la vida de la ciudadanía, esa debe ser una meta permanente de las autoridades de tránsito para incorporar nuevos funcionarios al servicio del transporte terrestre. [114]

La nueva Ley de Transporte Terrestre, promulgada el 1ro de agosto de 2008, publicada en Gaceta Oficial No. 38.985 modifica el Artículo 60 del Decreto con Fuerza de Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, referente a la *obligatoriedad de la Educación y Seguridad Vial*. A tal efecto, el Artículo 88 señala: "El Ministerio de Educación incluirá en todos los niveles y modalidades del sistema educativo venezolano, programas permanentes de enseñanza en materia del Sistema de Transporte Terrestre, Educación y Seguridad Vial. Las personas jurídicas públicas y privadas y la sociedad civil organizada, actuarán coordinadamente con los organismos competentes en materia de transporte terrestre y de Protección Civil, en el desarrollo de los programas de enseñanza que se imparten de manera permanente, así como los de formación cívica y prevención."

Para contribuir y respaldar el cumplimiento de la *obligatoriedad de la Educación y Seguridad Vial*, la Ley en su Artículo 32 crea el *Fondo de apoyo a la Seguridad Vial*, el cual tendrá como objetivo principal optimizar la prestación del servicio de vigilancia y seguridad vial en el territorio nacional, mediante la elaboración de programas y proyectos de inversión en materia de equipamiento y educación vial que serán sometidos anualmente o con la periodicidad que requieran las circunstancias, a la aprobación del Consejo Directivo del Instituto Nacional de Transporte.

El *Fondo de apoyo a la Seguridad Vial* dependerá del Instituto Nacional de Transporte Terrestre que administrará los recursos provenientes de las multas impuestas y constancias de revisión efectuadas por el Cuerpo Técnico de Vigilancia del Transporte Terrestre, los cuales serán distribuidos de la siguiente manera: 1) un sesenta por ciento exclusivamente para el fortalecimiento y equipamiento del Cuerpo Técnico de Vigilancia del Transporte Terrestre; 2) un cuarenta por ciento para el desarrollo e implementación de planes, programas y proyectos de educación y seguridad vial. (Art. 36)

La ley deroga el Decreto con fuerza de Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, (Gaceta Oficial No. 37.332 del 26 de noviembre de 2001) Persigue regular, ordenar y desarrollar el transporte y tránsito terrestre en razón de la cual se garantiza la seguridad a la vida. Con tal fin establece los mecanismos de prevención, control y regulación del sistema de transporte en todas sus modalidades, haciendo que las autoridades que lo integran obedezcan a los mismos criterios y políticas para ofrecer a los particulares seguridad jurídica y mejores servicios.

El régimen del transporte terrestre previsto en la presente Ley constituye una actividad de interés social, pública y estratégica a cuya realización concurren el Estado, los ciudadanos, la sociedad organizada y los particulares, de conformidad con la Ley. La regulación del transporte terrestre corresponde a los órganos competentes en esta materia. La competencia se distribuye entre el Poder Público Nacional, Estatal y Municipal.

De acuerdo al Artículo 13, el sistema de transporte terrestre debe responder a los principios de la actividad sustentable y a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas, de disminuir la contaminación ambiental, garantizar el buen trato a los usuarios, la seguridad y comodidad en los servicios de transporte público y la participación ciudadana, orientado a satisfacer las necesidades y requerimientos de la movilidad y accesibilidad en todos los ámbitos de la vida ciudadana.

El Ejecutivo Nacional, por órgano del Ministerio de Infraestructura, es el rector del transporte terrestre y le corresponde la elaboración de las políticas, estrategias, planes nacionales, planes sectoriales y normas generales que regulan la actividad del Sistema de Transporte Terrestre. Las autoridades administrativas son el propio Ministerio de Infraestructura, el Instituto Nacional de Transporte Terrestre a escala nacional y las gobernaciones, alcaldías municipales y metropolitanas, por intermedio de sus órganos administrativos competentes, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones.



Los órganos de ejecución, autoridades encargadas de realizar y verificar el control del sistema de transporte terrestre, son el Cuerpo Técnico de Vigilancia del Transporte Terrestre, el cual actuará coordinadamente con el Instituto Nacional de Transporte Terrestre, orgánicamente adscrito al Ministerio de Infraestructura y las Policías de Circulación, municipales, metropolitanas y estatales, que conforme a la Ley tengan dentro de sus funciones el control de la operación del transporte terrestre.



El Instituto Nacional de Transporte Terrestre, INTT, es el brazo ejecutivo del organismo rector (Ministerio de Infraestructura). Dentro de sus múltiples atribuciones están la de promover la educación y seguridad vial; llevar las estadísticas del transporte terrestre y dispositivos para el control del tránsito.

Además del Fondo de Apoyo a la Seguridad Vial, la Ley introduce importantes modificaciones al Decreto con Fuerza de Ley que le antecedió y agrega nuevos artículos que contribuirán de manera plena a mejorar la seguridad vial:

1. Incluye como destinatarios del sistema de transporte terrestre a las personas de movilidad reducida con las condiciones especiales que debe tener el transporte terrestre que facilite su desplazamiento (Art. 8)
2. Desincorpora vehículos en mal estado de circulación y los sustituye con el Programa de Renovación promovido por el Estado (Art 41)
3. Dentro de la clasificación de los vehículos de transporte terrestre incluye a los no motorizados o de tracción de sangre y a las maquinarias y aparatos aptos para circular (Art. 45)
4. El Cuerpo Técnico de Vigilancia del Transporte Terrestre tiene la competencia exclusiva para el control de la circulación del tránsito, del transporte de personas y de carga, en las carreteras y autopistas o vías expresas nacionales, aun cuando atraviesen zonas urbanas, incluyendo dentro de éstas los distribuidores y sus ramales principales de interconexión de alta velocidad y ocupación vehicular que se encuentran conexos con el sistema de vialidad nacional. Igualmente, podrá inspeccionar los estacionamientos autorizados para guarda y custodia de vehículos, y demás atribuciones de conformidad con esta Ley y su Reglamento. (Art. 19)
5. Todo vehículo automotor deberá tener instalado y en perfecto estado de funcionamiento, dispositivos que permitan obtener un registro gráfico de la velocidad y distancias recorridas en función del tiempo y características de la vía, de conformidad con el Reglamento de esta Ley. Los dispositivos de control a que se refiere este artículo deberán demostrar anualmente la idoneidad de sus sistemas. (Art. 47)
6. La Fuerza Armada Nacional ejercerá excepcionalmente funciones especiales de autoridad administrativa para el control y vigilancia

del tránsito en la red vial, de conformidad con la legislación de la materia. (Art. 21)

7. Resultará obligatorio el Seguro de Responsabilidad Civil para las motocicletas en las mismas condiciones que rigen para los automóviles. (Art. 58)
8. Se establece la licencia de primer grado para conducir vehículos no motorizados Tipo "A", a personas mayores de catorce (14) años para conducir vehículos de tracción humana y Tipo "B" a personas mayores de dieciséis (16) años para conducir vehículos de tracción animal (Art. 67).
9. Todo conductor (a) de un vehículo a motor está sujeto a las siguientes obligaciones:

 Numeral 3: portar el certificado psicológico vigente en los casos previstos en el Reglamento de la Ley, numeral 6: no provocar ruidos contaminantes al ambiente, numeral 7: asegurar que los niños o niñas menores de diez (10) años de edad ocupen los asientos traseros del vehículo. Cuando se trate de infantes deben ser transportados, en todo caso, en asientos especiales para tal fin. (Art. 73)
10. Las autoridades administrativas competentes implementarán los sistemas de tránsito peatonal y de vehículo tipo bicicleta, a fin de garantizar su circulación y prioridades de paso por las vías públicas y demás zonas especialmente acondicionadas para ello. El Reglamento de esta ley establecerá las normas especiales para la circulación de peatones y bicicletas (Art. 84)
11. En todos los vehículos de carga con capacidad mayor a los tres mil quinientos (3.500) kilogramos, no se permite el transporte de personas menores de diez años; asimismo, se prohíbe llevar personas en los vehículos de carga en la parte destinada para transportar la mercancía, con las excepciones previstas en el Reglamento de esta Ley. En los vehículos de transporte público de personas no se permite viajar en los asientos delanteros a menores de diez (10) años, mayores de sesenta (60) años, discapacitados y mujeres en estado de gravidez; a tal fin, los vehículos deberán contar con espacios y asientos especialmente acondicionados. (Art. 85)
12. Las entidades federales, en coordinación con el Instituto Nacional de Transporte Terrestre, son los órganos encargados para otorgar los permisos para instalar vallas, carteles o anuncios de



publicidad institucional y comercial en las adyacencias del derecho de vía, en las carreteras y autopistas nacionales, aunque se encuentren ubicadas en zonas urbanas.

Las autoridades municipales y metropolitanas son los órganos competentes para otorgar los permisos para instalar vallas de publicidad institucional y comercial en las vías públicas de su jurisdicción, de conformidad con los criterios técnicos establecidos por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre. (Art. 90)

13. Queda prohibida la instalación de medios publicitarios en las intersecciones de vías, distribuidores de tránsito, puentes, viaductos, túneles, pasos peatonales y separadores de avenidas, autopistas y carreteras. (Art. 91)
14. Queda prohibida la colocación de anuncios, carteles, vallas y avisos publicitarios que induzcan al consumo de bebidas alcohólicas en toda la red vial pública o privada de uso permanente o causal y en una franja de los predios colindante a las mismas, equivalente a cincuenta metros medidos desde el eje de la vía en las autopistas nacionales; de treinta metros medidos desde el eje de la vía en las carreteras pavimentadas y quince metros medidos desde el eje de la vía en las carreteras no pavimentadas; dentro o fuera del derecho de vía. También quedan prohibidos los mensajes que induzcan al consumo de bebidas alcohólicas en unidades de transporte público o privado de personas y de carga. Quedan excluidos de esta prohibición los anuncios de simple identificación y los que no induzcan al consumo de este tipo de bebidas. (Art. 92)
15. Los usuarios tienen derecho a, numeral 5: recibir atención especial en caso de discapacidad de niños con edad hasta seis años, personas mayores de sesenta años y mujeres en estado de gravidez o personas con niños en etapa de lactancia. (Art. 109)
16. Las escuelas para conductores contarán con instructores debidamente autorizados por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre, mediante la aprobación del curso correspondiente de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley. (Art. 142)
17. Los peatones, ciclistas y demás conductores de vehículos de tracción a sangre que incumplan con las disposiciones de esta Ley y su Reglamento o en las Resoluciones que dicte el Ministerio con competencia en la materia de Transporte Terrestre, serán amonestados por el órgano de ejecución competente y deberán

asistir a un curso formativo, conforme a lo indicado en el Reglamento de esta Ley. (Art. 174)

18. Los conductores de vehículos que efectúen competiciones de velocidad o “piques” en las vías públicas, serán sancionados con multa de cien (100) U.T. Unidades Tributarias, sin perjuicio de las demás sanciones penales o civiles correspondientes. [142]





EDUCACION, COMUNICACION E INFORMACION

En los últimas décadas un cambio vertiginoso afecta a todos los venezolanos y venezolanas en el sistema de transporte terrestre: el espectacular crecimiento en la matrícula vehicular; la mejora y la expansión de la red vial; el diseño de nuevas marcas y modelos de vehículos más veloces; los altos índices de contaminación atmosférica, sónica y visual; el incremento de los accidentes de tránsito con elevadas cifras de muertes, lesionados y daños materiales, han colocado al país con la mayor tasa de siniestralidad en el continente americano.

Es también notable el déficit de vigilantes y policías de circulación (cerca de 9 mil) para atender un parque automotor superior a los 5,2 millones de unidades; el incremento desorbitado de la telefonía celular; el bajo número de vehículos asegurados (30% del parque automotor) ; el elevado número de vehículos con notables fallas mecánicas que transitan por la red vial; los altos costos ocasionados por los accidentes viales (1,8% del PIB) ; la juventud e inexperiencia de nuevos conductores, son algunos de los factores que han contribuido a que se advierta claramente que el problema de la educación en general y el de la educación para lograr la seguridad vial en particular requieren mayor atención en el ámbito nacional.

La educación vial es un componente esencial de toda estrategia que tenga por objeto reducir los traumatismos de que suelen ser víctimas los usuarios del sistema del tránsito y transporte terrestre y es una medida recomendada en el país, con mayor énfasis en los últimos treinta años por múltiples razones, ha consistido por muchos años en el aprendizaje de conocimientos, formación de hábitos y actitudes en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas para dar respuesta adecuada, segura y fluida en las distintas situaciones del tránsito vial. Pero nunca había sido comprendida tan amplia y profundamente como en la actualidad.

Los cometidos de la educación para la seguridad vial son tan variados y múltiples como la vida misma. No consisten simplemente en mantenerse al tanto y respetar las normas y orientaciones que rigen el tránsito por la vía pública, así como sus modificaciones y actualizaciones, como ciudadano en forma-

ción o como adultos responsables, sino también -y con la misma urgencia- a estimular y capacitar a millones de personas para que sepan identificar y ejercitar, a percibir y prevenir las situaciones de riesgo que implica sufrir traumatismos como consecuencia de los accidentes de tránsito vial; a desarrollar cualidades, habilidades, conductas y capacidades por el respeto, la tolerancia, la amabilidad, cortesía, asertividad, empatía y especialmente prudencia, factores indispensables para desenvolverse adecuadamente en espacios públicos compartidos, porque elevan la calidad de vida y la convivencia pacífica y armónica.

La definición del concepto de educación y seguridad vial ha tenido varias acepciones con el transcurrir de los años. Fue en noviembre de 1982 a través de la Comisión de Integración Institucional de Educación Superior de la Región Centro Occidental (Decreto Presidencial No. 42) cuando se unificó criterios en torno a este importante tema. Según la comisión, la educación vial se define como el proceso de aprendizaje a través del cual se adquieren conocimientos, desarrollan habilidades, destrezas, actitudes y forman hábitos para asegurar un comportamiento adecuado en el conductor, pasajero y peatón que le permita actuar de manera sensata y razonable en el escenario vial, al comprender y respetar las leyes, reglamentos y normas que regulan el tránsito y el transporte terrestre para prevenir accidentes viales.

Educar a los niños, niñas y adolescentes; orientar y mantener informados a los adultos para que cada uno desde su propia condición: conductor, pasajero, peatón, sea capaz de comprender que ellos son los propios responsables del cuidado de su propia vida en la vía pública, como asimismo, de respetar y cuidar de la vida de los otros, especialmente de aquellos que están a su cargo, es el propósito central de la educación y seguridad vial. [2]

Desde el año 1951, una vez creada la Comisión Nacional de Tránsito, la cual luego se convirtió en la Dirección General Sectorial de Transporte y Tránsito Terrestre, bajo la dirección de los profesores Enrique Mendoza Díaz, (Director) y Germán Quintero Maraut (Subdirector) , se funda la Escuela Nacional de Tránsito que comenzó a funcionar en Caracas, en una sala del cuarto piso del Edificio Soubllette.

De esa importante institución vial egresaron la primera y segunda promoción de jóvenes fiscales de tránsito, luego de efectuar cursos de capacitación para autoridades de tránsito durante seis meses, en la cual recibían instrucciones sobre vialidad, relaciones humanas, matemáticas, primeros auxilios, dactiloscopia, legislación de tránsito, mecánica, dibujo, castellano, urbanidad, balística, defensa personal, conducción de motos y vehículos.

La Escuela recibió sus primeros alumnos el 7 de enero de 1952. La primera promoción, integrada por cuarenta y un jóvenes egresa el 29 de junio de 1952, quienes pasan a formar parte del personal que cumpliría funciones en la vigilancia de las carreteras Caracas- La Guaira, Caracas-Los Teques. En ese año la escuela deja de funcionar temporalmente y continuó operando luego en diferentes sitios en Caracas: Urbanización Las Palmas; Escuela de Jinetes; Escuela Técnica Industrial de la Ciudad Universitaria; en la esquina de Bolero y en el Centro de Instrucción Policial de El Junquito, funcionando allí hasta el año 1970.

A partir de ese año y mediante resolución No. 0234 emanada de los Ministerios de la Defensa y Comunicaciones se designaron Oficiales de las Fuerzas Armadas de Cooperación para comandar el Cuerpo de Vigilancia. La Escuela de Tránsito fue mudada a la sede del Destacamento No. 50 de las Fuerzas Armadas de Cooperación en Paracotos, Estado Miranda, desde el año 1971 hasta el año 1976, egresando de la misma 19 cursos de Vigilantes, elementos de tropas y Guardias Nacionales. Paralelo a éstos, en Caracas, en la sede del módulo del centro en la esquina de Puente Hierro se realizaron dos cursos de especialización de Sub-oficiales, un curso piloto en 1968, un curso especial de motorizados, curso de brigada femenina, brigada universitaria en el año 1976 y partes de estos cursos se efectuaron el Cuartel Santiago Mariño. [44]

1967

PATRULLA ESCOLAR DE TRANSITO

Las primeras patrullas escolares de tránsito se crearon en mayo del año 1967, a través de la Dirección de Tránsito Terrestre. El objetivo general es:

Complementar los conocimientos recibidos en el aula e integrar-los a la personalidad del alumno por medio de la experiencia propia al accionar como guías de sus compañeros en el uso apropiado del Sistema de Tránsito Terrestre, adyacente a su escuela y sus objetivos específicos:

- Desarrollar en los alumnos la capacidad de participar, activa y responsablemente en la organización escolar.
- Reforzar las actitudes solidarias y participativas, el compañerismo y la responsabilidad, a través del cumplimiento de las normas de tránsito y la colaboración en la protección de los demás compañeros de estudio en la vía pública.
- Integrar las conductas correctas con actitudes de autoseguridad, cortesía, respeto y consideración.

La ejecución de este Programa le corresponde a la Patrulla Escolar, la misma está integrada por educandos de quinto y sexto grado del nivel de Educación Básica. [85]

La historia de la Patrulla Escolar de Tránsito Terrestre se puede resumir así:

En el año 1957 la Dirección de Tránsito Terrestre elaboró el Plan de Educación Vial Escolar en el que se contempló la Organización de las Patrullas Escolares de Tránsito en las diferentes escuelas y colegios de todo el país. Luego, en 1958, crea la División de Educación y Divulgación Ciudadana, hoy Educación Vial, para la instalación, el funcionamiento y organización de las Patrullas Escolares, tomando como centros pilotos los grupos escolares de la ciudad de Caracas "República del Ecuador", "República de Bolivia", "José Ignacio Paz Castillo" y "Enrique Chaumer".

En 1959 se forma al personal egresado de la Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial para prestar servicio en la División de Educación y Divulgación Ciudadana, con instructores de las patrullas escolares. El Programa de Patrullas Escolares se extiende al resto del país con dos escuelas como centro piloto. Luego, cae en un período recesivo por falta de recursos, durante el lapso comprendido entre 1961 y 1966.



Desde el año 1967 la empresa Ford Motors de Venezuela comienza a apoyar el Programa. En la ciudad de Valencia, estado Carabobo, crea el Centro Piloto. Se toma este año como el resurgir del Programa de Patrullas Escolares a escala nacional. En 1992 la División de Educación y Divulgación Ciudadana, responsable de la Conducción de la Patrulla Escolar, pasa a llamarse División de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre, D.V.T.T.T. Esta institución ha cumplido durante varias décadas una importante labor educativa en el área de la seguridad y educación vial.

En la actualidad, 2009, el Programa de Patrullas Escolares amplía su cobertura y se rige por el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, emanado por el Ministerio del Poder Popular para la Educación. Hasta esta fecha han sido atendidas 2.568 escuelas que tienen 48.459 patrulleros escolares y beneficia a 3.385.620 niñas y niños de todo el país.

El Ministerio del Poder Popular para la Educación, a través de sus coordinaciones regionales intersectoriales y la División de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre, trabajan conjuntamente en su desarrollo. [48,120]

1976

ESCUELA DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD VIAL

Por Resolución conjunta de los Ministerios de Comunicaciones y Defensa, No. 1.707, de fecha 3 de agosto de 1976, publicado en la Gaceta Oficial No. 31.037, se fusionan la *Escuela Nacional de Tránsito*, dependiente de la Dirección de Tránsito del Ministerio de Comunicaciones, que venía funcionando en Paracotos, estado Miranda, con la *Escuela de Especialización Vial*, de las Fuerzas Armadas de Cooperación del Ministerio de la Defensa, con sede en La Encrucijada, estado Aragua.

La Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial, *Escuvial*, tuvo sede en la propia Encrucijada, bajo la dirección y control de oficiales de la Guardia Nacional. En el año 1996 se rompe la fusión Ministerio de Comunicaciones-Ministerio de la Defensa. Se elimina la formación de vigilantes de tránsito. En 1998 es cambiado el nombre a *Escusopfac*. [5-46]

El día 21 de febrero de 1977 se inició el primer curso integrado de Vigilantes y Guardias Nacionales, cien alumnos procedentes de la Escuela de Formación de Guardias Nacionales, 150 reservistas, 30 efectivos de tropa becados, pertenecientes a la Policía Militar y Fuerza Aérea, que culminó a fines del mes de junio del mismo año. A partir de este momento la Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial había funcionado de forma ininterrumpida, habiendo egresado hasta la presente fecha, el segundo curso integrado por Guardias Nacionales y Vigilantes de Tránsito, en diciembre de 1977, 381 vigilantes y 47 Guardias Nacionales, un curso especial en los diez primeros meses de 1978, formado por 50 alumnos, los cuales al egresar pasaron a trabajar a la orden de la Compañía Anónima Metro de Caracas, *Cametro*.



En julio de 1978 se inicia el primer curso para aspirantes al grado de Oficial de 3era. de Tránsito Terrestre (hoy Sub-inspectores) , integrado por 40 Sub-oficiales, Clases y Vigilantes Femeninas, éste concluye a mediados de 1979. Igualmente de forma sucesiva, se efectuaba en la escuela el curso de formación de vigilantes No. 06, un curso especial para motorizados, el curso de formación No. 07 y Curso No. 08.

Asimismo, se han efectuado dos cursos para distinguidos y vigilantes conductores de vehículos pesados. Dentro de los cursos dictados en la Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial se mencionan a Guardias Nacionales Especialistas, Guardias Nacionales en Capacitación, Policías Militares, Policías Navales, Sargentos Técnicos de la Fuerza Aérea, Alféreces integrantes de la promoción Boyacá en vigilancia y seguridad vial. Capítulo aparte tiene el primer curso de formación de oficiales que conforman la promoción "Bicentenario Natalicio del Libertador".

Este grupo de bachilleres fueron huéspedes de la Escuela en el duro trajinar de su formación, de sol a sol, en operativos, en pasantías, en rol académico y de servicios internos durante su formación, la cual coronó en el mes de diciembre del año 1982 y viene a ser la primera Promoción de Oficiales de Tránsito Académica, orgullo natural de la Escuvial.

Desde esa fecha hasta 1997 egresaron las promociones números 23 y 24 entre los años del 1995 y 1996, respectivamente, más dos promociones de vigilantes que fueron formados en la Escuela de Policías Región del Centro. Igualmente, en la Unidad 43 con sede en el estado Guárico, fueron formados 40 Brigadistas Juveniles. Estos, luego de haber realizado un curso de capacitación, fueron dados de alta y pasaron a formar parte del Cuerpo de Vigilancia. La Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial desde su fundación en 1976 formó un total de 8 promociones de oficiales académicos y 24 promociones de vigilantes, aparte de los especialistas de la Guardia Nacional, Fuerzas Armadas y otros organismos afines, cerrando su ciclo en 1997 y quedando la institución huérfana de un instituto de formación.

La Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial fue la primera institución de educación formal para atender al tránsito y transporte terrestre en todo el territorio nacional con criterios pedagógicos, técnicos y científicos. Cumplió una magnífica labor en la formación de hombres y mujeres en el área de la seguridad vial. Durante 20 años de funcionamiento conformó ocho pro-

mociones de oficiales y veintiséis cursos de vigilantes viales. Mención especial tuvo la primera promoción de oficiales en el año 1980.

1976

BRIGADAS JUVENILES

En el año 1976, a objeto de dar continuidad al trabajo realizado por los Patrulleros Escolares, surge la necesidad de crear las *Brigadas Juveniles de Tránsito Terrestre*, siempre con el apoyo del Cuerpo Técnico de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre y el Ministerio de Educación.

Con el programa Brigadas Juveniles se pretende sensibilizar a la ciudadanía en general y a la juventud en particular respecto de la problemática del tránsito terrestre y la normativa en materia de seguridad vial. En el mismo se contemplan actividades de carácter teórico-práctico dirigidas al entrenamiento de jóvenes, a fin de que estos asuman una actitud solidaria y efectiva hacia sus semejantes dentro de la dinámica vial.

Las Brigadas Juveniles están integradas por jóvenes entre los trece (13) y diecisiete (17) años o más, quienes desempeñan el rol de agentes multiplicadores en materia de educación vial. Este programa se mantiene en vigencia y es liderado por el Cuerpo Técnico de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre. [85]

1983

CURSOS DE POSTGRADO

Desde mediados de los años 80, dos de los más importantes centros de educación superior del país, la Universidad Central de Venezuela, UCV, y la Universidad Simón Bolívar, USB, han dictado los postgrados en Planificación del Transporte Público y Transporte Urbano, ofreciendo las opciones de especialización y maestrías para ambos casos. Ellos constituyen unos de los cursos de mayor tradición entre las opciones académicas en el país. En la actualidad otras instituciones universitarias, ULA, UCLA y LUZ, se suman a las universidades pioneras, con otras especializaciones y maestrías, signadas por diversos cambios y actualizaciones curriculares, producto de las nuevas exigencias y como forma de adecuarse a las actuales realidades, en especial los que confrontan el Sistema de Tránsito y Transporte Terrestre y el contexto socioeconómico venezolano.

En los últimos 27 años de trayectoria de los postgrados se han generado diversos proyectos de investigación como requisito



para optar al título de especialista o de magíster. La temática abordada ha sido muy diversa y ha correspondido a áreas de interés y afinidad por parte de los investigadores, más que a un contexto temático estructurado (líneas de investigación) o al Plan Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, contemplado en la Ley vigente desde Noviembre de 2001, sin que hasta el presente se traduzca en realidad.

De acuerdo a un inventario de trabajos de investigación realizados en ese lapso, el principal enfoque ha residido en la formulación de metodologías para abordar e intervenir diversos procesos y aspectos tanto de la planificación y operación de sistemas de transporte, como en el desarrollo organizacional e institucional.

Cabe destacar que aunque existe una diversidad de temas en cuanto al área de la seguridad vial que pueden ser abordados como proyectos de grado, la ausencia de líneas de investigación (ejes temáticos) y de planes y programas bien concebidos de educación para la seguridad vial, lo limitan severamente. De noventa y cuatro proyectos de investigación producidos sólo nueve cubren diversos aspectos sobre sistemas de información sobre accidentes de tránsito, cuatro se refieren a la educación para abordar la seguridad vial. Desde el punto de vista del cursante, la elección de temas sobre factores de riesgo y la educación vial en general, permitiría generar contribuciones relacionadas con las redes de problemas o áreas de interés generados a partir de demandas sectoriales.

En el área de seguridad vial, cuatro cursos de especialización y tres cursos de maestrías ofrecen cinco universidades públicas en las áreas de conocimiento de: Ingeniería, Arquitectura y Tecnología y de las Ciencias Económicas y Sociales.

1. Especialización en Diseño de Carreteras. Universidad Central de Venezuela, Facultad de Ingeniería. E-mail: ingenieria@postgrado.ucv. Caracas, Venezuela. Grado académico: *Especialista en Diseño de Carreteras*.
2. Especialización en Mantenimiento Vial, Mención: Ejecución. Universidad Central de Venezuela. Facultad de Ingeniería. Página Web: <http://neutrón.ing.ucv.ve>. Caracas, Venezuela. Grado que otorga: *Especialista en Mantenimiento Vial, mención: Ejecución*.
3. Maestría en Ingeniería Vial. Universidad de Los Andes. Facultad de Ingeniería. E-mail: inova@ing.ula.ve. Mérida, estado Mérida. Grado académico: *Magister Sciential en Ingeniería Vial*.

4. Maestría en Transporte. Universidad del Zulia. División de estudios para graduados de la Facultad de Ingeniería. Página Web: www.luz.ve/luz/postgrado. Maracaibo, estado Zulia. Grado académico: *Magíster Scientiarum en Transporte*.
5. Especialización en Transporte Público. Universidad Nacional Experimental "Simón Bolívar" (USB. Edificio Mecánica y Estudios Urbanos. Sartenejas, Baruta, estado Miranda. E-mail: post-tu@usb.ve. Grado académico: *Especialista en Transporte Público*.
6. Especialización en Ingeniería Vial, mención: Pavimento. Universidad Centro Occidental "Lisandro Alvarado". Decanato de Ingeniería Civil. E-mail 1: post-dic@ucla.edu.ve Barquisimeto, estado Lara. Grado académico: *Especialista en Ingeniería Vial, Mención: Pavimento*.
7. Maestría en Transporte Urbano. Universidad Nacional Experimental "Simón Bolívar". Edificio Mecánica y Estudios Urbanos. Página Web: www.postgrado.usb.ve. Sartenejas. Baruta, estado Miranda. Grado académico: *Magíster en Transporte Urbano*. [57-24]

Para llegar a los grupos de personas más vulnerables, los programas educativos utilizan distintos métodos, con frecuencia combinados, que van desde charlas, material impreso, películas, radio, televisión, paquetes multimediales, Internet, maquetas y simulaciones de cruces o intersecciones, juegos, cuentos, canciones y otros recursos musicales y didácticos. La educación puede impartirse directamente a la población objeto de la campaña o indirectamente por intermedio de los padres o los maestros en contextos diversos, como el hogar, consejos comunales, el aula o una situación de tránsito real.

Los accidentes de tránsito vial son hechos violentos reportados todos los días por la prensa nacional. Lo propio sucede en los noticieros y noticiarios que respectivamente se pasan por radio, televisión, cinematógrafo, Internet, donde el espacio es aún más limitado, en consecuencia, más costoso.

Para lograr sus cometidos, la educación vial se vale de diferentes clases de publicaciones periodísticas: periódicos, revistas, anuarios, boletines y gacetas. Ellas están determinadas particularmente por dos factores: por su periodicidad o lapsos de aparición y por sus manuales, guías de contenido. Hay otro grupo de publicaciones que como los folletos, hojas sueltas o

volantes y libros, presentan la particularidad de que no son regulares en su aparición, sino ocasionales o esporádicas, por lo que propiamente no pueden figurar dentro de las publicaciones periódicas, no obstante, pueden cumplir también la función de informar u orientar.

1983 **PROGRAMA INSTRUCCIONAL DE EDUCACION VIAL,
SEGURIDAD Y PRIMEROS AUXILIOS**

El Ministerio de Educación de la República de Venezuela, a través de la Oficina Sectorial de Planificación y Presupuesto, desarrolló por primera vez de manera sistemática el *Programa Instruccional de Educación Vial, Seguridad y Primeros Auxilios* para la Educación Básica (1ero al 9no Año) a partir del año escolar septiembre 1983-julio 1984, en todas las escuelas de ese nivel educativo.

El *Programa Instruccional* se desarrolló por objetivos (general y específicos) se emplearon las estrategias metodológicas y de evaluación sugeridas. Cada sub-unidad le correspondió su contenido. Se ofreció desde el primero hasta el noveno año de estudios en la Educación Básica. El Ministerio de Educación a través del Proyecto Educación Básica -Subproyecto Planes y Programas, preparó un plan de entrenamiento para los docentes responsables de esta actividad.

El contenido programático correspondiente al ciclo de cada uno de los nueve años de la Educación Básica, en el área de la educación vial, seguridad y primeros auxilios se presenta a continuación:

PRIMER CICLO / PRIMER AÑO DE LA EDUCACIÓN BÁSICA

Educación Vial, Seguridad Y Primeros Auxilios: Normas de seguridad del peatón y del pasajero; identificación de lugares seguros; señalización en las vías, semáforos y paso de peatones; formas correctas para cruzar la calle, montarse o salir del transporte escolar u otro vehículo; comportamiento ante la eventualidad de un incendio en la casa o escuela.

PRIMER CICLO / SEGUNDO AÑO DE LA EDUCACIÓN BÁSICA

Educación Vial, Seguridad Y Primeros Auxilios: Recomendaciones para cruzar las vías de tránsito y usar cualquier medio de transporte; seguridad y primeros auxilios; peligro de los fósforos, encendedores, artefactos eléctricos y líquidos calientes.

PRIMER CICLO / TERCER AÑO DE LA EDUCACIÓN BÁSICA

Educación Vial: dispositivos de tránsito en las calles y avenidas cercanas a la escuela y a la casa; educación vial; recomendacio-

nes para evitar incendios y los primeros auxilios en caso de quemaduras por fuego. Seguridad.

PRIMER CICLO / CUARTO AÑO DE LA EDUCACIÓN BÁSICA

Educación vial, transporte colectivo; normas de seguridad para el tránsito de peatones por calles, avenidas y carreteras.

SEGUNDO CICLO / QUINTO AÑO DE LA EDUCACIÓN BÁSICA

Normas de seguridad para conducir bicicletas, patinetas y otros; organización de la patrulla escolar de tránsito; accidentes en paseos, excursiones, derrumbes y explosiones de sustancias inflamables.

SEGUNDO CICLO / SEXTO AÑO DE LA EDUCACIÓN BÁSICA

Educación vial: seguridad y primeros auxilios; funciones de las señales de tránsito. Normas de prevención y comportamiento en accidentes de transporte, incendios, sismos, emergencias en áreas de gran concentración humana y encierros.

SEGUNDO CICLO / SÉPTIMO AÑO DE LA EDUCACIÓN BÁSICA

Educación vial: seguridad y primeros auxilios; funciones de las señales de tránsito; uso de dispositivos de seguridad personal; normas de prevención y comportamiento en accidentes de transporte, incendios, sismos, emergencias en áreas de gran concentración humana y encierros; vendajes; transporte de lesionados.

TERCER CICLO / OCTAVO AÑO DE LA EDUCACIÓN BÁSICA

Educación vial: factores que intervienen en los accidentes de tránsito; morbilidad y mortalidad en Venezuela; resucitación cardiopulmonar; evacuaciones en caso de emergencias; seguridad y primeros auxilios.

TERCER CICLO / NOVENO AÑO DE LA EDUCACIÓN BÁSICA

Educación vial, seguridad y primeros auxilios: causas de los accidentes de tránsito en Venezuela; prevención de accidentes viales; pasos a seguir para conducir vehículos automotores; resucitación cardiovascular; evacuaciones en casos de emergencias; normas de comportamiento en emergencias; aplicación de los primeros auxilios. [84]

1986

CONVENIO CON FESVIAL

Con la finalidad de elaborar y desarrollar campañas educativas en forma impresa y audiovisual dirigidas a educar al peatón, al pasajero y al conductor, el 30 de septiembre de 1986, el ME, MTC y FESVIAL firman Convenio de Cooperación a objeto de continuar incorpo-

rando planteles al Programa de Educación y Seguridad Vial en su especialidad de Brigadas Juveniles de Tránsito, Brigadas Voluntarias de Padres y Representantes y Transporte Escolar.

Este convenio se inició con la realización de un Taller de Educación y Seguridad Vial para Maestros de Educación Básica, a objeto de: a) sensibilizar al personal docente sobre la problemática del tránsito terrestre en el país y b) contribuir a su perfeccionamiento docente para el mejor desarrollo de los objetivos y contenidos de educación vial, contemplados en los programas de Educación Básica, específicamente en el área de salud. [85]

1993 **BRIGADA VOLUNTARIA DE TRÁNSITO TERRESTRE**

Las brigadas voluntarias de tránsito terrestre fueron creadas para ayudar a la comunidad a buscar soluciones como consecuencia de los problemas ocasionados por el tránsito terrestre, al igual que apoyar a las autoridades competentes en el cumplimiento de sus objetivos y el logro de una mejor calidad de vida en nuestro entorno.

1996 **INSTITUTO MAPFRE DE SEGURIDAD VIAL**

El Instituto MAPFRE de Seguridad Vial se crea el 19 de junio de 1996, como obra social de la Fundación MAPFRE para aglutinar las diferentes acciones sobre seguridad vial que se venían realizando por distintas entidades del Sistema Mapfre. Es una organización sin ánimos de lucro, que nace en España con la vocación de consolidar, sistematizar e impulsar una amplia gama de actuaciones, con el objetivo de prevenir y reducir los elevados índices de accidentalidad.

Para el grupo MAPFRE la Seguridad Vial es una realidad compleja que se estructura en tres factores fundamentales: la vía y su entorno, el vehículo y el factor humano. El Instituto trata de actuar sobre todos ellos. El Instituto MAPFRE de Seguridad Vial nace con el objetivo de revitalizar la educación vial como eje central de toda acción preventiva. Fruto de esta filosofía y del trabajo desarrollado en los últimos años, es el conjunto de actividades y materiales didácticos diseñados con el objetivo de colaborar con todas las personas e instituciones a fomentar la educación vial.

El Instituto MAPFRE de Seguridad Vial y Seguros La Seguridad MAPFRE, los cuales tienen su sede principal en España, comen-

zaron sus actividades en Venezuela en el año 1998, con la presentación de la *Guía del Peatón, el viajero y el ciclista*, pensada y diseñada para que los niños, niñas, jóvenes y adolescentes se preparen para hacer frente a las responsabilidades que vayan adquiriendo en el escenario vial, como peatones, conductores de bicicletas o como pasajeros. Con esta publicación se pretende enseñar y en algunos casos recordar cuáles son las reglas y comportamientos básicos para desplazarse con seguridad, de forma de adquirir hábitos encaminados a la creación de un *sentido vial*.

En la actualidad el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial se ha convertido en motor de actividades y acciones dirigidas a incrementar la seguridad del tránsito automotor. En Venezuela desarrolla una campaña desde hace 6 años dirigida a niños y docentes; a la fecha, han entregado 20 mil kits de educación vial a las escuelas. Ya son 5 campañas. [30,31]

1998 **PROGRAMA DE GERENCIA EN SEGURIDAD VIAL DE LA U.C.V.**

La Universidad Central de Venezuela, a través de su Facultad de Ingeniería, ofrece desde hace más de dos décadas cursos de Extensión Profesional en el área de la seguridad y educación vial, a través de un equipo calificado de especialistas en el área. Los cursos tienen una duración de 12 a 20 horas, se ofrecen más de 40 cursos en la propia universidad a través del Programa de Gerencia en Seguridad Vial. Cursos sobre: Aspectos Legales de la Seguridad Vial; Herramientas para el análisis de accidentes viales; Ingeniería del comportamiento humano; Aplicaciones a la seguridad vial; Ingeniería y Seguridad Vial.

El programa *Gerencia Técnica en Seguridad, Transporte y Accidentes* ofrece los cursos: Herramientas para el control del transporte de pasajeros; Herramientas para el control de transporte de carga; Investigación básica de accidentes de tránsito; Psicología aplicada a la prevención de accidentes de tránsito, educación vial, entre otros.

2002 **CONVENIO MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTES Y BRIDGESTONE FIRESTONE VENEZOLANA C.A.**

El convenio se firmó en la sede del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, en el marco de la realización del Primer Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial, realizado el 19 y 20 de Marzo de

2002 en la ciudad de Caracas, Venezuela, y tuvo por objetivo divulgar los principios de seguridad vial, su regulación en el ordenamiento jurídico venezolano y las medidas de aseguramiento vial en el estudiantado de las regiones con mayor índice de accidentes de tránsito viales y de mayor densidad poblacional, con el fin de estimular y concientizar en la población la cultura de la seguridad vial.

Para lograr el objetivo central, el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, a través de la Dirección General de Niveles y Modalidades, prestará la asesoría y determinará la oportunidad, forma y modalidades para que Bridgestone Firestone Venezolana C.A. ejecute los Talleres de Seguridad Vial, en un total de veinte talleres, los cuales tendrán los siguientes objetivos generales: 1. Contribuir a mejorar la seguridad vial del país, y 2. Fomentar una cultura vial en los adolescentes.

El convenio tiene los siguientes objetivos específicos:

(1) Identificar herramientas que contribuyan a la formación de conductores que tengan como norma la prudencia; (2) Facilitar la identificación y masificación de una cultura sobre el uso adecuado y mantenimiento de neumáticos; (3) Promover la responsabilidad personal desde la perspectiva del conductor, el acompañante y el peatón.

La Bridgestone Firestone Venezolana C.A. se compromete en lograr el enfoque hacia siete situaciones conductuales, a partir de la visión de responsabilidad y trascendencia de los jóvenes, así como de su interés por la conservación de la vida, conductas que los jóvenes aplicarán mediante el autoseguimiento: 1) uso del cinturón de seguridad; 2) uso del rayado peatonal; 3) la no ingesta de bebidas alcohólicas con énfasis cuando se maneja; 4) observancia de las velocidades máxima y mínima permitidas; 5) uso de las luces del semáforo; 6) uso de paradas peatonales y vehiculares; 7) revisión del vehículo automotor y accesorios.



De igual manera el MECD acuerda que los Talleres de Seguridad Vial están dirigidos a los estudiantes de los planteles oficiales de los niveles y modalidades de Educación Media, Diversificada y Profesional, comprendidos entre las edades de 15 a 18 años, que así lo soliciten, con un cupo promedio de 100 a 120 estudiantes por taller, en planteles ubicados en la jurisdicción de los estados con mayor índice de accidentes viales y de mayor densidad poblacional, según data del Ministerio. [8]

Una vez creada la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, CIAPEV, en mayo de 2003, una de sus principales metas fue la elaboración del Plan de Acción Nacional de Educación y Seguridad Vial, dado a conocer a la comunidad el 16 de octubre en ocasión de celebrarse la *Semana de la Educación y Seguridad Vial 2003*.

El Plan de Acción es el instrumento del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, Ministerio de Infraestructura y el Instituto Nacional de Transporte Terrestre, a través de la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, que tiene como propósito canalizar decisiones que de una manera coherente, serán rectoras de las acciones del Gobierno Nacional en materia educativa, para fortalecer y establecer el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial.

Con el Plan de Acción se cumple el mandato de la Ley de Transporte Terrestre, referidas a sus Artículos 88, 89.

Se pretende mediante este Plan, fijar los objetivos, metas, alcances y estrategias que determinarán la consecución de los retos educativos. De igual manera trazará las líneas que orientarán los esfuerzos humanos, el destino de los recursos materiales, los métodos de trabajo a cumplir y fijará la cantidad y calidad de los resultados. Es propósito fundamental del MECD y el INTTT adoptar decisiones previas a la acción, que garanticen una exitosa gestión de gobierno y permita el normal desarrollo del Programa Nacional.

La Ley Orgánica de Seguridad y Defensa: la Constitución Nacional, Ley Orgánica de Educación, Ley de Transporte Terrestre, Ley Orgánica de Protección del Niño y del Adolescente, el Decreto No. 2.404 del 20 de mayo de 2003 sobre la creación con carácter permanente de la Comisión Interministerial para la Atención Prevención y Educación Vial, CIAPEV, Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social de la Nación 2001-2007, el Proyecto Educativo Nacional y el Proyecto Pedagógico Comunitario son los fundamentos legales y los instrumentos administrativos del Plan.

El Plan de Acción Nacional de Educación y Seguridad Vial tiene como propósito esencial el cumplimiento de necesidades y expectativas de la comunidad de aumentar la sensibilidad acerca de los traumatismos causados por los accidentes de tránsito, sus graves consecuencias y los enormes costos que suponen para la

sociedad, así como generar los cambios actitudinales necesarios para mejorar su desenvolvimiento y participación como peatón, pasajero y conductor.

En consecuencia, asume el reto y compromiso de apoyar procesos y facilitar recursos que posibiliten: Fortalecer la organización, gestión y rendimiento de los planteles escolares en todos los niveles y modalidades del sistema educativo para la aplicación del Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial; organizar y poner en funcionamiento una Red Educativa Municipal, como sistema de cooperación interinstitucional para la efectividad del Plan; fortalecer procesos de participación y cogestión comunitaria mediante procesos de motivación y capacitación.

La planificación, dirección y coordinación del Plan está a cargo de la Comisión Interministerial para la Atención Prevención y Educación Vial y el Instituto Nacional de Transporte Terrestre. La CIAPEV, el INTT y las comisiones regionales de Educación y Seguridad Vial, contarán con la colaboración de la sociedad civil y otras instituciones públicas y privadas vinculadas con el Plan de Acción Nacional. La Comisión Regional liderará en su entidad respectiva y los municipios que lo conforman los procesos de implantación, desarrollo y efectividad del Programa Regional de Educación y Seguridad Vial, previsto en el Plan Nacional.

Los mecanismos de control del desarrollo del Plan de Acción Nacional Educación y Seguridad Vial, se harán a través de los procesos de evaluación, supervisión y seguimiento. La evaluación se realizará mediante un proceso continuo para medir el grado de participación y efectividad de las personas que representan los organismos e instituciones involucrados en el desarrollo del Plan.

2004 **RADIODIFUSION Y TELEVISION**

No existe prácticamente ningún sector de la educación en el cual no se haya utilizado de un modo u otro la radiodifusión y la televisión. La educación para la seguridad vial está incluida. Cabe destacar, sin embargo, que no todos los proyectos y programas han sabido aprovechar plenamente las posibilidades de esos importantes medios, ni tampoco han conseguido en todos los casos los resultados que pretendían alcanzar.

La radio y la televisión pueden ser muy útiles en los casos de los distintos tipos de enseñanza en la educación para la seguridad

vial. Al recurrir al empleo de técnicas audiovisuales para presentar la materia, al proporcionar ese vínculo personal que tantas veces brilla por su ausencia, al contribuir a fijar el ritmo de aprendizaje más conveniente y al insistir en la necesidad de la autodisciplina, la radio y la televisión pueden dar una nueva dimensión a la educación para la seguridad vial. [19]

Los canales de televisión del Estado y del sector privado fueron utilizados por la CIAPEV en diferentes ocasiones para opinar e informar de manera oportuna a la comunidad sobre la accidentalidad vial, sus consecuencias y contribución a la búsqueda de soluciones a través de las campañas permanentes de educación y seguridad vial. En la ciudad de Caracas, las televisoras del Estado, VIVE TV y VTV, ANTV, en coordinación con el Departamento de Prensa del Ministerio de Educación y Deportes, cubrieron importantes eventos del Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial. Las televisoras privadas, TELEVEN, GLOBOVISION, VENEVISION, concedieron importantes entrevistas. [126]

2004 **TECNOLOGIAS DE LA INFORMACION Y LA COMUNICACION**

El uso de las Tecnologías de la Información y la Comunicación (TIC) en la educación es hoy una de las alternativas válidas para propiciar mejoras en el medio y tratar de llegar a todos los estudiantes y usuarios. En los últimos años, las TIC se han abierto paso y han ganado un espacio legítimo en el contexto educativo en el ámbito nacional y mundial.

De la mano de las TIC, las aplicaciones de la informática, la computación y el desarrollo de las telecomunicaciones, surgen como una herramienta valiosa para la sistematización de los conocimientos que adquieren los estudiantes en su proceso de formación.

Las tecnologías son recursos y como tales deben insertarse de manera natural en los planes y actividades didácticas de los maestros y alumnos, concebidos como proyectos educativos cuya ejecución deberá orientarse hacia las nuevas formas de enseñanza.

Bajo estas premisas, en los Centros Bolivarianos de Informática y Telemática (CBIT), se entiende que un proyecto educativo no sólo es una guía para la acción, sino también un factor de cambio y de transformación, un mecanismo de unidad y de integra-

ción; oportunidad para el intercambio y avance hacia una educación de calidad.

(Los CBIT son espacios de acceso gratuito, ubicados en todo el territorio nacional. Para obtener información acerca del más cercano a su comunidad visite: www.me.gov.ve y pulse el icono FUNDABIT que se encuentra al lado derecho de la pantalla). [35]

2004 **PROGRAMA NACIONAL INTEGRAL DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL**

El Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial es la columna vertebral del Plan de Acción. Se refiere a un sector en particular: la educación y seguridad vial, por lo tanto su alcance es más específico. El Plan presenta dos líneas estratégicas de acción, las cuales deben desarrollarse de manera integral y articulada para garantizar construirle viabilidad a la formación de ciudadanos y ciudadanas en Educación y Seguridad Vial: a) la línea curricular; b) la línea de la Intersectorialidad.

En la línea curricular (contenidos y estrategias) se establecen los contenidos conceptuales, procedimentales y actitudinales, que han de desarrollarse tanto en la educación escolarizada (niveles y modalidades) como en la no escolarizada, la cual se desarrolla en los programas educativos que adelantan los distintos organismos gubernamentales y no gubernamentales, medios de comunicación, empresas, entre otros, en materia de educación vial. La organización de estos contenidos responde a una visión global integral en el conocer (contenidos conceptuales), el hacer (contenidos procedimentales) y el ser y convivir (actitudinales) como un todo.

La línea de la Intersectorialidad encuentra su justificación en los artículos 60 y 61 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, que hacen énfasis en la incorporación y participación activa de los organismos gubernamentales en los municipios y estados y de los ciudadanos de cada localidad.

Este Programa fue elaborado por un equipo de profesionales vinculados a la educación vial, representantes de diferentes instituciones públicas y privadas, quienes conformaron equipos de trabajo bajo los principios de la corresponsabilidad y concurrencia, tanto para la facilitación de las jornadas nacionales y regionales de educación y seguridad vial, como para los aportes al programa curricular y la elaboración de la versión final del mismo.

En su elaboración participaron durante veinte meses (mayo 2002-enero 2004) más de cincuenta docentes y especialistas, quienes en forma rotativa, ocasional o permanente, ofrecieron sus aportes de manera oral o escrita, siempre bajo la coordinación del la Dirección de Curriculum del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes. Este contingente de personas representaron a diversos organismos del propio Despacho de Educación, como a otros ministerios, fundaciones, consejos, federaciones, institutos. Participaron médicos, profesores, bomberos, empresarios, psicólogos, sociólogos, militares, socorristas, abogados, quienes con su empeño, compromiso y responsabilidad, motorizaron el desarrollo de todo el proceso de construcción y concreción en la planificación, elaboración y seguimiento de este Programa.



El Programa está conformado por ocho capítulos: 1) Educación, Prevención y Seguridad Vial; 2) La normativa legal vigente en el Sistema Vial; 3) Actores del Escenario Vial: conductor (a) , peatón (a) , pasajero (a) ; 4) El vehículo en el Sistema Vial; 5) La Vía en el Sistema Vial; 6) El ambiente en el Sistema Vial; 7) Problemática Vial en Venezuela: causas, consecuencias y secuelas; 8) Atención inmediata a víctimas en accidentes de tránsito. Contiene además un Cuerpo de Normativa Legal, Glosario y su correspondiente bibliografía.

El Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial está vigente. Como todo instrumento legal y pedagógico requiere ser revisado, corregido y actualizado de acuerdo a las nuevas realidades presentes en el país. La Ley de Transporte Terrestre establece en su Artículo 32 el Fondo de Apoyo a la Seguridad Vial, el cual orienta sus recursos en un cuarenta por ciento exclusivamente para el fortalecimiento y equipamiento del Cuerpo Técnico de Vigilancia de Transporte Terrestre y un sesenta por ciento para el desarrollo e implementación de planes, programas y proyectos de educación y seguridad vial y la Escuela del Transporte.

2004

REACTIVACION DE LA ESCUELA DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD VIAL, ESCUVIAL

Mediante Orden Administrativa del 24 de octubre de 2004 se reactiva la Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial, con sede en La Yaguara (antiguo Cuartel General "Santiago Mariño") como única en funcionamiento en la geografía nacional.

De inmediato ingresaron 21 aspirantes a sub-inspectores y 350 aspirantes a Vigilantes de Tránsito, teniendo como norte la formación de un nuevo perfil profesional de los subinspectores,

quienes ingresaron con una carrera universitaria, requisito exigido para optar al grado de oficial y de un nuevo Vigilante de Tránsito con un novedoso concepto, requeridos por la sociedad actual. En el mes de agosto del 2006 egresaron la 9ª Promoción de Sub-inspectores académicos y la 28ª Promoción de Vigilantes de Tránsito Terrestre.

La Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial brinda la oportunidad de una nueva alternativa de estudio, garantizando una profesión digna y una estabilidad laboral en todo el territorio nacional, con múltiples beneficios socio-económicos, formando un profesional en corto tiempo en el área de vigilancia de tránsito terrestre y la seguridad vial.

En ESCUVIAL, cursan estudios ciudadanos aspirantes en las categorías de a) vigilantes; y b) oficiales del Cuerpo de Tránsito Terrestre, respectivamente, con un nuevo perfil profesional requerido por la sociedad actual. [5-46]

2005

MATERIALES DIDACTICOS

El 2005 fue un año fructífero en la producción de materiales didácticos para incentivar la formación de niños, niñas, adolescentes y familia en general.

La CIAPEV, como institución conectora de la importancia que desempeñan los materiales didácticos en la educación para alcanzar la seguridad vial, promueve las actividades lúdicas como herramientas o instrumentos de trabajo para que de una manera amena, divertida y pedagógica (juegos, cuentos, crucigramas, adivinanzas y otros) y por demás útiles y necesarias, genere un verdadero aprendizaje de la educación vial dentro y fuera del aula.

Desde su creación, la CIAPEV ha generado la motivación suficiente para que las autoras y autores de estos materiales combinen las potencialidades didácticas de la vialidad y las áreas del saber, a través de sencillas estrategias metodológicas, sumándose de esta manera al planteamiento que hiciera la UNESCO de aprender a conocer, aprender a hacer, aprender a ser, para comprender mejor el mundo y aprender a convivir para poder vivir juntos. Estos son:

KIT DE EDUCACIÓN VIAL: LA PRÁCTICA DE LA EDUCACIÓN VIAL

Al comienzo del año 2002, Seguros La Seguridad y el Grupo Mapfre de Seguridad Vial, hizo entrega de dos mil (2000) kits de Educación Vial a las escuelas donde cursan estudios los pa-

trulleritos escolares: cada kit consta de juego de cartillas, manual para el educador (a) y un juego de memoria.

El Instituto Mapfre de Seguridad Vial y Seguros “La Seguridad” Mapfre, dándole continuidad a su campaña para que niños y niñas comiencen a adquirir un sentido de educación vial, puso a la disposición de instituciones de Educación Básica su segundo kit de Educación Vial.

Con la entrega de este material didáctico a las escuelas públicas y privadas, Seguros La Seguridad, Mapfre y el Instituto de Seguridad Vial continúan su plan de colaboración con el MECD y la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial -CIA-PEV-, a objeto de consolidar el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, que se viene implementando en todos los niveles y modalidades del sistema educativo venezolano.

JUEGO VIAL

Es una creación del diseñador gráfico José Paredes, quien en la década del 80 lo puso en el mercado después de hacerle múltiples modificaciones. Es un juego tipo *Monopolio venezolano*, donde puede participar toda la familia. Es necesario utilizar la Ley y Reglamento del Tránsito y Transporte Terrestre en su recorrido.

Es un recurso didáctico para incentivar la formación en Educación Vial. Útil para maestros, alumnos y el hogar. Su lema *Juega y aprende las señales de tránsito: no aprendas a manejar, aprende a conducir*.

Ha tenido una gran aceptación en los planteles escolares; útil para todas las edades. Dada la importancia del *Juego Vial* como instrumento didáctico, la CIAPEV gestionó la adquisición de un importante número de ejemplares, los cuales fueron distribuidos en las Escuelas Bolivarianas del Ministerio de Educación y Deportes.

El juego se propone motivar e incentivar el conocimiento de las señales de tránsito, tanto en niños (as) como en adultos, con la finalidad de contribuir a las campañas de educación vial que ha iniciado el Ministerio del Poder Popular para la Educación. En el año 2005, el juego fue evaluado de manera positiva por el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes y el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre.

CRUCIGRAMA: CONOCIENDO LA LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

El crucigrama es un pasatiempo que consiste en escribir en las casillas de un papel cuadrículado, palabras que pueden leerse lo

mismo en forma vertical que horizontalmente. Basada en esta descripción, la profesora Magally Velázquez, asesora pedagógica en el área de la educación y seguridad vial, creó el *Juego Crucigrama Vial*, con el propósito de contribuir con el conocimiento de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (2001) ahora llamada Ley de Transporte Terrestre (2008). El juego es el primero y único en su género, fue publicado y distribuido de forma gratuita por la Editorial Girasol en el año 2005 como una contribución al Ministerio de Educación y Deportes, a través del Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial (2004).

El crucigrama lo conforman ciento siete palabras horizontales y ciento tres palabras verticales, de las cuales treinta y siete están relacionadas con la Ley de Transporte Terrestre: artículos de la Ley, significados de las señales de tránsito, cinturón de seguridad, tipos de licencia para conducir, siglas de instituciones vinculadas al transporte terrestre y otros. Para guiarse por orientaciones determinadas es necesario la consulta de la Ley y su Reglamento.

ESCONDIDO EN UN JUEGO VIAL

La Licenciada Magally Velázquez, asesora pedagógica del INTT y la CIAPEV, fomenta el amor por el juego instructivo y la lectura de manera agradable y divertida para destacar la importancia de los valores educativos. Es la autora del cuento *Escondido en un Juego Vial*. La historia de un niño pemón, que desde Canaima tomó un autobús que lo llevó hasta Caracas, donde “perdido entre semáforos, bordes de acera de color amarillo o rojo; rayas blancas que atravesaban las calles de punta a punta, se preguntaba ¿Qué debo hacer?” Al final, al ser encontrado por su padre comprendió la necesidad de estudiar las señales de tránsito. La elaboración y distribución en las escuelas fue realizada por la Editorial Girasol (2005) a pedido de la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial -CIAPEV-.

SACAPIOJOS VIALES

Es un juego vial creado por la doctora Maruja Casanova, destacada pedagoga y autora de importantes obras didácticas. En esta oportunidad, en su empeño por transmitir a los docentes, niños y jóvenes una serie de valores como la responsabilidad, el respeto por la vida, el respeto a las leyes y reglamentos del transporte terrestre, escribe esta obra, especialmente para niños y niñas de la educación preescolar.

El juego seleccionado es de gran belleza e ingenio, que permite además recrear, estimular el desarrollo del pensamiento y la vena

creativa. Consiste en formar dos equipos de dos o más personas cada uno. Cada integrante será el conductor de un vehículo y el facilitador (a), el fiscal de tránsito. Se mueve el Sacapiojos tantas veces como lo indique uno de los jugadores y luego se escoge un número entre los cuatro que le corresponde. El equipo de turno deberá dramatizar sin palabras las señales de: Reglamentación, Señales de Prevención, Información. Se utilizan también los semáforos vehiculares. El juego *Sacapiojos Viales* fue patrocinado por el Ministerio de Educación a través de la CIAPEV, quien procedió a distribuirlo en los preescolares del país.

2005

PARQUES INFANTILES

Con el programa de Parques Infantiles, se promueve la educación vial mediante el desarrollo de hábitos de seguridad y destrezas en el educando de los niveles de Preescolar y Básica, al desempeñarse como peatón, pasajero o futuro conductor. La programación que se adelanta en los mismos, permite que los usuarios se identifiquen con la simbología del tránsito terrestre y logren el dominio de las normas de seguridad vial mediante la ejecución de actividades teórico-prácticas, en forma amena, participativa y sin riesgo alguno para su seguridad personal.

Los Parques Infantiles de Educación Vial sirven de modelo para realizar proyectos en esta área de tanta utilidad para nuestros niños, niñas, jóvenes y la ciudadanía en general, como una manera de incentivar los programas de Educación y Seguridad Vial en nuestro país y crear en los participantes una mentalidad preventiva que nos ayude a combatir los accidentes de tránsito.

La Fundación de Educación y Seguridad Vial cuenta en sus instalaciones con un Parque Infantil de Educación Vial, al cual se le ha dado por nombre doctor Alberto Jacir, en homenaje al fallecido médico traumatólogo, pionero también en destacar la importancia de la educación vial para la ciudadanía y recordado por su conocido lema sobre los accidentes de tránsito: *la epidemia sobre ruedas*.

La construcción de Parques Infantiles de Educación Vial, data de los años 80. En varias ciudades capitales de estado del país fueron construidos con el auspicio del Cuerpo Técnico de Vigilancia y Tránsito Terrestre, el Ministerio de Educación y el SETRA. No fueron bien utilizados, algunos desaparecieron fruto del abandono y la desidia. A partir de la década del no-

venta la Fundación de Educación y Seguridad Vial, FESVIAL, le imprime un carácter más pedagógico y técnico y publica un cuerpo de documentos para orientar a las autoridades del sector sobre la necesidad de su proliferación para contribuir al alcance de metas y objetivos del Programa Nacional de Educación Vial. [42]

2005 QUINTA EXPOSICIÓN HEMEROGRÁFICA

Paralelo al Primer Congreso Nacional Juvenil de Educación y Seguridad Vial, bajo el patrocinio del Ministerio de Educación y la coordinación de la CIAPEV, se organizó la V Exposición Hemerográfica de Educación y Seguridad Vial, *Expovial 2005*. Fue una muestra que reunió las diferentes experiencias de las coordinaciones regionales de la CIAPEV, que funcionan en las 24 sedes de las zonas educativas del Ministerio del Poder Popular para la Educación, así como iniciativas de organismos gubernamentales y no gubernamentales, comunidades educativas escolarizadas, instituciones, fundaciones, asociaciones civiles y empresas privadas que adelantan iniciativas en materia de atención y prevención vial.

Las empresas DIAGEO Venezuela, Renault de Venezuela, Schumberger, Chevron, Bridgestone Firestone Venezolana, Ford Motors, Horizontes, Vías y Señales, Editorial Santillana y Editorial Girasol, así como la Dirección de Medicina Vial de la Federación Médica Venezolana, contribuyeron significativamente con el desarrollo del Congreso y de la Exposición; mientras que Los Niños Cantores de Lara y el Grupo Polifolklor -UNEXPO- Barquisimeto, dieron fe de las distintas y variadas manifestaciones del folklore que distinguen al estado Lara y enriquecen de manera evidente la cultura centroccidental del país. [78]

2005 PARQUE DE EDUCACION VIAL DE LA UNIDAD EDUCATIVA "GRAN COLOMBIA"

El 23 de octubre del año 2005, el Presidente de la República reinauguraba la Unidad Educativa Nacional "Gran Colombia" en la ciudad de Caracas. Dentro de ese complejo se crea el Parque de Educación Vial más grande de la República Bolivariana de Venezuela. El Parque de Educación Vial de "La Gran Colombia" puede concebirse como un área de juego donde, en un escenario simulado que integra los diversos elementos del sistema vial (ser humano, vehículo, vía y ambiente) se viven experiencias de la realidad del tránsito que permiten a los niños, niñas, adoles-

centes y jóvenes, tomar conciencia de la importancia de asumir una actitud de prevención y seguridad vial sobre la base del respeto a las normas que regulan el tránsito automotor.

La construcción del parque fue posible gracias al esfuerzo coordinado realizado bajo la dirección del Ministerio de Educación y Deportes y la amplia colaboración prestada por el Fondo Nacional de Transporte Urbano, FONTUR, las empresas Schumberger de Venezuela, Horizontes, Vías y Señales y la Fundación Museo del Transporte.

El estudio diagnóstico lo realizó la Coordinación de Extensión de la Facultad de Ingeniería de la Universidad Central de Venezuela (2006-2007) , por petición de la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial -CIAPEV- que persiguió como objetivo:

“Conocer la problemática en materia de seguridad vial a escala nacional y los factores que en ella intervienen, con miras a definir líneas, políticas, medidas y acciones a desarrollar que mejoren la realidad vial y contribuyan a disminuir los accidentes de tránsito, en razón de una nueva y moderna cultura vial”.

Por su parte, la Universidad Central de Venezuela, aspiró con este trabajo de investigación realizar un estudio diagnóstico de las condiciones de seguridad vial y de la prevención de accidentes de tránsito a escala nacional, a través de un cuestionario para recabar la opinión de una muestra de usuarios del sistema vial, de actores con importantes responsabilidades de la gestión del sistema vial y de expertos en la materia, que permita emitir conclusiones prácticas de validez general, tanto nacional como local, con miras de generar programas de prevención de accidentes de tránsito.

Era necesario comenzar por la realización de un estudio que permitiera conocer el estado de la situación actual de la seguridad vial, diagnóstico de situación donde se identifiquen en forma clara y precisa las variables involucradas y definir lineamientos y acciones a seguir para mejorar la situación de la seguridad vial, que constituya un marco referencial para afrontar de manera adecuada e integral el problema de la seguridad y los accidentes, así como desarrollar la capacidad técnica para adecuar los registros de accidentes e identificar medidas requeridas para su pre-

vención, que adicionalmente sirvan de guía metodológica para proseguir otros estudios.

Durante más de cien años, desde la aparición del primer automóvil, el *Estudio Diagnóstico Basado en la Opinión sobre la Seguridad Vial y la Prevención de Accidentes de Tránsito a Escala Nacional* es el primero que se realiza en Venezuela con todo el rigor científico y tecnológico que amerita una empresa de esta naturaleza. La CIAPEV, órgano rector de la educación y seguridad vial en el país, seleccionó a la Facultad de Ingeniería de la UCV por su vasta experiencia en el área de la seguridad vial. Los especialistas responsables del estudio fueron los doctores: Grekchen Cuervo, Francisco Gruber, Paolo Maragno, José Martín de Villodres y Rafael Rodríguez. [45]

2006 **ORIENTACIONES TEORICO-METODICAS**

La presente investigación de tipo cualitativa tuvo como propósito hacer Orientaciones Teórica-Metódicas de Educación y Seguridad Vial en la Educación Inicial, dirigidas a docentes que laboran en el Centro Preescolar "Andrés Bello", Parroquia Catedral, Municipio Iribarren del Estado Lara, y enmarcado en un Enfoque *Epistemológico Introspectivo Vivencial* (Padrón, 2001) , que considera que los objetos sujetos de estudio (adultos significativos, niños y niñas) hacen suyos los conocimientos a través de símbolos, valores, creencias y actitudes; *Fenomenológico* (Hurtado, 2002) , que estudia los fenómenos tal como son percibidos por el hombre permitiendo el estudio de las realidades.

La investigación indagó el conocimiento, creencias y posiciones que tienen las docentes de Educación Inicial bajo estudio acerca de la Educación y Seguridad Vial y la importancia de presentarla a niños y niñas de este nivel a través de estrategias, recursos, actividades que fomenten este importante aspecto como parte de las normas de convivencia social, de formación de valores personales y sociales. [3]

2008 **INSTITUCION ACADEMICA NACIONAL A NIVEL DE EDUCACION SUPERIOR PARA LA FORMACION POLICIAL**

Desde el año 1952, la formación de los Fiscales de Tránsito, y luego de los Vigilantes de Tránsito, se ha venido realizando, primero, a través de cursos intensivos y luego como programas terminales a nivel de educación media, diversificada y profesional.



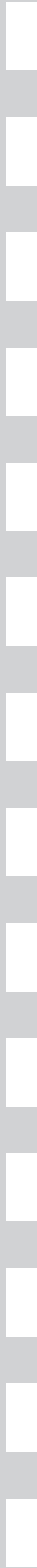
El Decreto con rango, valor y fuerza de Ley Orgánica del Servicio de Policía y del Cuerpo de Policía Nacional, establece en su Artículo 17 que, “El Ejecutivo Nacional por órgano del Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de seguridad ciudadana, es el Órgano Rector del servicio de policía y, dentro de sus múltiples atribuciones está la de diseñar, supervisar y evaluar en conjunto con el Ministerio del Poder Popular con competencia en materia de Educación Superior, los programas de estudio relacionados con la formación, capacitación y mejoramiento profesional de las funcionarias y funcionarios policiales”.

El Decreto con fuerza de Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, LTTT, promulgada en el 26 de noviembre 2001 y derogada el 1ro de agosto 2008, en su Tercera Disposición Transitoria, estableció el tiempo de reactivación de la Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial, ESCUVIAL. Al respecto señaló lo siguiente: *“El Ministerio de Infraestructura, dentro de los dos años siguientes a la entrada en vigencia del presente Decreto Ley, hará los trámites necesarios para activar la Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial, con nivel de educación superior, bajo la dirección del Cuerpo Técnico de Vigilancia del Tránsito y Transporte Terrestre, a los fines de elevar el nivel de instrucción de los funcionarios de ese Cuerpo y de los miembros de las policías estatales y municipales de circulación que sean homologados”*. Esta Tercera Disposición no se llegó a cumplir.

La Ley Orgánica del Servicio de Policía y del Cuerpo de Policía Nacional, una vez reglamentada, le dará a ESCUVIAL, la categoría de institución de educación superior para formar los policías de tránsito, como le corresponde según mandato de ley.

La Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial, *ESCUVIAL*, forma los funcionarios de tránsito vial, en la actualidad, en cursos de ocho meses de duración en su sede en la ciudad de Caracas y en extensiones creadas en varios estados del país. Admite estudiantes con el grado de bachiller y/o técnico superior universitario para optar al título de vigilante o de oficial superior del Cuerpo. En la actualidad no se ofrecen oportunidades de estudios en las instituciones de educación superior en Venezuela para el especialista en educación y/o en seguridad vial propiamente dicho, correspondiente a lo que sería la carrera o mención de Técnico Superior de Vigilancia de Transporte Terrestre.

Carreras afines a estas las ofrecen el Instituto Universitario de Policía Científica en Caracas y el Instituto Universitario de Policía Metropolitana en El Junquito, en ambos la carrera de *Ciencias*



Policiales. El primero otorga el título de T.S. en Ciencias Policiales y el segundo el título de Licenciado en Ciencias Policiales.

La Universidad Simón Bolívar ofrece la carrera: *Administración del Transporte* (Técnica), en turno nocturno, en tres años de duración, tres trimestres por año; otorga el título de T.S. en Administración de Transporte y puede laborar en terminales de pasajeros, empresas de transporte terrestre, marítimas o aéreas; transporte de mercancías; almacenadoras; seguros de transporte.

El Colegio Universitario Francisco de Miranda, en Caracas, y el Instituto Universitario Jesús Enrique Lossada, en Maracaibo, estado Zulia y San Cristóbal, estado Táchira, ofrecen la carrera de *Administración, mención Transporte y Distribución de Bienes*, en seis semestres de duración, en turnos diurnos y nocturnos. Otorga el título de T.S. en Administración, mención Transporte y Distribución de Bienes.

La Universidad Marítima del Caribe, en Catia La Mar, estado Vargas, ofrece la carrera de *Administración, mención Transporte*, en turno diurno en diez semestres de duración; otorga el título de Licenciado en Administración, mención Transporte. Éste tiene la oportunidad de trabajar en los ministerios del poder popular de Finanzas, Relaciones Exteriores e Infraestructura; empresas de exportación e importación; empresas de transporte terrestre, marítimo o aéreo; organismos internacionales; institutos de comercio exterior; escritorios jurídicos.



IV

INSTITUCIONES PUBLICAS

Históricamente en Venezuela, país motorizado a partir de 1904, la responsabilidad gubernamental en materia de seguridad vial le incumbe al ministerio que tiene que ver con el transporte. Así, en las décadas del cuarenta al setenta, correspondió al Ministerio de Obras Públicas y al de Comunicaciones; del ochenta a fines del 90, al Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Desde agosto 1999 hasta el presente (febrero 2009) , es el Ministerio de Infraestructura, a quien le atañe esta competencia.

La Ley de Transporte Terrestre (agosto 2008) , ratifica en su Artículo 16, al Ministerio de Infraestructura como su órgano rector y señala al Instituto Nacional Transporte Terrestre, las policías estatales y municipales, de circulación y otras autoridades competentes (Guardia Nacional, Protección Civil) como órganos de ejecución). Otros ministerios, como los de Justicia, Salud, Ambiente, Educación, Defensa, tienen importantes responsabilidades en áreas claves. [142]

1956

DIRECCION DE VIGILANCIA DE TRANSITO

Cuando a principios del siglo XX llegan los primeros vehículos automotores, surge la vigilancia vial, la cual la ejercían las policías estatales y municipales, pero dado el auge en el desarrollo de la industria petrolera y de la industria automotriz, hubo la necesidad de intensificar la vigilancia. Posteriormente a la vigilancia policial, nació un Cuerpo de Vigilancia de carácter y jurisdicción estatal, denominado *Fiscales de Tránsito*, quienes sólo tenían jurisdicción dentro de cada Entidad Federal.

Los funcionarios de tránsito eran llamados Fiscales de Tránsito debido a la función que realizaban: fiscalizaban el tránsito sancionando en el sitio de la infracción al conductor, quien cancelaba la multa al Fiscal de Tránsito. Con la sanción de la Ley de Tránsito Terrestre de 1955 que entró en vigencia el 1ro. de julio de 1956, se crea la Dirección de Vigilancia de Tránsito, que logró unificar criterios, dirigir, controlar y agrupar a los *Fiscales de Tránsito*, enmarcándolos en una sola institución llamada Cuerpo de Vigilancia de Tránsito Terrestre, la cual es oficializada el 16 de octubre de 1956, según Decreto Presidencial No. 390.

Al Cuerpo de Vigilancia de Tránsito se le asignó como misión planificar y poner en ejecución todas las medidas necesarias de control y vigilancia en forma permanente y a escala nacional, para asegurar el cumplimiento por parte de la ciudadanía ante la Ley de Tránsito Terrestre y su Reglamento y demás disposiciones legales que al efecto dictan los órganos del poder competentes. Se le asignó tres funciones: 1) Vigilancia y control de la situación; 2) Policía de Tránsito y 3) Policía Judicial.

El Cuerpo de Vigilancia se organizó en siete destacamentos denominados *Destacamentos de zona*, según el área administrativa a la cual estuviera adscrito.

Durante 34 años se celebró el Día del Vigilante de Tránsito el 1ro de julio, no obstante, la fecha oficial que le dio vida a la Institución fue el 16 de octubre, razón por la cual desde el año 1992 se celebra ese día el *Día Nacional del Vigilante de Tránsito*. [44-51]

1971

EL PATRULLAJE DE CARRETERAS

En el año 1971 se inició la primera etapa del Patrullaje de Carreteras en los tramos comprendidos entre Barquisimeto (Lara) , Nirgua (Yaracuy) , Valencia (Carabobo) , Maracay-Tejerías (Aragua) , Los Teques (Miranda) , Coche (Distrito Federal) y Petare-Caucagua (Miranda) , en una distancia de 450 km. Los resultados positivos fueron apreciados de inmediato y en el mes de octubre de 1972 se puso en ejecución la II etapa que abarcó desde Caucaagua (estado Miranda) hasta Puerto Ordaz (estado Bolívar) una distancia de 619 km.

El Gobierno Nacional preocupado por el auge y la vertiginosa carrera ascendente del índice de accidentes de tránsito, optó por planificar y poner en ejecución un Patrullaje de Carreteras, estructurado en varias etapas. A tal efecto, la Dirección de Tránsito Terrestre, conjuntamente con un grupo de asesores de vialidad del Ministerio de Obras Públicas, MOP, de entonces, y con la cooperación de la Guardia Nacional, hizo un estudio mediante el cual conjuntamente con las Fuerzas Armadas de Cooperación, aportarían Oficiales y Guardias Nacionales para ejecutar con el Cuerpo de Vigilancia este servicio por etapas y sectores.

Cabe destacar que el sistema de patrullaje implantado en una nueva modalidad orientada no solamente a prevenir o reprimir los accidentes en la problemática del tránsito, sino además crear-



le una fisonomía más positiva que se traduzca en que a los Patrulleros se les tengan como los amigos del conductor y no como la autoridad represiva en las vías rurales.

Esto se ha complementado mediante un entrenamiento del Guardia Nacional y el Vigilante de Tránsito en materia de Relaciones Humanas, Primeros Auxilios Humanos y de Auxilio Mecánico en pequeñas averías en los vehículos y como fruto de ello se ha venido logrando que los usuarios se sientan más seguros y tengan a la mano un recurso tanto de autoridad como de ayuda en casos fortuitos.

La Patrulla de Carreteras tiene la misión principal de velar por la seguridad del tránsito en las carreteras y como misión secundaria cooperar con los usuarios en resguardo de la vida y sus propiedades, para el buen desenvolvimiento de la vida nacional.

Los objetivos del Patrullaje de carretera son:

- a. Hacer cumplir las disposiciones legales que en materia de tránsito terrestre están contempladas en la Ley y su Reglamento.
- b. Desarrollar una labor de educación y prevención en cuanto a accidentes de tránsito se refiere
- c. Auxiliar a los usuarios de las vías de carreteras, tanto en materia de averías menores de mecánica, como en los casos correspondientes a primeros auxilios de medicina vial.
- d. Cooperar con las autoridades policiales jurisdiccionales en la preservación y la seguridad de las personas y de las propiedades del medio rural.
- e. Contribuir al fomento del turismo interno mediante el cumplimiento de programas de información y divulgación de las facilidades turísticas de cada región.
- f. Cooperar con las autoridades competentes en el control de personas indocumentadas y de vehículos robados.
- g. Informar a los organismos jurisdiccionales competentes las condiciones inseguras de las carreteras a fin de se tomen las providencias del caso.
- h. Cooperar en el control de expendios de licores en los sitios adyacentes a las carreteras

- i. Dar información oportuna a los organismos de Guardería Forestal sobre talas, incendios forestales, tráfico ilegal de especies de la fauna y flora por la jurisdicción vial.
- j. Cooperar con las autoridades competentes en la fiscalización e inspección de las condiciones sanitarias de los establecimientos expendedores de comestibles elaborados.
- k. Cooperar con las autoridades de la Hacienda Nacional en la represión del contrabando. [121]

1991 **FONDO NACIONAL DE TRANSPORTE URBANO, FONTUR**

El Fondo Nacional de Transporte Urbano, FONTUR, fue creado en 1991 con el objetivo inicial de fungir como el organismo responsable de la implantación de los programas estructurados por el antiguo Consejo Venezolano de Transporte (CVT), grupo rector encargado de revisar las políticas de transporte urbano en el marco de una reforma económica general que el Gobierno Nacional iniciara a principios de 1990.

De allí derivó la Política Integral de Transporte Urbano en el año 1991, con objetivos claramente definidos, entre ellos devolver la competitividad a un sector largamente intervenido, protegiendo a los grupos sociales más desasistidos a través de una asistencia directa a los usuarios y abrir al público los beneficios de un servicio que creciera y se diversificara, tanto en capacidad como en calidad y seguridad.

La Política Nacional de Transporte Urbano de 1991, se basó en cuatro lineamientos o estrategias: a) La municipalización del transporte urbano; b) La asistencia financiera del Estado; c) La creación de la Infraestructura de Apoyo al Transporte; d) La modernización organizacional del Transporte Urbano.

Con el paso del tiempo, la Fundación se transforma en lo que la posiciona hoy en día como la instancia organizativa capaz de dar respuesta a la necesidad, por parte del Gobierno, de contar con un ente flexible y expedito para coordinar y canalizar los recursos financieros hacia instituciones locales, en pro de la ejecución de los diferentes programas y proyectos en materia de transporte urbano en el país.

Hoy en día, la Fundación cuenta con los siguientes programas: a) Programa Nacional de Transporte Urbano (PNTU); b) Progra-

ma Nacional de Compensaciones al Transporte Terrestre (pasaje estudiantil) ; c) Plan Nacional de Modernización del Transporte Terrestre (PNMTT) ; Programa de Gestión y Conservación de la Red Vial Principal (Vial III) y e) Inversiones Especiales.

Su misión específica es la de promover la obtención del aporte financiero necesario para el desarrollo, a escala nacional, de sistemas integrales y servicios para el transporte público en armonía con el medio ambiente, a fin de elevar la calidad de vida de los ciudadanos y el crecimiento de la Nación, optimizando los recursos técnicos y humanos en concordancia con los lineamientos establecidos por el Ejecutivo Nacional. [91]

1994

MUNICIPIO CHACAO

El Instituto Autónomo de Tránsito, Transporte y Circulación fue creado por Resolución de la Cámara Municipal el 30 de marzo de 1994, para controlar y ordenar el tránsito, transporte y circulación en las calles y avenidas del Municipio Chacao.

Su misión es la de “ser el mejor aliado del ciudadano para garantizar el control y vigilancia del tránsito vehicular y peatonal en el municipio, fundamentado en la Ley, la prevención, la investigación técnica y científica de los accidentes de tránsito, generando una cultura de orden y seguridad sobre las vías municipales, en pro del mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes y visitantes de Chacao”.

Tiene como funciones generales las siguientes:

- Control de la circulación peatonal y vehicular
- Ordenamiento de la circulación vial a través de la semaforización, demarcación y señalización
- Supervisión y control del sistema de transporte público municipal
- Levantamiento e instrucción de expedientes por accidentes de tránsito
- Registro y evaluación de indicadores estadísticos de accidentes viales
- Registro computarizado de infracciones de tránsito
- Educación y prevención vial

Los servicios que presta son:

- Levantamiento de accidentes de tránsito en jurisdicción del municipio
- Auxilio vial las 24 horas del día
- Servicio de grúas gratuito a quienes están solventes con los impuestos municipales sobre patente de vehículos, dentro del Municipio Chacao
- Expedición de copias certificadas en caso de accidentes
- Carnetización sobre exoneración de pago de pasaje a personas de la 3era. edad
- Atención personalizada a la comunidad, canalización de denuncias.
- Transporte escolar gratuito (Ruta Escolar)
- Asesoramiento a otros entes policiales en materia de tránsito, transporte y circulación
- Mantenimiento preventivo y correctivo de semáforos

Esta institución ha publicado la *Guía de Educación y Seguridad Vial* para niños y niñas de la I y II Etapa de Educación Básica del Sistema de Educación Bolivariana, la cual lleva por título *Aprendiendo con el Guardián Vial*. [63]

1995

BRIGADA ESPECIAL DE VIGILANCIA DE VÍAS EXPRESAS, VIVEX

El aumento del parque automotor en Venezuela trajo como consecuencia el congestionamiento de las vías expresas en las principales ciudades y carreteras del país. Esto requirió de medidas especiales de control y seguridad vial por lo que el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, MTC, a través del Cuerpo Técnico de Vigilancia del Tránsito y Transporte Terrestre creó la *Brigada Especial de Vigilancia de Vías Expresas, VIVEX*, basado en el Decreto del MTC No. 232 de fecha 31 de julio de 1995.

De acuerdo al mismo, el MTC se reserva la organización, operación, control, vigilancia de la circulación en las Vías Expresas del Área Metropolitana de la ciudad de Caracas: Autopista Francisco Fajardo; El Valle; Valle-Catia; Prados del Este y Avenida Boyacá.

El decreto faculta al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre para establecer sistemas de operación de canales en contra flujo para vehículos en alta ocupación, a los fines de mejorar las condiciones del tránsito en esas vías.

El VIVEX es una Brigada Especial adscrita al Cuerpo Técnico de Vigilancia del Tránsito y Transporte Terrestre, encargada de hacer cumplir la normativa legal que regula el tránsito automotor, brindando seguridad y fluidez vehicular en las Vías Expresas de Venezuela. La Brigada Especial de Vigilancia de Vías Expresas del Área Metropolitana de Caracas está conformada en su totalidad por funcionarios del Cuerpo Técnico de Vigilancia del Tránsito y Transporte Terrestre, que fueron especializados como Policía Integral de Tránsito.

La Unidad Especial de Vigilancia de Vías Expresas del Estado Nueva Esparta está conformada en un 80% por funcionarios del Cuerpo Técnico de Vigilancia del Tránsito y Transporte Terrestre y un 20% por Policías del Estado, dependientes de la gobernación de ese estado.

la *Brigada Especial de Vigilancia de Vías Expresas, VIVEX* es atendida por funcionarios especializados en: Manejo Defensivo, Investigación de Accidentes de Tránsito, Técnicas Defensivas, Planimetría, Armamento y Tiro, Primeros Auxilios, Control Vial y materias relacionadas con conocimientos básicos legales y administrativos, quienes fueron preparados por instructores pertenecientes a la *High Way Patrol* (Patrulleros de Caminos) del Estado de Florida y un grupo de ellos realizó pasantías en la *Metro Police* de Houston, Texas, donde fueron especializados en materia de investigación de Accidentes y Control de Vías en Tránsito de Alta Ocupación, VAO.

1999

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA

El Ministerio de Infraestructura fue creado el 30 de agosto de 1999. De acuerdo a la nueva Ley de Transporte Terrestre, el Ejecutivo Nacional, por órgano del Ministerio de Infraestructura es el organismo rector del transporte terrestre y le corresponde la elaboración de los planes nacionales, planes sectoriales y las normas generales que regulan la actividad del transporte terrestre.

La propuesta de creación del Ministerio de Infraestructura en el año 1999 se orientó a la integración efectiva de aquellos órganos con atribuciones en materia de expresión físico-territorial y de desarrollo urbano, que fueron dispersos a partir de la desintegración del Ministerio de Obras Públicas, MOP.

El Ministerio de Infraestructura se crea a partir de la fusión del Ministerio del Desarrollo Urbano y el Ministerio de Transporte y Comunicaciones

El Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre fue el órgano ejecutor del MINFRA de todas las políticas relacionadas con la educación y seguridad vial; a partir del año 2008 pasó a llamarse Instituto Nacional de Transporte Terrestre. [91]

2001

ORGANIZACIÓN NACIONAL DE PROTECCIÓN CIVIL Y ADMINISTRACIÓN DE DESASTRES, DNPCAD

La Organización Nacional de Protección Civil y Administración de Desastres es un componente de Seguridad de la Nación, tiene como órgano a la Dirección Nacional de Protección Civil y Administración Desastres (DNPCAD) , adscrita al Ministerio del Interior y Justicia.

Tiene entre sus atribuciones, “definir las responsabilidades que, en su función natural, le corresponden a cada una de las instituciones y órganos de la administración pública nacional, estatal y municipal” además de “promover la participación adecuada de los distintos sectores de la Organización para la preparación, respuesta y rehabilitación ante desastres, también la coordinación de la atención humanitaria requerida por las comunidades afectadas en caso de emergencias o desastres” antes, durante y después del suceso.

La DNPCAD fue creada en noviembre 2001. Su origen se encuentra en la Comisión de Defensa Civil establecida en septiembre 1971, que luego pasó a llamarse Organización Nacional de Protección Civil (marzo, 1997).

El Ministerio del Poder Popular de Interior y Justicia es miembro fundador de la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial -CIAPEV- (Decreto Presidencial No. 2.404 de fecha 09/05/03). El Director Nacional de la DNPCAD ejerce la representación del Ministro en dicha Comisión y a través de la División de Educación cumple variadas actividades en el área de la educación y seguridad vial.

Entre las múltiples competencias se destaca el establecimiento de directrices necesarias para la coordinación entre los órganos y entes de la Administración Pública, con competencia en materia de tránsito y transporte terrestre, así como fijar las medidas a adoptarse para reducir los niveles de siniestralidad vial en las autopistas y carreteras nacionales. [117]

El Ministerio del Poder Popular de Interior y Justicia, a través de la Dirección Nacional de Protección Civil, es el responsable del

Plan Nacional de Seguridad, Prevención y Atención en períodos festivos de asueto vacacional, que tiene por objeto garantizar la vida y bienestar de las personas y sus propiedades, así como la preservación del ambiente durante las temporadas festivas: Carnaval, Semana Santa, Navidad, Año Nuevo, Fiestas Patronales de las diferentes regiones del país y períodos de vacaciones escolares.

2001

INSTITUTO NACIONAL DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE, INTTT

Creado en el Decreto con fuerza de Ley No. 37.332 en fecha 8 de noviembre del año 2001, promulgada en Gaceta Oficial No. 37.322 de fecha 12 de noviembre del mismo año y luego reimpresso el 26 de la misma fecha. Está adscrito al Ministerio de Infraestructura, con personalidad jurídica y patrimonio propio e independiente de la República, con autonomía administrativa, financiera, organizativa y técnica, el cual tendrá atribuciones relacionadas con planificación, ejecución, coordinación, supervisión, de acuerdo con lo establecido en el Artículo 16 de la Ley Especial. Sus ingresos derivarán de los recursos que les sean asignados en la Ley de Presupuesto de cada ejercicio fiscal y los recursos extraordinarios que le acuerde el Ejecutivo Nacional, el producto de tasas o contribuciones asignadas por la Ley, y cualquier otro ingreso lícito.

Los objetivos del Instituto son:

- Expedir y renovar licencias para conducir vehículos en el ámbito nacional, en los diferentes grados y categorías
- Otorgar y controlar el Certificado de Registro de Vehículos públicos y privados, así como las placas identificadoras de los mismos
- Promover la educación y seguridad vial en coordinación con los organismos competentes
- Establecer los mecanismos de coordinación y homologación de las policías con competencia para el control y vigilancia del tránsito y transporte terrestre
- Estudiar, elaborar y ejecutar proyectos de transporte terrestre
- Hacer seguimiento al comportamiento de las tarifas del transporte público de pasajeros y de carga en todo el territorio nacional.

En diciembre del año 1999, con la entrada en vigencia de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, se inicia una etapa en la historia de la institución. Su nuevo nombre, *Cuerpo Técnico de Vigilancia del Tránsito y Transporte Terrestre*, tiene como misión velar por el cumplimiento de la normativa legal que regula el tránsito automotor en Venezuela, garantizando la fluidez del tráfico y proporcionando niveles aceptables de seguridad vial en todo el territorio nacional; realizar estudios técnicos y recomendar acciones para mejorar la calidad del servicio en bien de la ciudadanía, y servir como auxiliar del Ministerio Público en la investigación de accidentes de tránsito en donde resulten personas lesionadas y fallecidas.

Y, como visión, ser un órgano moderno, equipado y entrenado al más alto nivel tecnológico, con un cuadro de profesionales capacitados, con excelente espíritu de cuerpo, a fin de asegurar niveles máximos en control y supervisión de tránsito y transporte terrestre; capaz de desarrollar actividades de investigación y docencia en materia de seguridad y circulación vial, así como realizar las investigaciones judiciales en materia de tránsito y transporte terrestre. [51]

De acuerdo a la nueva Ley de Transporte Terrestre, el CTVTTT se denomina Cuerpo Técnico de Vigilancia de Transporte Terrestre (CTVTT) , el cual actúa bajo la supervisión del Instituto Nacional de Transporte Terrestre y orgánicamente adscrito al Ministerio de Infraestructura.

La Alcaldía del Municipio Libertador de la Gran Caracas, creó en el año 2002 la Policía Escolar, la cual tiene como misión: colaborar con los fiscales de tránsito terrestre del Cuerpo Técnico de Vigilancia de Transporte Terrestre y los Policías de Circulación del Municipio en sus labores de sensibilizar a los usuarios del sistema vial en cuanto al cumplimiento de las leyes y demás disposiciones legales de tránsito.

La Policía Escolar la integran niñas y niños de diferentes escuelas de la ciudad capital, quienes en sus funciones de patrulleros escolares reciben información en torno a los contenidos de la

Constitución Nacional, la Ley de Transporte Terrestre, la Ley de Protección del Niño y Adolescente, la de Ambiente, así como las ordenanzas de la ciudad.

A través de la Policía Escolar se impulsa una serie de programas preventivos donde los principales protagonistas son los niños, quienes transmiten sus conocimientos a sus compañeros de clases, padres, maestros y vecinos. Las Brigadas Infantiles de Ecología, son un buen ejemplo.

2004 **FORTALECIMIENTO DEL SERVICIO DE VIGILANCIA Y SEGURIDAD VIAL DE LA GUARDIA NACIONAL**

A partir de febrero de 2004, el Ministerio de la Defensa, a través de la Guardia Nacional dio mayor impulso al *Programa de Fortalecimiento del Servicio de Vigilancia y Seguridad Vial* en las principales carreteras y autopistas del país. Ello implicó la formación de 2.800 efectivos de ese cuerpo en el área de la educación y seguridad vial. La Resolución Conjunta del Ministerio de Infraestructura (MINFRA) el Ministerio de Interior y Justicia (MIJ) y el Ministerio de la Defensa (MD) de fecha 1 de enero de 2006 (Gaceta Oficial No. 38.348 de fecha 02/01/2006) establece las directrices necesarias para la coordinación de políticas a ser desarrolladas por esos órganos de seguridad en esas vías.

Esta resolución contribuiría a establecer mecanismos de coordinación entre los cuerpos de policías viales a escala nacional. Será factor indispensable para ejercer un efectivo control y vigilancia del tránsito y transporte terrestre sobre más de 5 millones de vehículos automotores que circulan en el país.

2006 **PROGRAMA EXPERIMENTAL DE EDUCACION VIAL URBANA**

Desde febrero de 2006, la Alcaldía Metropolitana a través del Instituto Metropolitano de Transporte de la Alcaldía Metropolitana de Caracas, *Inmetra Caracas*, desarrolla un Programa Experimental de Educación Vial Urbana para la ciudad, a objeto de motivar a los caraqueños a adoptar una conducta respetuosa y responsable que incentive el cumplimiento de las normas, que haga el espacio público un lugar ordenado, seguro y agradable, que dignifique a sus ciudadanos, logrando un medio ambiente más saludable y más amable, propio de una mejor calidad de vida.

Por mandato de la nueva Ley de Transporte Terrestre se crea el *Instituto Nacional de Transporte Terrestre*, adscrito al Ministerio de Infraestructura, con personalidad jurídica y patrimonio propio e independiente de la República, con autonomía financiera, administrativa, organizativa y técnica, gozará de los privilegios y prerrogativas que se le acuerdan a la República de conformidad con la ley, y tendrá su sede en la ciudad de Caracas, sin perjuicio de que pueda establecerse en cualquiera otra localidad del país.

La misión del Instituto Nacional de Transporte Terrestre-INTTT es regular, controlar y ejecutar políticas en materia de tránsito y transporte terrestre a fin de garantizar la comodidad, calidad, eficiencia y seguridad para los usuarios, bajo los principios de honestidad, transparencia, celeridad, eficacia, rendición de cuentas y responsabilidad en el ejercicio de sus funciones. Su visión, ser una institución administrativa, técnicamente calificada, de vanguardia en materia de tránsito y transporte terrestre, orientada por los principios de calidad, eficiencia y eficacia, honestidad y mística, generando confianza y satisfacción en el usuario.

Son atribuciones del Instituto Nacional de Transporte Terrestre:

1. La planificación y ejecución de programas de fortalecimiento institucional del sector transporte terrestre
2. Llevar el registro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre
3. Registro, expedición y control de títulos profesionales para conducir vehículos a motor en el ámbito nacional, en los diferentes grados y categorías.
4. Registro, expedición y control de títulos profesionales para conducir vehículos a motor con fines de lucro
5. Otorgamiento, registro y control de placas identificadoras de vehículos a motor, destinadas al uso público o privado, en las diferentes clasificaciones y modalidades
6. Estadísticas del transporte terrestre y dispositivos para el control del tránsito
7. Promover la educación y seguridad vial

8. Establecer los mecanismos de coordinación y homologación de las policías con competencia para el control y vigilancia del tránsito y transporte terrestre

9. Las demás que le asigne o confiera la ley

El Instituto Nacional de Transporte Terrestre tendrá un Directorio integrado por un Presidente, un Vicepresidente, los cuales son de libre nombramiento y remoción del Presidente o Presidenta de la República, y tres directores con sus respectivos suplentes, igualmente de libre nombramiento y remoción del Ministro o Ministra de Infraestructura, quien hará las respectivas designaciones. [142]





EVENTOS SOBRE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

1984

PRIMERA JORNADA DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL. REGION CENTRO OCCIDENTAL

El 8 de abril de 1984 se llevó a efecto en el Colegio Médico de la ciudad de Carora, estado Lara. Fue organizada por la Universidad Centro occidental Lisandro Alvarado, UCLA, la Comisión Interinstitucional de Educación Superior, del subsistema integrado de Educación Superior (Decreto Presidencial No. 42-1982) y la Fundación para el Desarrollo de la Educación Superior en el Distrito Torres (FUN-DESUP). Asistieron más de 90 participantes de los estados Lara, Yaracuy, Portuguesa y Falcón.

El documento central del evento fue la ponencia: *201 Razones que justifican un Programa Nacional de Educación y Seguridad Vial*, del profesor Elio R. Aguilera. Estadísticas de accidentes, muertes, lesionados e incapacitados; exceso de velocidad; fallas humanas: trastornos nerviosos, agresividad; drogadicción; daños socioeconómicos; las leyes y reglamentos; volcamientos; las motocicletas; alcoholismo y tabaquismo; fallas en los recursos; la educación vial; el cinturón de seguridad; licencias de conducir; certificados médicos; el seguro de responsabilidad civil; la contaminación atmosférica; el robo de vehículos automotores; la imprudencia; la falla del sentido común y buenos modales, fueron algunos de los temas utilizados para establecer estas 201 razones, basado a la vez en el trabajo *Síntesis de Reportajes Periodísticos sobre accidentes de tránsito terrestre* del mismo autor.

Los objetivos de la Jornada fueron:

- Promover el intercambio de ideas y experiencias entre especialistas y representantes de los organismos vinculados al área de tránsito terrestre, para crear conciencia en la comunidad regional sobre la importancia de la educación y seguridad vial.
- Promover la participación y favorecer la coordinación de los trabajos sobre educación y seguridad vial que realizan diversas dependencias e instituciones regionales y nacionales a favor de la comunidad, mediante el planeamiento conjunto y la acción integrada de equipos multidisciplinarios.

- Contribuir a que se reduzca a su mínima expresión el flagelo de los accidentes de tránsito que diezma a la población venezolana.
- Estimular en los medios de comunicación social la permanente y amplia colaboración que pueden ofrecer en las campañas educativas que se realicen, así como en la divulgación e información sobre las causas de la problemática vial.
- Establecer las bases necesarias para estudiar, orientar y recomendar la ejecución de planes, programas y proyectos específicos sobre educación y seguridad vial para la Región Centro Occidental, de modo que con las adaptaciones convenientes, esta experiencia pueda institucionalizarse a fin de mantener un seguimiento y evaluación sistemática de sus resultados y ampliarse a otras regiones del país.

Sus recomendaciones fueron:

- Conformar un Centro de Investigación y Planificación del Sistema Tránsito dentro del Estado, con suficiente autorización y delegación del M.T.C. como para recomendar a la autoridad local medidas tendentes a mejorar el campo de la seguridad vial.
- Sugerir al Congreso de la República se aboquen al estudio y consideración del proyecto de reforma de la Ley de Tránsito Terrestre, haciendo obligatorio: el Seguro de Responsabilidad Civil; el Decreto No. 14 de Tránsito, que actualmente se aplica en el estado Lara; la enseñanza de educación vial a todos los niveles educativos; modificación en el otorgamiento de licencias para conducir, de acuerdo a los grados de la misma y la capacidad física y mental del individuo.
- Recomendar a los Concejos Municipales del estado Lara la importancia de realizar cabildos abiertos en donde se trate la problemática del tránsito vial como medio para formar conciencia en la ciudadanía.
- Trabajar conjuntamente con el Ministerio de Educación y el M.S.A.S. en cuanto a la programación de cursos y seminarios, utilizando todos los medios audiovisuales, así como la disposición de los gremios, colegios, sindicatos, asociaciones de vecinos, etcétera, para formar conciencia de la problemática vial.
- Establecer mecanismos permanentes para involucrar a todos los organismos e instituciones interesados en los planes de educación

y seguridad vial, logrando la más amplia participación de los diferentes sectores de la comunidad.

- Abogar ante los medios de comunicación social sobre la promoción de campañas sistemáticas de información acerca de la problemática vial, con la asesoría y colaboración de los Institutos de Educación Superior, Organismos de Estados, de forma que el mensaje de educación vial llegue a todos los niveles sociales con el mayor impacto posible para la mayor concientización de la sociedad.
- Integrar tanto el ámbito nacional como local y regional, los programas en materia de educación y seguridad vial con los sectores económicos, agropecuarios, de la salud, del desarrollo comunitario y de todo otro que, en una acción conjunta e integral, contribuya a minimizar el número de accidentes viales y a crear una clara conciencia sobre el grave daño social y económico que este mal representa.
- Fortalecer y estimular los nexos integradores y coordinadores entre los organismos gubernamentales y privados dedicados al renglón del tránsito vial, para evitar duplicación de esfuerzos y lograr una ayuda bien distribuida y equilibrada.
- Promover en las principales ciudades del país la creación de escuelas de tránsito terrestre para todas aquellas personas que aspiren obtener la licencia de conducir, donde se brinde servicios de orientación vial, así como de nociones de primeros auxilios. [87]

1990

SEGUNDA Y TERCERA JORNADAS. REGION CENTROCCIDENTAL

Se realizó los días 27 y 28 de marzo de 1990 en el Instituto Universitario de Tecnología de San Felipe, estado Yaracuy, IUTY. Asistieron más de 150 personas de la región Centro occidental. El auspicio y organización estuvo a cargo de la Comisión Interinstitucional de Educación Superior de la Región Centro occidental (Decreto Presidencial No. 42-1982) , el IUTY y la Gobernación del estado Yaracuy.

1990

PARTICIPACION DE LA MUNICIPALIDAD

Fue la ponencia presentada por la Fundación de Educación Vial y Seguridad Vial, FESVIAL, durante la VII Convención de Municipalidades y el I Encuentro de Alcaldes, realizado en la ciudad de Barquisimeto, estado Lara, del 10 al 12 de mayo de 1990.

1990 PRIMERA CONFERENCIA NACIONAL SOBRE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL

Se realizó en el Ateneo de Caracas, Venezuela, los días 3 y 4 de diciembre de 1990. Fue auspiciada por la Fundación de Educación y Seguridad Vial, FESVIAL, con la colaboración de otros organismos públicos y privados vinculados al acontecer vial. El tema central del evento fue *Formulación de Políticas en materia de Prevención de Accidentes Viales*. Asistieron más de 1.000 personas de toda Venezuela y el exterior.

1994 CUARTA Y QUINTA JORNADAS REGIONALES DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL. REGION CENTRO OCCIDENTAL

Las V Jornadas Regionales de Educación y Seguridad Vial para el centro occidente del país (estados Lara, Portuguesa, Yaracuy y Falcón) fueron planificadas y desarrolladas por el Departamento de Medicina Preventiva y Social del Decanato de Medicina de la Universidad Centro Occidental "Lisandro Alvarado" ,UCLA, en la ocasión de su XXXI Aniversario.

Las V Jornadas se realizaron los días 7 y 8 de julio de 1994, en el auditorio del Colegio de Médicos de Barquisimeto, estado Lara, donde se ofrecieron las siguientes conferencias:

- Impacto psicológico sobre los accidentes de tránsito
- La Dirección de Tránsito Terrestre del Estado Lara ante la problemática vial
- Daño económico y social de los accidentes de tránsito
- Legislación de Tránsito terrestre
- Investigación de accidentes viales
- Infraestructura, ambiente y seguridad Vial
- Responsabilidad derivada de los accidentes de tránsito
- Educación vial y campañas educativas

2002 PRIMER CONGRESO NACIONAL DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL

Durante los días 19 y 20 de marzo del año 2002, se realizó en el Auditorio de la Casa de Bello del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte, en Caracas, Venezuela, el 1er. *Congreso de Educación y Seguridad Vial*

El mismo tuvo como objetivo general: fortalecer el marco político, social y económico cultural y legal de la Ley de Tránsito y

Transporte Terrestre (Artículos 10 y 12) para iniciar un Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial en los municipios y gobernaciones de la República, a objeto de estimular y fomentar la participación de la ciudadanía en la difusión y observación de las reglas y normas de tránsito terrestre y así contribuir a disminuir el alto índice de accidentes que diezma a la población venezolana.

Sus objetivos específicos fueron: promover la formación de una mayor conciencia ciudadana en el peatón, pasajero y/o conductor, para contribuir a disminuir el alto índice de accidentes viales; iniciar el intercambio de conocimientos, experiencias y prácticas, a objeto de encontrar y definir nuevas estrategias y líneas de acción, que sirvan de modelo en la elaboración de los programas de educación y seguridad vial a nivel de cada municipio y estados del país; dar a conocer la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre promulgada en el mes de noviembre del 2001; propiciar mediante ponencias institucionales y personales una amplia discusión acerca del Programa Nacional de Educación y Seguridad Vial; estimular en los medios de comunicación social la permanente y amplia colaboración que ofrecen en las campañas educativas que se realizan, así como la divulgación e información sobre las causas y consecuencias de los accidentes de tránsito terrestre.



Durante el I Congreso se abordaron ocho temas de vital importancia: 1) el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial; 2) La educación y las campañas educativas, los medios de comunicación social; 3) Un modelo de Programa de Educación y Seguridad Vial para los municipios; 4) Nueva Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. El daño físico- mental, moral, social y económico que ocasionan los accidentes de tránsito terrestre. 5) El sector público y privado, unido por la educación y seguridad vial. Papel del municipio y del Estado. 6) La responsabilidad civil. El procedimiento administrativo y penal derivado de los accidentes viales. 7) La contaminación atmosférica, visual y sónica. Infraestructura, ambiente y seguridad vial. 8) Descentralización, Regionalización y Educación Vial. Además se ofrecieron tres foros en los cuales participaron especialistas en el área vial de la ciudad capital, Caracas, y del interior del país.

Más de 1.200 personas de Caracas y de todo el territorio nacional acudieron a este magno evento, que marcó historia, en el inicio formal de planes concretos de educación y seguridad vial con el basamento legal en el Decreto con fuerza de Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, promulgada el 22/11/2001.

La Declaración de Caracas 2002 fue el documento cumbre planificado, elaborado y distribuido en el Primer Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial (marzo 2002). Su cuerpo de considerandos para justificarla, así como los múltiples acuerdos a objeto de encontrar soluciones a la problemática vial en el país sirvió de base para estimular la creación de la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial -CIA-PEV- y establecer el Primer Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, que cubre todos los niveles y modalidades del Sistema de Educación Bolivariana, por primera vez en la historia.

En ocasión de haberse celebrado en Caracas el Primer Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial, durante los días 19, 20 y 21 de marzo del 2002, donde se analizó la situación del tránsito terrestre, la inseguridad vial y el alto índice de accidentes de esta naturaleza que ocurren en nuestro país, así como la clara disposición de todos los participantes para continuar trabajando en pro de alcanzar la más rápida y adecuada solución que contribuya a disminuirlos:

CONSIDERANDO:

Que a pesar de que vivimos inmersos en un sistema automotriz cada día más complejo, en Venezuela no se ha logrado establecer eficientes políticas y programas en materia de educación y seguridad vial que produzcan cambios de conducta en el conductor (a) , peatón (a) y pasajero (a).

CONSIDERANDO:

Que toda la población venezolana sin distinciones de ninguna clase, está expuesta a sufrir accidentes de tránsito vial, lo que atenta contra su salud, economía y calidad de vida;

CONSIDERANDO:

Que los accidentes de tránsito viales en el mundo constituyen la primera causa de muerte entre los adolescentes y los adultos jóvenes, siendo en Venezuela la tercera causa de mortalidad en general;

CONSIDERANDO:

Que en Venezuela no se han realizado suficientes estudios para conocer y analizar las causas reales de los accidentes de tránsito terrestre y las estadísticas sobre la materia son deficientes, retrasadas y de baja confiabilidad;

CONSIDERANDO:

Que los accidentes de tránsito vial se han convertido en un grave problema de salud pública, con repercusión socioeconómica muy lamentable, donde el Estado venezolano, los entes privados y la población en general gastan más dinero en atender sus consecuencias, que lo invertido en el presupuesto anual asignado a varios ministerios;

CONSIDERANDO:

Que el accidente de tránsito vial es un problema grave para el Estado venezolano y la población en general, no sólo por el alto índice de mortalidad, sino también por la alta tasa de morbilidad, es decir, los enfermos lisiados que quedan y la atención médica y de rehabilitación que necesitan los sobrevivientes, ocupando los accidentes de tránsito el primer lugar. Una de cada tres camas en clínicas y hospitales está ocupada por una víctima de accidente de tránsito vial;

CONSIDERANDO:

Que esta situación cobra mayor relevancia por cuanto en Venezuela existen barreras para el desenvolvimiento de las personas con impedimentos físicos, desde el punto de vista urbanístico y arquitectónico, hasta de servicios como en el caso del transporte colectivo; así como barreras sociales y laborales que crean obstáculos a estas personas para desenvolverse de manera útil y provechosa en la sociedad;

CONSIDERANDO:

Que aunque el 90% de los accidentes de tránsito vial se deben a fallas humanas, muy poco se castiga a sus causantes por las consecuencias directas e indirectas, considerándose como un hecho absolutamente fortuito.

CONSIDERANDO:

Que es notoria la gran cantidad de vehículos automotores que circulan violando normas y disposiciones vigentes y en condiciones inseguras tanto para ellos como para terceras personas, situación que contribuye al incremento de los accidentes de tránsito vial;

CONSIDERANDO:

Que los distintos organismos que se ocupan del tránsito terrestre no disponen de los suficientes recursos humanos, legales, organizacionales, institucionales y materiales necesarios para controlar más de 3 millones de vehículos automotores que se desplazan por todo el territorio nacional;

CONSIDERANDO:

Que en el país no existe un Código Vial que establezca y fije los principios que deben regir las diversas y complicadas cuestiones de transporte terrestre y la responsabilidad penal y civil por accidentes ocasionados por vehículos automotores;

CONSIDERANDO:

Que todo lo relacionado con la materia de Educación Vial ha sido tratado con superficialidad, siendo notoria la ausencia de programas educativos permanentes, junto a otros de carácter informativo a través de los medios de comunicación social, tanto públicos como privados, para que la población sea advertida sobre las consecuencias, daños físicos, morales, psíquicos, sociales, materiales y los riesgos judiciales y penales que acarrear los accidentes de tránsito terrestre;

CONSIDERANDO:

Que la contaminación sónica y atmosférica, nocivas para la salud, producidas por el vehículo automotor y la contaminación visual aumentan cada año, especialmente en las grandes ciudades, causando notables perjuicios en todos los seres vivos sin que sean aplicados los reglamentos y ordenanzas establecidas para ese fin;

CONSIDERANDO:

Que la dirigencia política y social del país debe asumir los lineamientos de un programa nacional de educación y seguridad vial y contribuir a producir un cambio de actitud y de conducta en el ciudadano como conductor (a) , pasajero (a) y peatón (a) , para disminuir los accidentes de tránsito vial que diezman a la población venezolana;

ACUERDA

1. Sugerir al Ejecutivo Nacional, constituya una Comisión Multidisciplinaria a nivel nacional (Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, Infraestructura, Defensa, Salud y Desarrollo Social y Relaciones Interiores y Justicia) ONGs y otros entes relacionados, que planifique y ponga en práctica en un lapso perentorio, un *Plan Nacional de Educación y Seguridad Vial*, con alternativas de solución a la problemática vial a corto, mediano y largo plazo.
2. Solicitar a la Asamblea Nacional, Ejecutivo Nacional, gobernaciones, el suficiente respaldo político y presupuestario a todo lo relacionado con los programas y planes de educación y seguridad vial

3. Reactivar la creación de Parques Infantiles de Educación Vial, en terrenos o locales escolares que permitan simular áreas urbanas, calles, avenidas, aceras, pasos peatonales y demás infraestructuras de la vialidad, cuyo uso esté reservado para niños de nivel preescolar y primeros grados de nivel de educación básica, en los cuales jueguen y aprendan las normas elementales de seguridad vial; reconozcan las señales de tránsito y adquieran patrones de conducta en el tránsito como buenos ciudadanos.
4. Que el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes y la Dirección de Vigilancia de Tránsito Terrestre continúen con la formación y funcionamiento de las Patrullas Escolares y Brigadas Juveniles en los planteles de Educación Básica y Media Diversificada.
5. Que el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes estimula la organización de cursos de capacitación en Educación Vial, para los docentes de Unidades Educativas, cuyo objetivo será instruirlos como agentes multiplicadores de las normas de seguridad y motivarlos en la implementación de la enseñanza prevista en el Programa Oficial de Educación Básica sobre esta materia de acuerdo con los convenios suscritos por el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, Ministerio de Infraestructura, FESVIAL y otras organizaciones oficiales y privadas sin fines de lucro.
6. Que el Ministerio de Salud y Asistencia Social reactive a la División del Programa de Prevención de Accidentes y Hechos Violentos, para llevar a cabo una efectiva acción intersectorial e Interprogramáticas donde el sector salud es de vital importancia.
7. Que el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, a través del Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, continúe apoyando el desarrollo de los proyectos de Educación de Adultos en la programación de cursos de capacitación para la enseñanza de la Ley de Tránsito y demás conocimientos fundamentales para obtener la licencia de conducir vehículos, la buena utilización de los servicios básicos y todo lo referido al comportamiento del hombre como factor importante dentro del Sistema de Tránsito.
8. Que las zonas educativas del Ministerio de Educación, Cultura y Deportes involucren a las comunidades educativas en todas las actividades de Educación Vial.
9. Que el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, FESVIAL y otros organismos competentes, promuevan concursos entre los estudiantes de Educación Media, Diversificada y Media Profesio-

nal, dirigidos a investigaciones en la formación de actitudes y conductas adecuadas para los usuarios del tránsito.

10. Que el Consejo Nacional de Tránsito Terrestre realice programas permanentes, a través de prensa, radio, cine y televisión, exhortando a respetar las señales de tránsito, uso del cinturón de seguridad y demás disposiciones establecidas en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. De igual manera, informe a la ciudadanía, mediante vallas, carteles, folletos y volantes, sobre la Ley de Tránsito Terrestre y las sanciones que acarrea su incumplimiento.
11. Que el Ministerio de Infraestructura, de acuerdo a la tercera disposición transitoria de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, cree el Instituto Universitario de Educación, Vigilancia, Investigaciones y Seguridad Vial, en el cual se formará el personal que requerirá el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y se capacitará al personal técnico gerencial que requiere la industria del transporte. Además, realizarán investigaciones científicas sobre la prevención de accidentes viales, su incidencia en la economía del país y sus consecuencias para la familia venezolana.
12. Que el Ministerio de Infraestructura emita normas que otorguen mayor autoridad a los directivos de los planteles educativos y a sus comunidades educativas, para supervisar el transporte escolar de sus respectivas instituciones.
13. Que el Ministerio de Infraestructura garantice la demarcación de las zonas escolares y demás señales pertinentes para disminuir la velocidad de los vehículos en las inmediaciones de los planteles; especialmente en aquellos situados en vías de mucho tránsito urbano o interurbano.
14. Que el Ministerio de Infraestructura tome las previsiones para que todos los conductores de vehículos automotores de uso público o comercial, reciban cursos sobre Educación Vial a través de sus asociaciones o sindicatos, orientados debidamente por el Ministerio de Educación, Cultura y Deporte y FESVIAL.
15. Que los alumnos cursantes de Educación Media, Diversificada y Media Profesional reciban cursos sobre Educación y Seguridad Vial, para que luego puedan dictar charlas en los planteles de Educación Básica y en reuniones de Asociaciones de Vecinos, grupos culturales y deportivos, incorporados como Brigadistas Juveniles de Educación Vial.

16. Que la comisión organizadora del Primer Congreso Nacional de Educación Vial, distribuya el Informe Final de este congreso a las autoridades competentes, con el objeto de divulgar su contenido y concientizar a la opinión pública a través de la prensa, radio, televisión y demás medios de comunicación.
17. Que el comité organizador de este evento haga uso de los programas de opinión de radio y televisión, para informar a la ciudadanía sobre las conclusiones y recomendaciones de este primer Congreso de Educación y Seguridad Vial.
18. Que el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes reproduzca la cantidad suficiente de ejemplares del *Manual de Educación Vial*, editado por FESVIAL, una vez revisado y corregido por la Comisión Organizadora del Primer Congreso Nacional de Educación Vial, para que los distribuya a través del Sistema Nacional de Bibliotecas Escolares y del Instituto Autónomo de Biblioteca Nacional, así como también otros textos y material didáctico relacionados con la educación y seguridad vial, dirigido a los escolares.
19. Solicitar al Ministerio de Infraestructura y demás organismos involucrados que redacten y publiquen lo más pronto posible el reglamento de la Ley de Tránsito.
20. Que el Ministerio de Infraestructura diseñe procesos idóneos para que la solicitud de la Licencia de conducir sea más estricta y a la vez ejerza un mayor control en el procedimiento a seguir por los interesados, complementando el examen médico con el examen psicológico para los aspirantes a obtener ese documento, e igualmente establezca la normativa legal donde se exija como requisito indispensable para poder recibir la licencia, que los aspirantes hayan aprobado un curso de conductores, de acuerdo con las normas que establezca el Ministerio de Infraestructura.
21. Que el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes incluya, de una vez por todas, en los programas de estudio de todos los niveles y modalidades, como materia obligatoria, la Educación y Seguridad Vial.
22. Que el Ministerio de Infraestructura incluya en la normativa legal, la realización de una prueba mediante la cual se pueda establecer el grado de ingesta alcohólica de los conductores involucrados en accidentes de tránsito, procedimiento a implementar los recursos logísticos correspondientes para su aplicación.

23. Que el nuevo reglamento de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, contemple lo concerniente a las vías públicas y facilite la circulación por ellas de las personas con necesidades especiales; eliminando de las aceras los objetos que fueren innecesarios o inconvenientes, de modo que no entorpezcan el paso de peatones.
24. Que el Ministerio de Infraestructura solicite a la Fiscalía General de la República el asesoramiento legal necesario para intentar los procedimientos jurídicos mencionados en este documento y procurar que los entes gubernamentales correspondientes respondan por los daños y perjuicios que pudiere sufrir el vehículo, el conductor y cualquiera otra persona como consecuencia de accidentes ocurridos por causa de obstáculos o desperfectos u otro tipo de eventos imputables a cualquier ente gubernamental local o nacional.
25. Que el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes incorpore en los programas de estudios de Educación Básica, Media Diversificada y Media Profesional, temas en las materias de áreas sociales, que informen y orienten a los jóvenes estudiantes sobre las causas y consecuencias de los accidentes de tránsito vial en Venezuela.
26. Solicitar al Gobierno nacional, estatal y municipal, incrementar en la medida de sus posibilidades, los recursos presupuestarios correspondientes, para mejorar la aplicación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. [79]

El Segundo Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial se realizó en mayo 2004 a objeto de consolidar a la CIAPEV, como ente rector de la educación y seguridad vial en el país, lograr nuevas alianzas para conducir todas las iniciativas públicas y privadas por un camino seguro y garantizar el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, el cual fue creado siete meses más tarde (octubre 2004) según Resolución No. 65 del Ministerio de Educación y Deportes. Es implantado y administrado a través de las Comisiones Regionales en las 24 zonas educativas del MED.

Las principales conclusiones y recomendaciones de este evento se recogen en la *Declaración de Caracas 2004*, la cual expresa:

CONSIDERANDO:

Que los accidentes de tránsito constituyen un grave problema de seguridad y salud pública. En la actualidad, son la tercera

causa de muerte en el país, después del cáncer y las enfermedades cardiovasculares. Constituye la primera causa de mortalidad en la población escolar y a personas en edades comprendidas entre los 15 y 44 años. Venezuela ocupa el quinto lugar en Latinoamérica y el décimo en el mundo por muertes en accidentes de tránsito terrestre.

CONSIDERANDO:

Que anualmente se registran un gran número de accidentes viales, ingresando en los centros de salud del país miles de lesionados por estas causas, de ellos un alto porcentaje queda con algún daño físico-mental irreparable. Requieren aproximadamente 33 mil días de hospitalización y 750 mil días de reposo. Los costos directos de atención médica para el lesionado, rehabilitación para el discapacitado, los daños materiales, así como la pérdida de productividad, tienen repercusiones económicas sustanciales.

CONSIDERANDO:

Que la conducta del humano es la causante del 80% de los accidentes viales. La imprudencia, exceso de velocidad, consumo de bebidas alcohólicas, la impericia, el desconocimiento e irrespeto a las leyes, normas y señales de tránsito, son algunas de las causantes que los originan.

CONSIDERANDO:

Que aparte de ser un problema social, los especialistas señalan la falta de instrucción y una necesidad de educación vial en la ciudadanía en general, sobre quien es indispensable actuar para alcanzar el necesario ajuste que permita equilibrar el sistema y prevenir los accidentes. En consecuencia, su importancia como causa de morbilidad, emergencia médica, discapacidad, calamidad económica o muerte, los coloca como tema de prioridad nacional y regional.

CONSIDERANDO:

Que los estudios realizados sobre estrategias eficaces en la prevención de esos traumatismos indican que es urgente adoptar un enfoque multisectorial que englobe a sectores como la salud, el transporte, la educación, el medio ambiente y las autoridades responsables del cumplimiento de la ley.

CONSIDERANDO:

Que en el país no existen suficientes programas y políticas de prevención de los accidentes de tránsito, con estrategias para reducir la velocidad y el consumo de alcohol, promover el uso de

cascos, cinturones de seguridad y otros dispositivos; y aumentar la visibilidad de las personas que caminan o van en bicicleta.

CONSIDERANDO:

Que es prioritario utilizar las fortalezas y capacidades de las instituciones del país para instrumentar los programas de capacitación que promuevan el enfoque de la educación y seguridad vial, en el sentido de establecer programas de reeducación del personal técnico y de la comunidad.

CONSIDERANDO:

Que el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, conjuntamente con el Ministerio de Infraestructura, por conducto del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y la estrecha colaboración de los Estados y Municipios a través de sus autoridades y órganos competentes, responderá por la aplicación de los Artículos 10, 16, 60 y 61 de la Ley de Tránsito y Transporte vigente, la cual establece la obligatoriedad de incluir y desarrollar programas permanentes de enseñanza en materia de transporte y tránsito terrestre, educación y seguridad vial, en todos los niveles y modalidades del sistema educativo venezolano; promover, así como fomentar la participación de la ciudadanía a través de los medios de comunicación social en la difusión y la observancia de las reglas y normas de tránsito terrestre.

CONSIDERANDO:

Que el nuevo enfoque que se le está dando a la Educación y Seguridad Vial demanda la participación interdisciplinaria del profesional que la atiende. Esto es, que se produzca un esfuerzo consciente, desde perspectivas disciplinarias distintas, hacia el logro de los objetivos comunes. Este nuevo profesional debe incorporar en su formación, elementos provenientes de la experiencia y en la resolución de situaciones asociadas con las dimensiones ecológicas, económicas, sociales, culturales y políticas del tránsito y transporte terrestre.

CONSIDERANDO:

Que están creadas las condiciones para el establecimiento de un consorcio interinstitucional, con el objetivo de promocionar los alcances logrados hasta ahora en el área de la educación y seguridad vial, lograr una mayor vinculación con los organismos internacionales de cooperación, generar programas de formación para la obtención de recursos financieros que aceleren los planes y programas vigentes.

CONSIDERANDO:

Que el Artículo 10 y 60 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre ordena incluir en todos los niveles y modalidades del Sistema Educativo Venezolano, programas permanentes de enseñanza en materia de tránsito y transporte terrestre, educación y seguridad vial, así como fomentar la enseñanza de las normas y reglas de tránsito, de la circulación y de la seguridad en las vías.

CONSIDERANDO:

Que la política social diseñada por el Estado venezolano se encuentra basada en la educación como principio articulador del desarrollo con equidad social y habida cuenta de que los esfuerzos realizados en materia de prevención de accidentes viales han resultado insuficientes, lo que obliga al Estado venezolano a tomar en cuenta esta problemática y a la vez asumir medidas que garanticen un programa permanente de educación y seguridad vial.

CONSIDERANDO:

Que a los fines de garantizar el establecimiento de programas permanentes para la prevención y educación vial y fomentar la participación activa de los medios de comunicación social en la implantación de campañas educativas; aunar esfuerzos para el trabajo intersectorial e interinstitucional de los organismos gubernamentales y no gubernamentales, fue creada la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, por Decreto Presidencial No. 2.404 del 09 de mayo de 2003, publicado en Gaceta Oficial No. 37.693 de fecha 20 de mayo de 2003.

CONSIDERANDO:

Que la complejidad de las relaciones que establecen la seguridad vial, el incremento del número de vehículos automotores y accidentes: heridos, muertes, gastos médicos, funerarias, contaminación sónica, visual y atmosférica, estrés, entre otros, exigen la formación de profesionales capaces de analizar la realidad vial actual de una manera integral e interdisciplinaria. Tal información conduce a la necesidad de realizar profundas transformaciones académicas y científicas en los centros de educación superior, de manera que sea posible incorporar, en primer término a la docencia y luego a las actividades de investigación y de transferencia de tecnología y otros conocimientos distintos a los utilizados para la atención a la educación y seguridad vial hasta el presente.

CONSIDERANDO:

Que en Venezuela aún no se han instrumentado las propuestas que orienten los cambios a nivel de pre y postgrado a

objeto de establecer la primera institución a nivel superior para la formación y capacitación de especialistas para que atiendan, conduzcan y coordinen los programas de educación y seguridad vial.

ACUERDA

- Acoger en todo su contenido el pronunciamiento hecho por la CIAPEV, con motivo de la celebración del Día Mundial de la Salud 2004, patrocinado por la OMS, bajo el lema “La Seguridad Vial no es accidental”.
- Recomendar a las autoridades gubernamentales (Poderes: Ejecutivo, Legislativo, Judicial, Ciudadano y Electoral) de la República Bolivariana de Venezuela.
- Continuar ofreciendo el mayor apoyo a la CIAPEV, como institución rectora que afronta de manera multisectorial el problema de la seguridad vial.
- Acelerar la modificación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y la promulgación de su Reglamento.
- Agilizar la homologación de las policías para afrontar con mayor eficacia la problemática vial.
- Crear como lo establece la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, vigente desde noviembre 2002, el primer Instituto Universitario de Educación, Vigilancia, Investigaciones y Seguridad Vial (Tercera Disposición Transitoria de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre)
- Ofrecer el mayor apoyo al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre y al Cuerpo Técnico de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre, como instituciones primarias que velan por la seguridad vial en el país.
- Sugerir a la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, CIAPEV, creada el 09 de mayo de 2003, publicada en Gaceta Oficial No. 37.693 del 20 de mayo de 2003, como órgano ad honorem del Ejecutivo Nacional, intensificar el establecimiento de programas permanentes para la prevención y educación vial y fomentar la participación activa de los medios de comunicación social en la implantación de campañas educativas, aunando los esfuerzos para el trabajo intrasectorial, intersectorial e interinstitucional de los organismos gubernamentales y no gubernamentales.

2005 **SEMINARIO DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL
PARA CORRESPONSALES EN SEGURIDAD VIAL**

El Seminario se realizó en Caracas, Venezuela, el día 15 de junio de 2005, planificado por el Cuerpo Técnico de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre, fue dirigido a comunicadores sociales, periodistas, reporteros gráficos, camarógrafos, estudiantes del último semestre de comunicación social. Al finalizar el evento, los participantes están en capacidad de analizar y aplicar eficientemente los conocimientos y procedimientos básicos de investigación de accidentes, verificar infracciones, las causas y estadísticas de los accidentes viales.

2004 **AUTO SHOW DE CARACAS 2005**

En septiembre de 2005, el Ministerio de Educación y Deportes a través de su Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial (CIAPEV), participó en el Auto Show de Caracas 2005, la exposición automotriz de mayor tradición en Venezuela, en los espacios del Poliedro de Caracas.

La CIAPEV aceptó la invitación de los organizadores por considerar que era una magnífica ocasión para dar a conocer su misión y visión, y promover la construcción de una nueva cultura vial, fomentando iniciativas orientadas a la atención, prevención, educación y seguridad vial. El Ministerio de Educación y Deportes, a través de la Dirección General de Relaciones Institucionales facilitó la instalación de un atractivo stand, el cual sirvió para entregar trípticos, folletos informativos, proyectar videos, ofrecer charlas sobre las causas y consecuencias de los accidentes viales; la importancia de conocer la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, su Reglamento y especialmente el alcance del Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, el cual se desarrolla en todos los niveles y modalidades del Sistema Educativo.

2005 **PRIMER CONGRESO NACIONAL JUVENIL DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL**

Un canto a la vida, a la convivencia ciudadana y al respeto por nuestros semejantes, fue lo que se vivió del 25 al 27 de octubre en el Primer Congreso Nacional Juvenil de Educación y Seguridad Vial, la actividad más relevante de la CIAPEV en el año 2005, en términos de representación intersectorial, alcance y participación.

Barquisimeto fue la ciudad escogida para este encuentro que, bajo el slogan de *Únete a la seguridad Vial*, reunió a más de 1700 personas entre jóvenes y adultos de todo el país, superando ampliamente las expectativas de la convocatoria. La selección de Lara no fue casual: con un total de 8.450 accidentes anuales, que arrojaron un saldo de 1.505 lesionados y 194 fallecidos en 2004, fue el estado con mayor número de accidentes de tránsito.

Conscientes de esta trágica realidad, así como de la magnitud del problema vial a escala nacional, la CIAPEV ofreció una agenda de ponencias que respondió a un enfoque sistémico de este complejo tema. Causas e impacto de los accidentes de tránsito en Venezuela, el alcohol y su efecto en la salud, factores de riesgo e intervenciones para prevenir los accidentes viales, manejo seguro en la conducción de motos, el quehacer de la educación vial en el ámbito universitario e importancia de la normativa legal que regula el tránsito automotor fueron algunas de las presentaciones que llegaron a la fibra de cada asistente y sensibilizaron al heterogéneo público que colmó el auditorio del Instituto Pedagógico "Luis Beltrán Prieto Figueroa", de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador. [78]

2006 EXPOSICION INTERNACIONAL AUTO TRANSPORTE 2006

La *Exposición Internacional Auto Transporte 2006* se llevó a efecto en el Centro Internacional de Exposiciones -CIEC- de Caracas, Venezuela, del 28 de junio al 2 de julio del 2006.

Simultáneamente, en el marco de la propia exposición, se realizó un ciclo de conferencias sobre seguridad vial, dictado por calificados especialistas que aportaron un valor adicional a los miles de visitantes que acudieron al CIEC, escenario ideal para un productivo intercambio comercial y cultural. El Ministerio de Educación y Deportes, a través de la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial (CIAPEV), tuvo una destacada participación en la exposición y en el ciclo de conferencias.

2007 PRIMER SIMPOSIO DE SEGURIDAD VIAL: 3M SÍ SE VE

El *1er. Simposio de Seguridad Vial*, fue planificado, coordinado y realizado por la empresa *3M Manufacturera Venezolana S.A.*, en la ciudad de Caracas, Venezuela, el 19 de julio de 2007 con la asistencia de 80 representantes de instituciones públicas y privadas ligadas a la seguridad y educación vial, así como ONGs, instituciones edu-

cativas e importantes empresarios de la rama del transporte automotor en Venezuela.

Para desarrollar el programa del Simposio, 3M invitó a un grupo de especialistas en el área técnica, legal, cultural, educativa, referida a la seguridad vial. Los temas desarrollados fueron: Análisis de las conclusiones del Coloquio Caos Vial de Caracas; educación para la seguridad Vial; impacto de las mototaxis en la seguridad vial; aportes a la seguridad vial de la Nueva Ley de Transporte Terrestre; presentación del Nuevo Manual Venezolano de Dispositivos para el Control del Tránsito, todos abordados con máximo interés.

Por su parte, 3M de Venezuela instaló y clausuró con dos actualizadas conferencias: *Importancia de la Reflectividad en la demarcación vial* y *el Impacto de la ReflectORIZACIÓN de vehículos en la reducción de accidentes*, respectivamente.

La empresa 3M ofrece todo su apoyo al Ministerio del Poder Popular para la Infraestructura en la redacción del *Manual Venezolano de Dispositivos para el Control del Tránsito*.

El operativo que lidera 3M en materia de reflectorización de vehículos automotores y ejecuta coordinadamente con instituciones gubernamentales responsables del tránsito en carreteras y ciudades, se realizó por primera vez en Semana Santa 2007, con resultados muy satisfactorios, razones que les llevaron a planificar una extensión del programa en el período de vacaciones escolares del mismo año. Ahora la actividad la realizan en los terminales de pasajeros del Área Metropolitana y de las ciudades de Puerto La Cruz, estado Anzoátegui, Barquisimeto, estado Lara y Valencia, estado Carabobo; tres zonas de mayor incidencia de accidentes de tránsito en Venezuela, según estadísticas oficiales: la región Central, con 31% de sucesos viales; la región Oriental con 21% y la Centro Occidental con registro de 16%.

2007

**PRIMER SIMPOSIO "JOVENES, ALCOHOL Y DROGAS:
UNA TRILOGIA DE LA ACCIDENTALIDAD VIAL"**

Se realizó en Caracas, Venezuela, los días 20 y 21 de noviembre de 2007, con la participación de 120 personas. Fue planificado, coordinado y ejecutado por la Fundación "Ruedas por la Vida", filial de la Corporación Todeschini, dirigido en especial a organismos gubernamentales, no gubernamentales, instituciones educativas, em-

presas públicas, privadas y particulares del Distrito Metropolitano de Caracas, con responsabilidad en la generación de acciones preventivas en el ámbito de la educación y seguridad vial.

Tuvo como propósito presentar experiencias internacionales, nacionales y locales con la finalidad de definir criterios que orienten acciones susceptibles de ser desarrolladas en el escenario vial para disminuir los accidentes de tránsito que involucran a jóvenes conductores, fundamentalmente bajo la influencia de alcohol y drogas.

Sus objetivos concretos fueron: 1) Conocer la accidentalidad vial nacional e internacional con base en las realidades de los países participantes; 2) conocer cómo actúa en el organismo humano el consumo de alcohol y/o drogas y cuáles son sus efectos en el conductor; 3) analizar el perfil biopsicosocial del joven conductor bajo los efectos del alcohol y /o drogas; 4) conocer las implicaciones legales que se derivan del incumplimiento de la norma que rige la circulación vial; 5) conocer los resultados de la aplicación de iniciativas locales que se hayan constituido en alternativas comprobadas de solución, para contrarrestar la accidentalidad vial ocasionada por jóvenes conductores bajo la ingesta alcohólica y/o de drogas; 6) mediante la metodología de mesas de trabajo, definir criterios que orienten acciones factibles para la reducción de la accidentalidad vial de jóvenes conductores, causada principalmente por la ingesta de bebidas alcohólicas y/o drogas; 7) establecer compromisos, acuerdos y fomentar alianzas estratégicas entre los participantes para emprender acciones en el ámbito de la Educación y Seguridad Vial, dirigida a los jóvenes conductores.

El producto del trabajo realizado en el Simposio fue compilado y organizado en un Informe Final, el cual se les hizo llegar a las personas e instituciones asistentes, con miras a contribuir a disminuir los accidentes viales que involucran a jóvenes conductores, fundamentalmente bajo la influencia del alcohol y/o drogas. [14]

La *Fundación Seguros Caracas* organizó en enero del 2009 la *Primera Jornada de Seguridad Vial*. Su objetivo principal fue propiciar el intercambio de conocimientos, experiencias y criterios en el área de seguridad vial, a objeto de definir en construcción colectiva nuevas estrategias y líneas de acción que contribuyan a disminuir el alto

índice de accidentes viales que diezma a la población venezolana. El evento contó con la asistencia de 172 personas vinculadas al tema, procedentes de las diversas regiones del país.

La conferencia central estuvo a cargo de la asesora regional de la Oficina Panamericana de la Salud en Seguridad Vial, doctora Eugenia María Silveira Rodrigues. También intervinieron representantes del Ministerio del Poder Popular para la Salud, la Asamblea Nacional, profesores de la Universidad Central de Venezuela, representantes de *Asotransit* y de la *Sociedad Venezolana de Salud Pública*.





COMISIÓN INTERMINISTERIAL PARA LA ATENCIÓN, PREVENCIÓN Y EDUCACION VIAL, CIAPEV

La Constitución de la República Bolivariana de Venezuela promueve el respeto de los derechos de los venezolanos sin distingo alguno. En este contexto, el respeto a la vida es un derecho inalienable y en el escenario vial éste se ve vulnerado continuamente. De allí que la política educativa del Estado venezolano procure mejorar, de manera determinante, la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas considerando, entre otros, el escenario vial.

A la luz de esta política el Ministro de Educación, Cultura y Deportes, dio prioridad a la Educación Vial en el proceso de estructuración del sistema educativo.

Basado en los acuerdos tomados en el Primer Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial y preocupado por los altos índices de traumatismos causados por los accidentes viales y sus fatales consecuencias, dicho Ministerio consideró conveniente elaborar un proyecto de organismo rector de la educación y seguridad vial, que incluyera además del MINFRA y Educación, Cultura y Deportes (tal como contempla la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre) a otros ministerios relacionados con la Educación y la Seguridad Vial.

2003 **CREACION DE LA CIAPEV**

La Comisión Presidencial Interministerial para la Atención Prevención y Educación Vial, CIAPEV fue creada mediante Decreto No. 2.404 en fecha 9 de mayo de 2003, publicado en la Gaceta Oficial No. 328.653. Está integrada por representaciones de los Ministerios de Educación y Deportes, Educación Superior, Infraestructura, Salud y Desarrollo Social, Interior y Justicia, Ambiente y Recursos Naturales y Ministerio de la Defensa.

La Comisión fue creada con carácter permanente por Decreto Presidencial para promover la construcción de una nueva cultura vial en los procesos de diagnóstico, planificación, coordinación, evaluación, seguimiento y acompañamiento; para apoyar y fo-

mentar iniciativas, proyectos, convenios, programas, desarrollo de líneas de investigación, acuerdos con organizaciones públicas y privadas, gubernamentales y no gubernamentales, cuyas propuestas estén orientadas al fomento de la atención, prevención, educación y seguridad vial en Venezuela, y así contribuir a disminuir el alto índice de accidentes viales.

La Comisión se ha propuesto desarrollar una irreductible agenda diaria donde docentes, alumnos, comunidades y fuerzas vivas de los 24 estados combaten el terrible flagelo de los accidentes viales, utilizando el canal de las Comisiones Regionales Intersectoriales de Educación Vial creadas según Resolución No. 65 del Despacho.

La CIAPEV tiene asignadas las siguientes funciones: A) Elaborar las normas de organización y funcionamiento de la misma. B) Elaborar y someter a la consideración del Ministerio de Infraestructura los planes nacionales de tránsito y transporte terrestre que garanticen el establecimiento de programas permanentes para la prevención y la educación vial. C) Proponer al Ministerio de Educación y Deportes ideas, iniciativas y ensayos que considere útiles para la educación vial. D) Proponer las bases técnicas requeridas para el desarrollo de un modelo de educación y seguridad vial. E) promover la investigación y difusión de propuestas destinadas a disminuir los accidentes viales. F) Crear subcomisiones de trabajo cuando lo considere pertinente para el logro de sus fines. G) Promover la cooperación intersectorial e interinstitucional de órganos y entes públicos y privados, con el objeto de incentivar la participación ciudadana y disminuir el alto índice de accidentes viales. H) Fomentar la participación activa de los medios de comunicación social en la implantación de campañas educativas de seguridad y educación vial.



La Comisión elaboró el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, el cual fue acogido por el Ministerio de Educación y Deportes y declarado mediante Resolución 65-2004, de obligatorio cumplimiento en todos los niveles de la educación inicial hasta media diversificada. [49]

Sus objetivos son:

1. Aumentar el grado de compromiso y fomentar la toma de decisiones fundamentales en todos los ámbitos (gobierno, sectores empresariales, profesionales y organismos internacionales).
2. Ofrecer una justificación sólida para el cambio de mentalidad (hacia una nueva cultura vial) que ha tenido lugar desde la crea-

ción de la CIAPEV (mayo 2003). La idea de que los accidentes de tránsito son sólo el precio de la mayor movilidad, el desarrollo económico y social debe ser reemplazado por una concepción más integral que se ocupe de todos los niveles del sistema de tránsito terrestre.

3. Ayudar al fortalecimiento de las instituciones públicas y privadas, creando vínculos de colaboración efectiva para lograr un sistema de transporte terrestre más seguro. Tales alianzas deben establecerse horizontalmente entre los distintos sectores del gobierno (Consejos Comunales, Parroquias, Alcaldías, Gobiernos Municipales, Regionales y el Ejecutivo) y entre organizaciones gubernamentales y no gubernamentales (sectores de la salud, educación, justicia, transporte, ambiente, cultura, comunicación, información, empresas, iglesias, corporaciones, instituciones educativas, culturales, etc. [49])

2004 **DÍA MUNDIAL DE LA SALUD “LA SEGURIDAD VIAL NO ES ACCIDENTAL”**

Todos los años, generalmente el 7 de abril, la Organización Mundial de la Salud (OMS) celebra un acontecimiento para conmemorar el aniversario de su fundación en 1946. Cada año, este se dedica a un aspecto concreto de la salud con el fin de sensibilizar a la población, fomentar su conocimiento, análisis y debate, e impulsar medidas que permitan abordar el problema mediante la prevención o el tratamiento.

Por primera vez en la historia de la OMS, el Día Mundial de la Salud 2004 fue dedicado a los traumatismos por accidentes de tráfico y a las medidas para prevenirlos. El lema de ese día fue: “La Seguridad Vial no es accidental”, considerando que la seguridad vial no es algo que ocurra por accidente, sino que exige el esfuerzo expreso de la administración pública y de sus numerosos colaboradores. Venezuela, como signataria de la Organización de Naciones Unidas y decenas de países de todos los continentes celebraron esta fecha con diversos actos.

La Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, CIAPEV, manifestó ante la Organización Panamericana de la Salud (OPS) de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Ministerio de Salud y Desarrollo Social de Venezuela, lo siguiente:

1. Su complacencia y total adhesión a la iniciativa tomada por tan prestigiosa organización al dirigir todos sus esfuerzos para dar a

conocer la naturaleza, alcances, implicaciones y retos que plantea “la inseguridad vial”, considerado este problema de Salud Pública a Nivel Mundial.

2. La imperiosa necesidad de tomar medidas urgentes, enérgicas y de gran trascendencia nacional e internacional para, en buena medida, contrarrestar el flagelo que significa la alta tasa de accidentes de tránsito que se registra anualmente, arrojando considerables cifras de lesionados y muertos en el tránsito vial.
3. La necesidad de incentivar niveles de compromiso en los ámbitos intra e intersectoriales, así como interinstitucionales para aunar esfuerzos y sumar voluntades en pro del fomento de la educación vial y el rescate de la seguridad vial, a nivel nacional.
4. El interés por la promoción de los estudios e investigaciones atinentes a la materia de transporte, tránsito y vialidad, a objeto de orientar las medidas de control, vigilancia y seguridad para establecer diagnósticos, evaluación y seguimiento de la problemática vial del país con el fin de dar respuestas pertinentes y oportunas.
5. Su disposición de promover actividades que coadyuven para la mejor toma de decisiones, intercambio de experiencias sobre la problemática de la educación y seguridad vial en todos los estratos de la sociedad civil, organizaciones públicas y privadas, en la búsqueda de soluciones consensuadas para afrontar exitosamente el problema de la seguridad vial a nivel nacional.
6. La generación de programas de prevención, campañas de información, promoción y difusión de todas aquellas iniciativas que busquen crear conciencia ciudadana sobre la Educación y Seguridad Vial.
7. Su disposición para generar la voluntad política con el propósito de apoyar las iniciativas de organismos gubernamentales, no gubernamentales y privados, a fin de tomar las decisiones a que haya lugar, para el rescate de la educación y seguridad vial en nuestro país.
8. La importancia de sensibilizar a los diferentes actores del escenario político para promover un firme compromiso sustentado sobre la base del Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social de la Nación, apoyándose en organizaciones públicas e iniciativas privadas para dar una respuesta contundente a la necesidad de disminuir la accidentalidad vial en

todo el territorio nacional, entendiéndose que todas estas medidas configuran una visión prospectiva que asegura niveles de excelencia hacia el rescate de una cultura vial basada en el respeto a la normativa legal que rige el tránsito automotor en Venezuela.

Dado en la ciudad de Caracas, Venezuela, a los siete (7) días del mes de abril de 2004. [2]

2004 **COMPETENCIAS DE LOS MINISTERIOS**

En el mes de mayo de 2005, el Consejo Directivo de la CIAPEV aprobó las competencias que les corresponden a cada uno de los siete (7) ministerios que conforman dicha comisión (Ministerios de Educación y Deportes; Defensa; Interior y Justicia; Educación Superior; Infraestructura; Ambiente y Salud) en cuanto a la educación y seguridad vial, derivadas del Decreto con rango y fuerza de Ley Orgánica de la Administración Central (Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 36.687 de fecha 26 de abril de 1999)

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y DEPORTES

- La regulación, formulación y seguimiento de políticas, la planificación y realización de las actividades del Ejecutivo Nacional en materia de educación y seguridad vial en todos los niveles y modalidades del Sistema de Educación Bolivariana (PNIESV).
- El establecimiento de planes de consolidación y mecanismos de coordinación de la educación y seguridad vial a nivel estatal, municipal y nacional.
- Promover la educación y seguridad vial en coordinación con los órganos competentes (LTTT-Art. 16, numeral 12).
- Planificar y ejecutar programas de fortalecimiento institucional del sector de tránsito y transporte terrestre (LTTT-Art. 16, numeral 1).
- Estudiar, elaborar y ejecutar proyectos de transporte terrestre, en consonancia con el Plan Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (LTTT-Art. 16, numeral 2).
- En coordinación con los estados, municipios y autoridades competentes fomentar la enseñanza de las normas y reglas del tránsito, de la circulación y de la seguridad en las vías (LTTT-Art. 60).

MINISTERIO DE LA DEFENSA

- La cooperación en el mantenimiento de la seguridad vial en las carreteras y autopistas del país. (Art. 28, numeral 4, Ley Orgánica de la Fuerza Armada Nacional- LOFAN).
- Realizar los operativos que fueren necesarios para garantizar el mantenimiento del orden en la seguridad vial en las autopistas y las carreteras nacionales, especialmente en las zonas de mayor incidencia de accidentes de tránsito por la afluencia de temporadistas.
- Realizar operaciones de seguridad vial, en coordinación con las autoridades administrativas en materia de tránsito y transporte terrestre.
- Establecer puntos de atención y auxilio vial en las diferentes autopistas y carreteras nacionales.
- Actuar como órgano con competencia especial en materia de tránsito y transporte terrestre, de conformidad con la Ley.
- Revisar los documentos de circulación y de propiedad de los vehículos que circulan por las vías.
- Hacer cumplir la normativa de seguridad en materia de tránsito y transporte terrestre.

MINISTERIO DE INTERIOR Y JUSTICIA

- La coordinación de los cuerpos de policía con el Cuerpo Técnico de Vigilancia del Transporte Terrestre.
- Regulación, formulación y seguimiento de políticas de planificación y realización de actividades del Ejecutivo Nacional en materia de justicia y defensa social que comprende las relaciones con el poder judicial y el auxilio que este requiera para el ejercicio de sus funciones, la legislación y la seguridad jurídica relacionado con la seguridad vial.
- Establecer las directrices necesarias para la coordinación entre los órganos y entes de la Administración Pública, con competencia en materia de tránsito y transporte terrestre, así como fijar las medidas a adoptarse para reducir los niveles de siniestralidad vial, en las autopistas y carreteras nacionales.
- Presentar un Plan Especial orientado al control del tránsito terrestre durante las fechas de mayor afluencia vial en el año, a los

fines de fijar las directrices al Instituto Nacional de Transporte Terrestre, en la materia de su competencia.

- La coordinación de los órganos y entes del Poder Público estatal y municipal, especialmente a sus respectivas policías de circulación con competencia en materia de tránsito y transporte terrestre, a objeto de ejecutar las medidas necesarias de control y fiscalización de tránsito, en sus respectivos ámbitos de actuación, con el fin de reducir los niveles de siniestralidad vial en sus respectivos ámbitos territoriales de competencia.

MINISTERIO DE EDUCACIÓN SUPERIOR

- La orientación, programación, desarrollo, promoción, coordinación, supervisión, control y evaluación de la educación y seguridad vial en todas las universidades, institutos y colegios universitarios del Sistema de Educación Bolivariana.
- Trabajar coordinadamente con el Ministerio de Infraestructura para activar la Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial, con nivel de Instituto de Educación Superior (primer Colegio Universitario).

MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA

- En trabajo coordinado con el MED, incluir en todos los niveles y modalidades del Sistema de Educación Bolivariana, programas permanentes de enseñanza en materia de tránsito y transporte terrestre, educación y seguridad vial (Art. 10-LTTT).
- Activar la Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial, con nivel de Instituto de Educación Superior, bajo la dirección del Cuerpo Técnico de Vigilancia del Tránsito y Transporte Terrestre, a los fines de elevar el nivel de instrucción de los funcionarios de este Cuerpo y de los miembros de las policías estatales y municipales de circulación que sean homologados (Tercera Disposición Transitoria- LTTT).
- Promover la educación y seguridad vial en coordinación con los órganos competentes (LTTT-Art. 16, numeral 12).
- Planificar y ejecutar programas de fortalecimiento institucional del sector de tránsito y transporte terrestre (LTTT-Art. 16, numeral 1).
- Estudiar, elaborar y ejecutar proyectos de transporte terrestre, en consonancia con el Plan Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (LTTT-Art. 16, num. 2).

- En coordinación con el MED, los estados, municipios y autoridades competentes, fomentar la enseñanza de las normas y reglas del tránsito, de la circulación y de la seguridad en las vías (LTTT-Art. 60).

MINISTERIO DEL AMBIENTE

- La prohibición o corrección de actividades degradantes del ambiente
- El control, reducción o eliminación de factores, procesos o componentes del ambiente que sean o puedan ocasionar perjuicios a la vida del hombre y de los demás seres
- La orientación de los procesos educativos y culturales, a fin de fomentar conciencia ambiental: la promoción y divulgación de estudios e investigaciones concernientes al ambiente
- El fomento de iniciativas públicas y privadas que estimulen la participación ciudadana en los problemas relacionados con el ambiente

MINISTERIO DE SALUD

- Los Programas de Saneamiento y Contaminación Ambiental referidos a la salud pública y tránsito vial.
- La movilización de todas las instancias y sectores nacionales, estatales, municipales, parroquiales, para cubrir las tres fases de prevención y control de traumas causados por accidentes de tránsito como primer punto, la prevención de siniestros y lesiones, la previsión de atención rápida y óptima a aquellos que han resultado lesionados en siniestros de tránsito y la provisión de rehabilitación y atención de largo plazo para aquellos afectados y así minimizar la posibilidad de incapacidades. [80]

2005

PRONUNCIAMIENTO DE LA CIAPEV

Dado el significativo incremento de accidentes de tránsito terrestre ocurridos en el año 2004, especialmente durante las festividades decembrinas, (3/12/04 al 2/1/05), cuando se registraron 8.203 accidentes de tránsito, cegando la vida de más de 300 personas y resultando lesionadas un número considerable de usuarios de la vía en su condición de conductor, pasajero o peatón; segundo, con motivo de celebrarse la Semana de Educación y Seguridad Vial, año 2005 y tercero, el arribo a los 49 años de labor ininterrumpida del Cuerpo Técnico de Vigilancia de Tránsito y Transporte

Terrestre, la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, se hace presente a través del clamor nacional, la CIAPEV dio a conocer el siguiente cuerpo de recomendaciones a las autoridades competentes, que expresan, en buena medida, la profunda preocupación por el alto índice de accidentes de tránsito terrestre que cobran día a día vidas humanas:

1. Coordinar y realizar mayores esfuerzos a nivel central y regional para hacer cumplir la Resolución del Ministerio de Educación y Deportes No. 65, de fecha 8 de octubre de 2004, la cual crea el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial (publicada en la Gaceta Oficial No. 38.048 de fecha 21 de octubre de 2004).
2. Incrementar los controles de prevención y seguridad vial en nuestras calles, carreteras, por parte de los organismos de seguridad del Estado venezolano, vale decir: vigilantes de tránsito terrestre, policías viales, Guardia Nacional, Protección Civil, invitando a trabajar de manera articulada y corresponsable para atacar desde diversos flancos el terrible flagelo de la accidentalidad vial.
3. Recomendar el incremento de los niveles de exigencia en el cumplimiento de los requisitos para la obtención de licencias de conducir y expedición de certificados médicos viales, sobre todo en jóvenes en edades comprendidas entre los 16 y 19 años, dada la alta tasa de accidentes viales que involucran a este grupo etéreo. Asimismo, implantar con carácter obligatorio el examen patológico y mayor severidad para aquellos conductores que resulten culpables en pérdidas de vida por accidentes de tránsito o en reincidencia.
4. Revisar de manera periódica y continua las condiciones de seguridad, higiene y confort, tanto de las unidades de transporte público de pasajeros como el transporte de carga, puesto que los accidentes viales de mayores dimensiones en términos de pérdidas humanas y materiales se registran en esta tipología de vehículos.
5. Sugerir a los organismos competentes, estudiar las causas que originan los accidentes de tránsito terrestre a fin de adelantar investigaciones ad hoc para poder emprender planes y programas de seguridad vial pertinente y contextualizada a la realidad local, regional y nacional.
6. Fiscalizar de manera permanente la venta de licores en zonas que registran una alta tasa de accidentalidad vial por la ingesta de bebidas alcohólicas

7. Apoyar la regulación y control que ejerce el Instituto Nacional de Tránsito Terrestre, en cuanto a la colocación de vallas publicitarias que resultan distractivos peligrosos para el conductor, así como la obstaculización de la visibilidad para quienes transitan por la vía
8. Cumplir con lo pautado por el Decreto con Fuerza de Ley de Tránsito Terrestre en su Artículo No. 47 (curso de orientación en materia de educación y seguridad vial) , que invita a la reeducación del infractor. Debe aplicarse con carácter permanente y diseccionado a través de los organismos competentes para asegurar la toma de conciencia y sensibilización acerca de la naturaleza y alcance de la problemática vial y de las consecuencias que acarrea el no acatamiento de la normativa legal.
9. Invitar a las Direcciones de Transporte de las diferentes alcaldías, así como el Instituto Nacional de Tránsito Terrestre a plantear alternativas de solución a los problemas de vialidad que representen obstáculos para la fluidez de la circulación, seguridad vial, así como la ocurrencia reiterada de accidentes de tránsito.
10. Hacer un llamado a la Asamblea Nacional, con competencia en la materia de transporte terrestre, a fin de darle celeridad a la modificación del actual decreto con Fuerza de Ley de Tránsito y Transporte Terrestre y proceder luego a la redacción del reglamento respectivo.
11. Diseñar y ejecutar cursos de capacitación y adiestramiento para garantizar la prestación de un servicio de calidad por parte de los conductores (Art. 15 del Reglamento de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre) que manejan las unidades de transporte público, privado y de carga.
12. Invitar a la ciudadanía a ejercer el rol de contralor para asegurar el cumplimiento de la normativa legal que regula el tránsito automotor en Venezuela. Esto es posible al crear "Oficinas de Atención al Público" para hacer acopio de quejas, reclamos y sugerencias con la correspondiente receptividad de las autoridades a fin de mejorar la convivencia vial. Estas oficinas podrían estar situadas en terminales de pasajeros, peajes y vías de mayor afluencia de vehículos y registro de accidentes viales. Asimismo podrían depender del Ministerio de Infraestructura, Ministerio de la Defensa, Ministerio del Interior y Justicia, Ministerio de Salud y Desarrollo Social y Ministerio de Producción y Comercio, INDECU. Igualmente puede implementarse vía Internet.



13. Generar planes regionales de educación y seguridad vial, contextualizados y articulados con la problemática vial local, contando con el apoyo de los organismos de seguridad del Estado, las comisiones regionales intersectoriales para la atención, prevención y seguridad vial y las fuerzas vivas de la región (Asociaciones de Vecinos, Concejos Municipales, Consejos de Planificación, Juntas Parroquiales, Comunidades Religiosas).
14. Adelantar acciones a través de la CIAPEV regional para llevar un mensaje institucional solicitando el apoyo y la colaboración de las diversas empresas de transporte público de pasajeros, escolar, de carga, empresas privadas que cuentan con una considerable flota de vehículos para realizar sus operaciones, a fin de dar a conocer el ámbito en que se inscribe la problemática vial en Venezuela y sus lamentables repercusiones sociopolíticas, económicas y culturales e instarlos a cumplir con la normativa legal que rige la circulación como medida necesaria para bajar las altas tasas de accidentes viales que se registran diariamente en esa determinada región.
15. Ejercer acciones contundentes en cada una de las dependencias oficiales para hacer obligatorio el uso del cinturón de seguridad por parte de su personal a la entrada y salida de sus instalaciones. Asimismo, velar por el porte de la documentación vigente requerida para conducir conforme a la normativa legal y el buen estado del vehículo.
16. Instar a las universidades nacionales, públicas y privadas, así como colegios e institutos universitarios a desarrollar líneas de investigación en trabajos de grado, postulación y ascensos.
17. Desde diversas tribunas, la CIAPEV contribuyó con el debate para la promulgación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, así como su reglamento respectivo; llevó un mensaje de reflexión para que conductores, pasajeros y peatones actúen de manera razonable y aporten conductas viales seguras. También superó todas las expectativas con el Primer Congreso Nacional Juvenil de Educación Vial y para su orgullo y satisfacción, se ganó nuevos y comprometidos aliados sensibilizados para aportar soluciones a la problemática vial del país. [53,54]





INSTITUCIONES Y EMPRESAS

1861 COLEGIO DE INGENIEROS DE VENEZUELA

El Colegio de Ingenieros de Venezuela se instala el 28 de octubre de 1861, en virtud del Decreto del Presidente de la República Manuel Felipe Tovar, de fecha 24 de octubre de 1860, en el cual a la vez reglamenta a la Academia de Matemáticas y se crea el Colegio de Ingenieros.

En este acto estaban presentes 22 ingenieros de los 61 que inicialmente habrían de integrarlo. En el Art. 45 de dicho decreto se expresa lo siguiente: “Todos los ingenieros de la República constituirán un Cuerpo que se denominará “Colegio de Ingenieros” que el Gobierno toma bajo su protección y al servicio de éste como órgano de consulta, adscrito al Ministerio de Guerra y Marina hasta el año 1881, en el cual fue adscrito al Ministerio de Educación, pasando así a integrarse a las organizaciones civiles.

Desde su creación, el Colegio de Ingenieros ha contribuido en gran medida con la seguridad vial en el país al participar en la planificación y construcción de las principales calles, carreteras y autopistas que enlazan a todo el territorio nacional. [2,91]

1946 CÁMARA NACIONAL DEL TRANSPORTE

La Cámara Nacional del Transporte: fundada en 1946, fundamenta su existencia y justifica su actuación en la necesidad de centrar en un organismo calificado la representación de los empresarios pequeños, medianos y grandes dedicados al transporte. Es el órgano de consulta de mayor relevancia en el sector Transporte ante el Ejecutivo Nacional, la Asamblea Nacional y las instituciones públicas y privadas en general. Es el organismo gremial representativo de las empresas privadas dedicadas a la transportación de bienes materiales y documentos mercantiles. Agrupa empresas que operan en el sector en las siguientes modalidades: Transporte terrestre de carga, Transporte Courier y Transporte de Valores. [91]

La Federación de Cooperativas de Transporte de Venezuela, FECOTRAVE, es la máxima instancia organizativa socio-económica y gerencial de las cooperativas de transporte de Venezuela. Fue fundada el 30 de junio de mil novecientos sesenta y tres en la ciudad de San Cristóbal, Estado Táchira, por un conjunto de once (11) organizaciones.

Actualmente afilia 190 cooperativas, que a su vez asocian cerca de 25.000 transportistas de pasajeros y carga en todo el país, conformando la Red Nacional de Transporte FECOTRAVE. La Federación está inscrita en el Registro Nacional de Cooperativas del Ministerio de Producción y del Comercio, bajo el No. FTC-7 y en el Registro de Organizaciones Gremiales del Ministerio de Infraestructura.

Su base social está conformada por las cooperativas asociadas, que a su vez son entidades de actividad pública e interés social que mediante la ayuda mutua y el esfuerzo propio, realizan el transporte de personas o de bienes dentro de los esquemas del trabajo asociativo y cooperativo, la economía solidaria y el bien común en beneficio de los asociados, sus familiares y la comunidad usuaria en general.

El trabajo que FECOTRAVE dirige a sus asociados se orienta al logro de objetivos inmediatos, de mediano y de largo alcance. Por una parte a la defensa de los derechos y reivindicaciones del transportista, el mejoramiento de sus condiciones de vida y de trabajo, y al incremento de sus niveles de formación y capacitación. [91]

En el año 1967, la empresa privada *Ford Motors de Venezuela* comienza a apoyar el Programa y en la ciudad de Valencia se crea un gran centro piloto. Se toma este año como el resurgir del Programa de Patrullas Escolares a nivel nacional. [30]

Con cuarenta años de funcionamiento, el programa Patrulleros Escolares, constituye una de las líneas de responsabilidad social de Ford Motors de Venezuela. Durante este período, Patrulleros Escolares ha formado a cientos de miles de estudiantes de educación básica y decenas de miles de docentes en el conocimiento y aplicación práctica de la Ley de Tránsito Terrestre y en valores éticos como la responsabilidad y el respeto por el prójimo.

En el período 2005-2007, la ensambladora y su red de concesionarios invertirán 1 millardo de bolívares para reequipar a las escuelas del país con los insumos del programa, reforzando una iniciativa que, sin duda, demuestra el compromiso de Ford con la educación vial y con el país.

Con 250 consultorios que prestan atención médica integral, 24 colegios y 700 galenos viales, desde el año 1968 la Federación Médica Venezolana, a través de la Dirección Nacional de Medicina Vial, cumple una misión educativa con jornadas, cursos y foros que se extienden a todo el territorio nacional. La FMV también ha participado en la elaboración de leyes y reglamentos relacionados con el tránsito terrestre. Se suman a sus actividades de sensibilización, campañas educativas, dípticos, folletos, programas en la radio y reportajes en prensa regional y nacional.

De acuerdo al Decreto con Fuerza de Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (2001) , todo conductor de un vehículo de motor está sujeto a cumplir con el porte del certificado médico (Artículo 50) , el cual es expedido por la Federación Médica Venezolana a través de los colegios respectivos, en los términos establecidos en el Reglamento del Decreto Ley (Art. 40).

La nueva Ley de Transporte Terrestre (2008) , establece la obligatoriedad de portar el certificado médico vigente, además del certificado psicológico vigente en los casos previstos en el Reglamento de esta Ley. Conducir vehículos con el Certificado Médico vencido o no portarlo al serle requerido por la autoridad competente, será motivo de sanción con multas de tres (3) unidades tributarias.

De acuerdo a la séptima disposición transitoria de la Ley de Transporte Terrestre: El ministerio con competencia en salud pasará a ser el órgano encargado de la expedición de los certificados médicos para conducir tal como está previsto en el Artículo 63, y dicho ministerio dispondrá de un lapso no mayor de 2 años para realizar la implementación de la prestación de este servicio a partir de la entrada en vigencia la presente ley, de igual manera durante este período de transición, la expedición de los certificados médicos para conducir estará a cargo de los Colegios Médicos regionales en coordinación con el ministerio con competencia para la salud. [67,142]

Horizontes de Vías y Señales Compañía Anónima, inició sus operaciones en Caracas, Venezuela, en el año 1985. Posteriormente se estableció en Barquisimeto, estado Lara, Venezuela, donde cuenta con su planta de producción y oficinas administrativas. Es la empresa líder de ingeniería de tránsito en el país, dedicada a la asesoría, fabricación, transporte e instalación de elementos de señalización vial, vertical y horizontal, además de publicidad comercial. Tiene oficinas en varias zonas del país, así como en República Dominicana y Costa Rica.

Desde el año 2002, la empresa ha prestado la mayor colaboración al Ministerio de Educación, Cultura y Deportes en la realización de sus congresos y otros eventos. Participó en las Exposiciones de Educación y Seguridad Vial, EXPOVIAL 2002 y EXPOVIAL 2004, organizadas por la CIAPEV; así como en la dotación del Parque Vial, construido en la Unidad Educativa "Gran Colombia".

La Fundación de Educación y Seguridad Vial (FESVIAL) es una organización privada sin fines de lucro, fundada en la ciudad de Caracas, Venezuela, en el mes de octubre de 1986 por un grupo de profesionales universitarios especialistas en diferentes áreas de la educación, ciencia y tecnología, preocupados por las constantes pérdidas de recursos humanos y materiales como consecuencia de los accidentes de tránsito. La socióloga Beatriz de Albornoz, es la presidenta desde su creación.

OBJETIVOS DE LA FUNDACIÓN DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL, FESVIAL:

1. Contribuir a generar en la ciudadanía los cambios actitudinales necesarios para mejorar su desenvolvimiento y participación como peatón, pasajero y conductor.
2. Desarrollar una gestión interinstitucional e intersectorial que permita diseñar políticas en materia de educación vial
3. Incorporar a la comunidad en el desarrollo de acciones orientadas hacia el mejoramiento y desenvolvimiento del tránsito terrestre.

A objeto de atender estos requerimientos, la Fundación de Educación y Seguridad Vial contempla en su planificación la realización permanente de campañas de divulgación dirigidas a sensibilizar a la ciudadanía en general y la ejecución de programas

con los cuales se atiende a sectores específicos de la población. Estos programas son:

- Parques Infantiles de Tránsito
- Patrulla Escolar de Tránsito
- Brigadas Juveniles Voluntarias
- Vialidad y Vecinos

En su sede de la Urbanización Santa Inés en Caracas funcionan: a) Parque de Educación Vial “Dr. Alberto Jacir”, en el cual los participantes identifican la simbología del tránsito terrestre y adquieren conocimiento de las normas de seguridad vial; b) la Unidad Educativa “Dr. Antonio Ornés”, cuyo proyecto bandera es el de impartir educación vial y c) la Unidad Tecnológica de Apoyo Educativo (Cybervi@l).

En cuanto al Programa de Capacitación y Orientación, la Fundación ha estructurado los siguientes eventos: a) Taller Básico de Educación y Seguridad Vial; b) Taller de Educación Vial para Docentes de Educación Básica. C) Curso “Un mensaje a tiempo” d) Curso Integral para Conductores Profesionales. FESVIAL tiene su sede en la Avenida Principal de la Urbanización Santa Inés, Municipio Baruta del Estado Miranda. [91]

1989

CONDUCTORES DE AUTOS LIBRES, POR PUESTOS Y SIMILARES

Bloque Unido de Conductores de Autos Libres, Por Puestos y Similares es un organismo gremial fundado en el año 1989 por organizaciones de base del transporte terrestre público de pasajeros, con la misión de rescatar y profundizar los derechos de los transportistas al trabajo digno, creador y profesional, así como ejercer una representación cabal y colectiva de estos trabajadores del volante.

En la actualidad el Bloque Unido está constituido por cincuenta organizaciones del transporte público, luego que un grupo de transportistas que hacen vida en el Terminal de Nuevo Circo II, deciden darle un nuevo impulso para enfrentar los problemas que se le presentaban al gremio. En él participan básicamente los que cubren la modalidad de Rutas Suburbanas, que agrupan alrededor de 4.500 conductores profesionales y 3.500 operadores auxiliares; geográficamente distribuidos en los estados Miranda, Vargas, Guárico, Anzoátegui, Táchira, Mérida y Aragua.

Ha presentado a organismos públicos, a rectores de las políticas oficiales, propuestas para soluciones de mediano y largo alcance en cuanto al Boleto Transporte y al Programa 1x1. Ha contribuido al rescate del Terminal Nuevo Circo II y ha sido promotor, conjuntamente con la Cámara Nacional del Transporte, FECOTRAVE, FESVIAL y CONSERTRA de los Cursos Integrales de Capacitación para Conductores Profesionales. [91]

Para nadie es un secreto que gran parte de los caraqueños cada día viven en un explosivo tráfico vehicular. La ciudad se ha convertido en un gigantesco estacionamiento, con calor desbocado, corneteo, contaminación de la atmosfera y colones interminables. Ante este panorama la radio ha sabido colarse por los aires o en moto recomendando pasar un rato más ameno a quienes caen en esas “trancas” cotidianas.

La Tango Tango Fox, El Nido del Halcón, Serviplan y Trafic Center, han sido algunos de los espacios destinados a ayudar al conductor, que desesperado por salir del atolladero, recurría a ellos para ganar tiempo al caos.

En el año 1986, Radio Caracas Radio, decide crear la Tango Tango Fox, espacio realizado desde una aeronave llamada *El Cóndor del Caribe*, que sobrevolaba la ciudad para emitir boletines diarios sobre el tránsito. Pero el segmento no despegó sino hasta principios de los años 90, debido a la demora en los permisos, lapso que aprovechó Radio Capital para lanzar el Programa Serviplan, el cual se realizaba con guías de auxilio vial. Pero con la salida al aire, tardía pero segura, de la Tango Tango Fox, ya no había quien pudiera ganarle en sintonía. Era un programa ideal porque la gente se “enganchó” muy rápido, además contaba con la unidad móvil que salía al aire cuando la avioneta estaba en tierra”, expresa Oswaldo Yépez, director del Museo de la Radio de Venezuela, quien también propuso crear el Nido del Halcón, que se transmitía desde el piso 44 de la Torre Oeste de Parque Central, de 6 am a 9 am; con Juan Manuel La Guardia como locutor. “Miraba las principales arterias viales con un telescopio.”

La Guardia presentaba boletines de tránsito y fue allí cuando lo bautizaron como el Sargento Full Chola. Venía de estar cuatro años en la Tango Tango Fox. Introdujo personajes inolvidables como Flecha Veloz y el Pájaro Loco, motorizados que recorrían la ciudad para dar más pistas de tránsito. Durante tres años voló El Halcón.

En el año 2000, FM Center lanzó Traffic Center, espacio conducido por Alejandro Cañizales, asistido por Gustavo Pierralt, que presentaba desde un helicóptero el terrorífico, incrementado y desbocado problema de tráfico.

Nacieron y murieron varios espacios dedicados al tránsito: una emisora tenía un convenio con Teletaxi para dar reportes, desde las colas, los taxistas daban pista. El estudio rodante de Radio Capital salió al aire en 1979 desde una Blazer. En Radio Tiempo hubo un programa que se llamó "El Hombre Caucho", una suerte de fiscales encuestaban a los radioescuchas para ver qué emisoras seguían. Si era Radio Tiempo le regalaban los cuatro cauchos del carro con el repuesto incluido.

En conclusión, desde un avión, en moto, sobre jeeps, en helicóptero o con la ayuda de un grupo de taxistas, las radioemisoras del país se inventaron las mil y una ideas para ayudar a los conductores capitalinos a huirle a las interminables colas, recomendando atajos y calles poco transitadas. Estos espacios se convirtieron en un gran aliado y en un verdadero negocio.

1999

ASOCIACION VENEZOLANA PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES Y ENFERMEDADES, AVEPAE

La Asociación Venezolana para la Prevención de Accidentes y Enfermedades, AVEPAE, institución sin fines de lucro fundada en 1999 por el profesor Kenett Agar, es una de las instituciones privadas que más ha trabajado en el país en campañas de educación y seguridad vial junto a FESVIAL. Mención especial corresponde al uso del cinturón de seguridad como medio preventivo de evitar accidentes con fatales consecuencias.

El cinturón de seguridad es de uso obligatorio de acuerdo al Decreto con Fuerza de Ley de Tránsito y Transporte Terrestre vigente, y a la Ley de Transporte Terrestre aprobada en segunda discusión por la Asamblea Nacional y en espera de su promulgación, no obstante, sólo un 30% de conductores lo utilizan.

Entre las múltiples actividades realizadas por la Asociación en sus nueve años de existencia, la campaña por el uso del cinturón de seguridad tiene singular preferencia.

La hemeroteca más importante del país sobre accidentes viales ocurridos en los últimos 28 años, reseñados en los principales

periódicos nacionales y regionales, es propiedad de la Asociación, que la pone a disposición de instituciones públicas cuando se realizan campañas de seguridad vial.

2000 **MANUAL DEL CONDUCTOR SEGURO**

Con el lema *La prevención es la vía* la asociación estratégica SINCOR, empresa petrolera cuyos socios son Total Final Elf, de Francia, Statoil de Noruega y PDVSA de Venezuela, edita y distribuye el *Manual del Conductor Seguro* dentro de su propia empresa y comunidad en general al considerar que la prevención es lo más importante para evitar accidentes viales, siendo necesario cumplir con reglas tan sencillas como ponerse el cinturón de seguridad, respetar la Ley y las señales de tránsito, mantener el vehículo en óptimas condiciones y sobre todo manejar a la defensiva.

2000 **UNIDAD DE DIAGNOSIS DE AUTOMOVILES**

Conscientes de la alta incidencia de los accidentes de tránsito y sus consecuencias, a partir de noviembre del 2000, MAPFRE, Seguros La Seguridad, puso en servicio una Unidad de Diagnóstico para la revisión gratuita de automóviles de cualquier marca, año y asegurados o no con la Compañía.

La empresa lleva nueve años recorriendo el país e incluyendo remotas poblaciones. A través de sus oficinas comerciales, son casi doce mil los vehículos que se han revisado, alertando a sus conductores sobre anomalías o deficiencias encontradas en el chequeo.

La Unidad de Diagnóstico de MAPFRE revisa el *Sistema de Luces*, el *Sistema eléctrico*, el *motor y la emisión de gases y la carrocería*, *latonería del vehículo*. [33]

2000 **INSTITUTO DE CAPACITACION CONSERTRA, ICC**

Es una organización privada, dedicada a la capacitación de los trabajadores del sector transporte. Entre sus objetivos están: a) Lograr profesionalizar a los trabajadores a fin de disminuir las pérdidas en los procesos productivos de bienes y servicios, mediante una eficiente formación y capacitación continua de la fuerza laboral. b) Dotar al mercado laboral de personal idóneo para el sector transporte; c) Disminuir los índices de accidentes de tránsito y las tasas de lesionados y muertos; d) Disminuir las pérdidas

materiales para el Estado y la empresa privada; e) Dar una alternativa de estudios formales a los trabajadores del sector transporte; f) Fomentar su desarrollo dentro del área a fin de que puedan, posteriormente, mediante el estudio, profesionalizarse en las áreas de administración, operación y logística; g) Crear una bolsa de trabajo específica en el área de transporte. [91]

2001

DEJANDO HUELLAS

Convencidos de que no solo está en juego el presente sino el futuro de los venezolanos y con el objetivo de fomentar una cultura vial que contribuya a minimizar los altos índices de accidentes de tránsito que se producen en el país, la empresa cauchera Bridgestone Firestone Venezolana desarrolla *Dejando Huellas* como uno de sus programas de responsabilidad social, el cual está dirigido a jóvenes estudiantes entre 15 y 19 años de edad, quienes serán los actores decisivos en el logro de una mejor cultura vial.

Desde el año 2001, Bridgestone Firestone Venezolana asumió el firme compromiso de prevenir, educar y fomentar la seguridad vial. Mediante una serie de actividades educativas, el taller estimula en el participante una toma de conciencia sobre la responsabilidad que tienen en el desempeño de conductas viales seguras, un enfoque centrado en los jóvenes, sus experiencias personales y su propia reflexión de la problemática vial, son las herramientas para lograr este objetivo.

Incorporando conceptos y enfoques de vanguardia en la formación de planes de prevención, el programa *Dejando Huellas* es un evento dinámico en el que interactúan unos 120 estudiantes durante dos horas en cada taller, guiados por expertos en dinámica de grupo.

En marzo de 2002, con renovación en los años siguientes (2003-2006) el Ministerio de Educación y Deportes (MED) y Bridgestone Firestone Venezolana (BFVZ) suscribieron un convenio educativo para fomentar la cultura vial en los futuros conductores y conductoras venezolanas.

Bajo la coordinación del MED, el Programa Social *Dejando Huellas* de Bridgestone Firestone Venezolana fue establecido en liceos públicos de cinco estados con mayor índice de accidentes viales en el país (Lara, Zulia, Carabobo, Miranda y Distrito Capital). El alcance del taller desde que se inicia en el año 2000 hasta el 2008 ha sido de 32 mil estudiantes participantes. [8]

En el marco de la celebración del Vigésimo Aniversario de operar en el país, Honda de Venezuela C.A. emprendió una campaña de concientización dirigida a la formación de *Instructores de Manejo Seguro*, al considerar la importancia de no sólo producir, desarrollar y vender productos de alta calidad, sino también a su compromiso formal con cada uno de sus clientes y consumidores en general, de contribuir a mejorar su calidad de vida, debido a la enorme cantidad de accidentes y lesionados ocasionado, en muchos de los casos, por impericia, imprudencia y/o falta de información en el manejo correcto de todo tipo de vehículo automotor, ocasionando pérdidas humanas e incrementando los costos sociales por este concepto.

En Venezuela Honda ha ofrecido varios cursos de manejo seguro para motociclistas, en el cual participan funcionarios del INTTT, CTVTTT, PC, DISIP, Cuerpo de Investigaciones Científicas, Penales y Criminalísticas, CICPC, Bomberos Metropolitanos y especialmente adscritos a las diferentes patrullas motorizadas de los cuerpos de seguridad del Estado y policías municipales del Área Metropolitana de la Gran Caracas y de todo el país. [25]

Institución privada, dedicada a la educación y seguridad vial, creada en la ciudad de Maracaibo, estado Zulia, en el año 2003. Sus objetivos específicos: 1) Promover en la persona el desarrollo de normas de conducta convenientes para defenderse contra los riesgos del tránsito terrestre. 2) Estimular en el peatón la seguridad al transitar dentro del Sistema de Tránsito Terrestre, a través de la educación. 3) Capacitar al peatón para defenderse contra los peligros del tránsito terrestre. 4) Contribuir a reducir la pérdida de vidas y lesiones a las personas originadas por los atropellos ocasionados por los vehículos automotores. 5) Lograr una alta calidad de vida vial, donde se circule, viaje o transite con mayor seguridad, comodidad y fluidez. [15]

El Programa Embajadores del Consumo Responsable ha sido específicamente diseñado para la enseñanza y orientación de prácticas y medidas responsables relacionadas con el consumo de alcohol.

La empresa privada DIAGEO, patrocina en Venezuela este programa a cargo de la Fundación Venezolana para la Prevención y Tratamiento del Alcoholismo, FUNDALCOHOL, en alianza con la Corporación Nuevos Rumbos, la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, CIAPEV, y la División de Educación y Seguridad Vial de la Alcaldía de Chacao.

Por medio de esta alianza se pretende lograr la difusión y análisis sobre los riesgos y consecuencias que se generan tras el consumo excesivo de alcohol. Por lo cual, los contenidos presentados a través del Programa Embajadores del Consumo Responsable, servirán como herramienta para concientizar y aportar soluciones actualizadas que permitan al consumidor ejercer sus conocimientos y responsabilidad a la hora de tomar.

Semana Santa y la época de vacaciones son fechas escogidas por la empresa DIAGEO VENEZUELA para reforzar sus mensajes de consumo de alcohol responsable a través de un plan publicitario en medios impresos nacionales y regionales, bajo el slogan *“No le dejes toda la responsabilidad a tu Ángel Guardián. Si vas a beber no manejes”*. [17]

La compañía petrolera Schlumberger se Venezuela, a través del uso de las técnicas de adiestramiento en manejo y tecnología, inicio la *1ra. Campaña de Responsabilidad Social y Concientización de los Riesgos de Manejo*, para compartir con sus empleados, clientes, contratistas, familiares y comunidades donde viven y trabajan, toda su experiencia, dedicación y compromiso en mantener un alto nivel, así como el gerenciamiento en los riesgos del manejo.

La campaña consta de tres módulos: 1ro. Adiestramiento Drive SMART; 2do. Práctica en el simulador de manejo y 3ro. Prácticas en el Simulador de Choque Frontal “El Convencedor”.

Mediante la implementación de un “laboratorio de manejo”, la Compañía Schlumberger puso a disposición el adiestramiento con su personal calificado a nivel nacional por un período de año y medio, comenzando en Caracas por tres (3) meses y el tiempo restante en las áreas operacionales en Maturín, El Tigre, Anaco, San Tomé, Maracaibo, Lagunillas y Barinas.

Desde el comienzo del año 2000, Schlumberger ha venido produciendo y distribuyendo en la comunidad importantes y útiles

folletos informativos sobre el programa de manejo defensivo. Actitud, espacio y visibilidad, son los tres elementos fundamentales que refuerzan la empresa petrolera en su programa de manejo defensivo, donde alerta sobre cómo evitar choques frontales, colisiones en las intersecciones, además de otras importantes recomendaciones.

El folleto *Practique manejo defensivo: los cinco hábitos de visión y manejo comentado*, así como el tríptico *Manejo Preventivo: los cinco hábitos de la visión*, son publicaciones de amplia utilidad en las campañas preventivas de accidentes viales. [95]

2005 **PÁRALE A LA VIDA**

La petrolera Chevron Corporation, una de las empresas de energía líder a escala mundial, entiende que la vida y seguridad de sus empleados así como de la comunidad donde opera son una prioridad. Por eso lanzó la campaña de seguridad vial "*Párale a la vida, condúctete bien. Valoramos la vida, incluyendo la tuya*", cuyo objetivo es crear conciencia y generar un cambio de conducta por parte de la población con respecto al manejo de vehículos automotores.

2005 **PROGRAMA DE CULTURA VIAL**

La *Fundación Ruedas por la Vida*, de Fiat de Venezuela ñ Corporación Todeschini, viene trabajando en programas de cultura vial desde el año 2005, fomentando y apoyando a organizaciones civiles en proyectos socio económicos, de bienestar y desarrollo social por medio de eventos, donaciones y patrocinios para investigaciones aplicadas y acción comunitaria.

En el 2007, a través de convenios con la Fundación de Educación y Seguridad Vial, FESVIAL, alcaldías del Área Metropolitana de la Gran Caracas y la Comisión Interministerial para la Prevención y Educación Vial, CIAPEV, desarrolló el Proyecto *Formación Juvenil de Promotores de la Cultura Vial*, atendiendo una red de 36.000 jóvenes en cultura vial de importantes centros educativos públicos y privados, así como miembros de diferentes comunidades.

En el área de la difusión, planifica, elabora y distribuye el *Manual del Conductor FIAT* y la *Guía para el Joven Conductor*, así como trípticos, dípticos y folletos informativos dentro del Programa de Cultura Vial. [20-148]

La empresa 3M, que atiende múltiples áreas de la ciencia y tecnología, opera en Venezuela desde hace cincuenta años. Tiene su sede en la ciudad de Valencia, estado Carabobo. Es líder en la reflectividad, en la demarcación vial y reflectorización de vehículos automotores. Desde hace cuatro años ha intensificado su labor en la seguridad y educación vial, trabaja en la celebración de convenios y alianzas estratégicas con instituciones públicas y privadas a objeto de contribuir a disminuir el alto índice de accidentes viales que ocurren en el país. Actualmente ofrece todo su apoyo al Ministerio del Poder Popular para la Infraestructura a través del INTTT y el CTVTTT en la redacción del *Manual Venezolano de Dispositivos para el Control del Tránsito*.

El operativo que lidera 3M en materia de reflectorización de vehículos automotores y ejecuta coordinadamente con instituciones gubernamentales responsables del tránsito en carreteras y ciudades, se realizó por primera vez en Semana Santa 2007 con resultados muy satisfactorios.

La Cámara de Transporte del Centro, CATACENTRO, en Valencia, estado Carabobo, inició a principios de mayo de 2007 su primer Programa de Formación de Conductores.

El curso abarca un total de 200 horas de formación intensiva durante dos meses, contemplando 100 horas de clases teóricas y 100 horas de práctica; la primera promoción tuvo su acto de graduación a fines de junio 2007 y recibieron el diploma como "*Conductores Profesionales de Carga Pesada*".

Es la única escuela de conductores del país. La flexibilidad en la adaptación de este programa permitirá a CATACENTRO trabajar junto con la Fundación Universidad de Carabobo (FUNDAUC) para establecer sedes en otras ciudades, mientras que la empresa IVECO garantiza la posibilidad de realizar la formación práctica.

El programa busca solventar la falta de recurso humano capacitado en el área del transporte de carga pesada, teniendo como objetivo principal la formación de personal calificado. Esta iniciativa desea incentivar y optimizar el nivel de conciencia de los conductores de la región central del país con una capacitación teórica-práctica.

Luego de aprobados los módulos teóricos, los participantes pasan a un entrenamiento de campo de 100 horas prácticas con unidades de carga pesada, las cuales son llevadas a cabo en las instalaciones de la empresa IVECO. [107]

Renault Venezuela estimula el desarrollo profesional y apuesta por el país al anunciar la creación de la carrera *Mecánica-Mención Tecnología Automotriz*. Proyecto en alianza con el Ministerio de Educación Nacional Francés, el Instituto Universitario de Tecnología (IUT) Dr. Federico Rivero Palacio y el Ministerio del Poder Popular para la Educación Superior.

La creación de la carrera corre en paralelo con el equipamiento de un Centro de Formación que será construido en la sede del IUT, ubicado en el Km. 8 de la carretera Panamericana entre Caracas y Los Teques.

En el marco de esta asociación, Renault Venezuela se compromete a proporcionar una plataforma tecnológica completa y actualizada a fines de permitir a los estudiantes el aprendizaje práctico de los servicios de reparación y mantenimiento de vehículos. Adicionalmente, proveerá al IUT de equipamiento técnico moderno y de doce vehículos automotores que serán provistos con fines didácticos, acompañado de la respectiva documentación técnica.

La inversión de la marca francesa “proveerá a este centro con la más moderna tecnología en el campo automotor. La idea es que estos jóvenes puedan contribuir con el desarrollo de la independencia tecnológica en el sector”.



Por su parte, el gobierno de Francia a través de su Ministerio de Educación, pondrá a disposición del IUT un instructor francés, especialista en tecnología automotriz y automatización industrial que se encargará de la puesta en marcha del centro de formación y de la capacitación técnica y pedagógica de profesores venezolanos, durante un período de al menos dos años.

Desde el año 1977, Renault Venezuela lleva a cabo el programa *Comprender, Evitar, Proteger*, dándole prioridad a la investigación en materia de seguridad del automóvil y por eso, desde hace más de treinta años, creó su propio Laboratorio de Accidentología, de Biomecánica y de Estudios de Comportamiento Humano.

no ñLAB- con el fin de proteger a los ocupantes de los vehículos, conocer la génesis de los accidentes para evitarlos y comprender el comportamiento del conductor. [2]

2008 **VIVE Y DISFRUTA CON RESPONSABILIDAD**

Empresas Polar, empresa de capital venezolano, implementó una campaña a objeto de minimizar el elevado número de accidentes viales originados en su mayoría por imprudencia de conductores que han ingerido alcohol.

Una de las preocupaciones de cuantos laboran en esa empresa es promover en los ciudadanos una actitud distinta ante el consumo de bebidas de baja graduación alcohólica, signada por la toma de conciencia y responsabilidad.

Empresas Polar, preocupada por la elevación del número de accidentes viales, destina más del 40% del presupuesto de comunicaciones a campañas de concientización. En todas sus campañas resalta el mensaje del consumo responsable, que aporta de manera constructiva al cambio actitudinal de los consumidores, con un aviso orientado hacia la adopción de un estilo de vida positivo.

Empresas Polar decidió desarrollar el primer sitio Web venezolano dedicado al consumo responsable, con el objetivo de generar en las audiencias de la organización una mayor conciencia en torno a un tema que día a día adquiere mayor relevancia. En www.consumoresponsable.com.ve los usuarios obtendrán información científica y educativa de interés. Así, este nuevo site se suma a las iniciativas que Empresas Polar ha emprendido desde hace más de dos años en función de propiciar el Consumo Responsable de los productos de su portafolio, señala una nota de prensa.

2008 **FUNDACIÓN SEGUROS CARACAS**

La Fundación Seguros Caracas fue creada el 16 de septiembre de 2008. Nació del compromiso de Seguros Caracas de Liberty Mutual de devolverle al país en obras y proyectos de beneficio colectivo, el apoyo recibido durante 65 años de trabajo. Busca hacer una diferencia en el sector salud, promoviendo y atendiendo la generación de redes para la prevención y atención hacia dos destinos: la seguridad vial y diabetes. Son cinco los focos estratégicos que orientarán a la Fundación para responder con prontitud,



eficiencia y eficacia a estos temas de salud: prevención, atención, formación, investigación y coordinación.

En materia de seguridad vial, *la Fundación Seguros Caracas* está comprometida con el tema de la mortalidad por causa de los accidentes de tránsito y generar conciencia sobre este problema de salud pública a través de la información, comunicación y educación.

Al formar parte de Seguros Caracas de Liberty Mutual, la Fundación se relaciona con el *Instituto de Investigaciones de Liberty Mutual*, con sede en Hopkinton, estado de Massachussets, en los Estados Unidos, el cual cumple 57 años ayudando a las personas a tener vidas más seguras. De hecho, 17 de las innovaciones probadas en los prototipos de este Instituto han pasado a ser estándares en la fabricación de vehículos en los Estados Unidos.





PUBLICACIONES

En el pasado, las publicaciones sobre educación y seguridad vial fueron escasas y esporádicas. No fue una necesidad sentida. Con la promulgación de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, en noviembre de 2001, que establece la obligatoriedad de la enseñanza de la educación vial en todos los niveles y modalidades del sistema de Educación Bolivariana, hubo un cambio de 180 grados.

Las empresas editoriales, en especial, Editorial Girasol, Santillana y Ediciones Co-Bo, han contribuido de manera significativa al repunte de las publicaciones en esta disciplina. Desde el año 2003 están produciendo libros, folletos, guías didácticas para los docentes que incluyen los contenidos conceptuales, procedimentales y actitudinales presentados en el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, elaborado por la Comisión Interministerial para la Atención Prevención y Educación Vial, CIAPEV, y aprobados por el Ministerio del Poder Popular para la Educación.

Sin duda alguna, la decisión del gobierno nacional de establecer la obligatoriedad de la enseñanza de la educación y seguridad vial por primera vez en la historia del transporte terrestre, ha permitido que la CIAPEV tenga una mayor vinculación con los periodistas de los diferentes medios que cubren la fuente de la seguridad vial y el tránsito terrestre. La Comisión ha ganado un espacio considerable en los medios impresos, abordando acertadamente diversos temas de actualidad, relativos a la educación y seguridad vial en diarios de circulación nacional y regional. [19]

1973

GUIA DIDACTICA PARA LA ENSEÑANZA DE LA SEGURIDAD Y EDUCACION VIAL

En el año 1973 el Consejo Nacional de Educación del Ministerio de Educación, en concordancia con la Dirección de Tránsito Terrestre, elaboraron una *Guía Didáctica para la Enseñanza de la Seguridad y Educación Vial*. Este material fue un apoyo muy importante que sirvió al docente en aquella época, cuando el tránsito vial comenzaba a incrementarse de manera inusual.

Su primera edición salió en noviembre de 1975. Fue una revista moderna, ágil y objetiva, la cual tuvo el patrocinio del Touring Automóvil Club de Venezuela, fundado el 18 de mayo de 1913.

La revista *Actualidad Automotriz*, en cada edición ofreció al público una balanceada selección de artículos de opinión y de notas informativas que reflejaban los más importantes hechos nacionales e internacionales. Especialmente un amplio y variado material sobre distintos aspectos de la actualidad automotriz.

En el año 1975, la Oficina de Educación y Divulgación Vial de la Dirección de Tránsito Terrestre, se trazó como objetivo hacer un Manual que recopilara todo lo relativo a la *Patrulla Escolar de Tránsito*, donde se incluyeran los aspectos básicos para su mejor organización, control y funcionamiento, así como también uniformar todas las normas y operaciones que en este campo se ha venido desarrollando en todo el país.

La Patrulla Escolar de Tránsito es una actividad contemplada en los programas especiales del Ministerio de Educación, la cual además es supervisada en todo el territorio nacional por la Dirección de Tránsito Terrestre. En ella intervienen estudiantes de 5to y 6to grado de Educación Primaria con el fin de guiar a sus compañeros en el cruce de las calles a la hora de entrada y salida de la escuela.

De acuerdo al Manual, la Patrulla Escolar de Tránsito tiene como meta complementar la educación impartida en el aula, para que la seguridad vial se integre a la personalidad de los educandos a través de su propia experiencia, de manera que el comportamiento que observen como peatones, pasajeros o conductores, sea el más adecuado y seguro. [140]

La Dirección General de Transporte y Tránsito Terrestre del Ministerio de Comunicaciones de la República de Venezuela, edita por primera vez el *Manual del Conductor* en el año 1976, pensando en la seguridad del actual y futuro conductor de vehículos automotores.

Con este Manual se aspira que el conductor se familiarice con las señales viales que frecuentemente encuentra en calles y carreteras, con el fin de comprenderlas y seguir sus indicaciones con prontitud. Estas señales de tránsito son de uso internacional, por tanto resultan de útil conocimiento al conductor dentro y fuera de Venezuela. Se dividen en tres grandes grupos: señales de prevención, de reglamentación y de información.

El *Manual del Conductor* contiene además informaciones precisas y concretas sobre: las causas de los accidentes; factores de riesgo de los accidentes; el vigilante de tránsito; reglamentos, leyes y decretos; requerimiento para la matriculación; procedimientos en casos de infracciones y accidentes; cómo obtener la licencia; precauciones al manejar, primeros auxilios.

El Manual busca los siguientes objetivos: educar al ciudadano en el uso correcto de la vía pública y de sus automotores; disminuir los daños a personas y bienes en la vía pública; dar fluidez al tránsito logrando así un máximo de aprovechamiento en las vías de circulación; proteger y preservar la infraestructura vial, sus obras anexas y el señalamiento; conservar en el mejor estado posible el parque automotor, por razones de seguridad, contaminación y economía. [83]

Hasta el presente no se ha editado un nuevo *Manual del Conductor*, tal vez por la falta de un Reglamento de la Ley vigente desde el 1ro de agosto 2008.

1987 **SALUD Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES VIALES**

En el año 1987, R. Rodríguez, edita el libro *Salud y Prevención de Accidentes Viales* en el cual promueve la conservación de la salud del niño. En su trabajo enfoca la prevención de los accidentes viales desde el contexto social en el cual se producen las interacciones humanas. [90]

1994 **EN LA ONDA DEL TRANSITO - SEGURIDAD Y FLUIDEZ VIAL**

Este manual fue escrito por Mario Gómez Cruz, (q.e.p.d) veterano productor de seguros. Comisario de la Brigada Voluntaria de Tránsito Terrestre, con el fin de que sus orientaciones y consecuentes actitudes permitan lograr una mayor seguridad y fluidez vial. Contiene 40 páginas y 60 recomendaciones para difundir periódicamente en versiones para micros de radio y televisión.

La obra fue escrita y especialmente dirigida a centros educativos, concesionarios de automóviles, empresas de seguros y de transporte, auto-escuelas, sindicatos y cooperativas de carga, pasajeros, organismos oficiales del tránsito vial. Presenta un variado índice de temas: los pasa semáforos; las paradas de autobuses y demás colectivos; los módulos de auxilio vial; el cinturón de seguridad; las luces de cruce; el buen estado de salud de los conductores; equipamiento de vehículos-triángulo de seguridad; los transportes escolares; conducir seguro y cortésmente; la actitud del conductor, entre otros.

1998 **PARA DOCENTES DE LA ESCUELA BASICA**

Este manual fue elaborado por el equipo técnico y de especialistas docentes de FESVIAL, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones, con la colaboración del Ministerio de Educación, que lo publicó a través del Fondo Editorial del Instituto de Previsión y Asistencia Social del Ministerio de Educación, IPASME, en marzo de 1998 con el propósito de proporcionar información relacionada con la dinámica vial a los docentes de los niveles de Educación Pre-escolar y Básica, a los diferentes entes del Estado, a quienes de una u otra forma tienen relación con el quehacer educativo y, básicamente, a quienes están vinculados con la educación y la seguridad vial del país.

A tal efecto, en el Manual se destacan la justificación, los antecedentes de la Fundación de Educación y Seguridad Vial, los objetivos de la misma y la fundamentación de la educación vial desde el punto de vista filosófico, legal, social y pedagógico.

Posteriormente, se ofrece el marco teórico que sustenta la educación vial, las normas de seguridad y su interrelación entre el Sistema de Tránsito Terrestre y los distintos factores que lo conforman.

Finalmente, y a objeto de presentar a los lectores una información amplia de la terminología utilizada en el Sistema de Tránsito Terrestre, se incorpora un glosario de términos, gráficos y esquemas que visualizan mejor los aspectos señalados. [85]

1999 **NOVEDADES TECNICAS EN TRANSPORTE**

El *Boletín Novedades Técnicas en Transporte*, fue creado en julio de 1999, como órgano del Fondo Nacional de Transporte Urbano, FONTUR, para informar, difundir e intercambiar novedades del sector transporte.

Su reto actual se centra en promover la participación de especialistas que enriquezcan con su visión, conocimiento y experiencia el contenido de dicha publicación. Otros aspectos a destacar como parte de las mejoras es la línea editorial, siempre vinculada con la iniciativa de la Fundación de promover la posibilidad de avance e innovación en el sector y la inclusión de trabajos de investigación, la cual parte de consulta a calificados expertos nacionales, logrando proponer líneas de investigación a ser promovidas en los distintos centros universitarios que imparten docencia e investigación en el área del transporte.

2001 **VIAS Y CAMINOS**

En noviembre de 2001, el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, INTTT, órgano rector de la seguridad vial en el país, inicia la publicación de su revista *Vías y Caminos*, importante publicación para contribuir al desarrollo de la seguridad y educación vial.

2001 **VIAS Y TRANSITO**

Esta revista es la primera de tránsito y transporte terrestre, aéreo, marítimo y turismo. Se distribuye a nivel nacional en el sector público y privado, además en las Inspectorías de Tránsito Terrestre e Institutos de Tránsito, Vialidad, Transporte y Circulación de las Gobernaciones y Alcaldías de toda la República.

A nivel internacional, la circulación de esta publicación se realiza en los países de la Comunidad Andina, el Comité Andino de Autoridades de Tránsito Terrestre y a través de la Junta de Acuerdo de Cartagena, JUNAC, órgano técnico de la Comunidad.

2002 **CAMINOS DE INFORMACION**

En la ocasión de celebrarse el Cuadragésimo Sexto Aniversario de la Unidad Estatal de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre No. 41 del estado Carabobo, se presentó la primera edición de la revista de circulación anual *Caminos de Información*, la cual tiene el propósito de darle información general a la colectividad en cuanto a la materia de tránsito terrestre y seguridad vial.

Este Manual fue escrito por el doctor Rubén Lopera, médico psiquiatra, sub-comisario de la Brigada Voluntaria de Tránsito y Transporte Terrestre y miembro del Consejo Regional de Prevención de Accidentes del estado Lara.

La obra fue el requisito académico cumplido por el galeno para optar al grado de Magíster en Educación, mención Docencia Universitaria, en el Instituto Pedagógico de Barquisimeto de la Universidad Pedagógica Libertador, UPEL.

El manual fue elaborado como texto didáctico, dirigido a docentes y estudiantes universitarios. Se presenta y diagrama en módulos relacionados con la problemática de los accidentes viales. Su contenido se organiza en generalidades, epidemiología de los accidentes, factores de riesgo y medidas preventivas y de seguridad. [26].

La producción editorial de la CIAPEV, ha seguido su marcha durante varios años con la elaboración de trípticos educativos, materiales informativos y la creación del boletín institucional *El motor de la CIAPEV*. Como parte de la estrategia comunicacional se mantuvo el contacto permanente con los medios masivos, a través de gacetas de prensa y encuentro con periodistas de diarios nacionales y regionales, emisoras radiales y canales televisivos.

La CIAPEV: uniendo esfuerzos por la seguridad vial; ¿Qué es la CIAPEV?; El Plan de Acción: Hacia el Colegio Universitario de Vigilancia y Seguridad Vial; El Cinturón de Seguridad: tu mejor seguro de vida; Gestión comunicacional; La Guillotina Vial; Cómo ahorrar gasolina; El consumo de bebidas alcohólicas y sus efectos sobre la salud humana; El motor de la CIAPEV Años 1, 2 y 3; Anuario CIAPEV 2004; Anuario CIAPEV 2005 y Anuario CIAPEV 2006; son las publicaciones más importantes producidas por la CIAPEV durante el período 2003-2007.

El libro *Venezuela: 100 Años en Automóvil*, es una edición conmemorativa en el centenario del automóvil en Venezuela (1904-2004), editado por la Fundación Museo del Transporte de Venezuela y patrocini-

nado por el Consorcio Fonbienes, Ford Motors de Venezuela, Fundación Museo del Transporte y Toyota de Venezuela.

La obra es un esfuerzo participativo e integrador de hombres e iniciativas, visiones y hechos concretos, que a lo largo de un siglo lograron armar esta historia caracterizada por estar siempre en la vanguardia. En ella el lector encontrará numerosas referencias en buena cantidad entresacadas de centenares de notas dispersas en toda clase de publicaciones, donde el tema del automóvil es abordado por distintos motivos y propósitos.

“Basado en textos originales de Javier González, Guillermo José Schael, Carlos Blohm, Jorge Bello, Maurizio Caviechiou, José Jacobi, Julián Alfonso, Mauro Freschi, Alfredo Schael y otros, “Venezuela: 100 años en automóvil” llena un incomprensible vacío bibliográfico, despeja dudas, recoge abundante información de primera mano, menciona a más de 250 personalidades y ofrece 80 ilustraciones dando un panorama actualizado acerca de lo que durante un siglo significaron los automotores para nuestro país.” [93]

2004 **PROGRAMA DE EDUCACION VIAL. EDITORIAL GIRASOL**

En noviembre de 2004, la Editorial Girasol, incluyó en su Enciclopedia “Girasol”, el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, creado por el Ministerio de Educación y Deportes, MED, según Resolución No. 65 de fecha 24 de octubre de 2004.

La inclusión del programa del MED en la Enciclopedia “Girasol” ha sido de gran importancia y utilidad para los docentes que laboran en el Sistema de Educación Bolivariana, especialmente para los que atienden los alumnos del 1ro a 6to grado de la Educación Básica, a objeto de dar cumplimiento al mandato del Decreto con Fuerza de Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.

2005 **MI ASESOR DE TRÁNSITO TERRESTRE**

El autor de ese libro, Carlos Sánchez Mora, es abogado y profesional del tránsito y transporte terrestre desde el año 1981; analista permanente de los factores influyentes en el tránsito vial y sus consecuentes problemas.

La obra representa una “Guía Práctica” con un alto contenido técnico, que viene a llenar en parte un vacío de conocimientos,

sirviendo de consulta, orientación y aprendizaje a la población en general, especialmente a quienes por eventualidad y uso de las vías se vean incurso en accidentes de tránsito o en la comisión de infracciones. Igualmente, resulta de gran utilidad para quienes requieren obtener su licencia para conducir.

La primera parte de la obra se titula *El Tránsito y el Transporte Terrestre en la República Bolivariana de Venezuela*. Su contenido se desarrolla a través de cinco capítulos. La segunda parte, con el título “Consideraciones generales para la obtención de la licencia de conducir vehículos de motor” y otros trámites sobre la materia, es desarrollado a través de cuatro capítulos. [92]

2005 EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL

Esta obra, de la profesora Amelia Tineo, se diseñó con el propósito de contribuir a la divulgación de la enseñanza de la educación vial y su contenido se estructuró en ocho unidades: Educación, Prevención y Seguridad Vial; la normativa legal vigente en el sistema vial; actores del escenario vial: conductor (a) , pasajero (a) y peatón (a) ; el vehículo; la vía y el ambiente en el sistema vial; problemática vial en Venezuela: causas, consecuencias y secuelas; atención inmediata en accidentes de tránsito.

Cada unidad de este libro considera contenidos conceptuales, procedimentales y actitudinales referentes a la educación vial como un todo integrado. De esta forma, la iniciación en la Educación Vial del alumnado desde los primeros niveles del sistema educativo será no sólo un elemento preventivo de primer orden, sino que ayudará, por extensión, a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos. [96]

2005 MANUAL PARA MEJORAR LA CONDUCCION

El *Manual para Mejorar la Conducción*, hace referencia a muchos aspectos resumidos del Decreto con Fuerza de Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (2001) y el Reglamento de la Ley de Tránsito de Venezuela (1998) y servirá como literatura o material de apoyo al Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial (2004) , el cual se desarrolla en todo el Sistema de Educación Bolivariana.

El Manual constituye un instrumento de consulta o guía de toda

persona que desarrolle la necesidad de conducir cualquier tipo de vehículo automotor, ofreciendo el conocimiento necesario para obtener un comportamiento socialmente aceptable al movilizarse por el país. La obra contribuye a la formación de una nueva cultura vial que permita la reducción de la siniestralidad en el tránsito a corto, mediano y largo plazo.

El autor del *Manual para Mejorar la Conducción* es el doctor Edgar Ochoa, profesional de la medicina dedicado a la investigación sobre la violencia vial, sus causas y consecuencias desde el año 1998. [37]

2005 **CUADERNOS DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL**

En el año 2005, el Departamento Editorial de Santillana S.A., bajo la dirección pedagógica y editorial de la profesora Carmen Navarro, puso a disposición del público la primera edición de *El Cuaderno de Educación y Seguridad Vial* para Educación Básica.

El cuaderno de la Editorial Santillana es una obra colectiva concebida, diseñada y elaborada para el docente que incluye los contenidos conceptuales, procedimentales y actitudinales presentados en el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, elaborado por la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, CIAPEV, y aprobado por el Ministerio de Educación y Deportes (2004). Tales contenidos sirven de herramienta para que el docente guíe eficazmente su labor pedagógica en el proceso enseñanza-aprendizaje.

“El Cuaderno de Educación y Seguridad Vial es un recurso dinámico que inserta al alumno de Educación Básica en un espacio que por cotidiano no está exento de riesgos: “la vía pública”. Mediante la práctica de conductas y la observación de normas, el educando percibirá que en esa área aparentemente libre, donde la vida se desarrolla más a prisa -y con frecuencia de forma atropellada- que llamamos comúnmente “la calle”, hay cabida para una actitud responsable y solidaria, es decir, para proyectarse como ciudadano más allá de las fronteras de nuestros hogares e instituciones” [101].

2006 **APRENDIENDO CON EL GUARDIAN VIAL**

La Guía *Aprendiendo con el Guardián Vial* fue elaborada por el Instituto Autónomo de Tránsito, Transporte y Circulación de la Alcaldía del

Municipio Chacao del estado Miranda, con el patrocinio de la empresa petrolera Chevron Latinoamericana Exploración y Producción que opera en Venezuela desde hace varias décadas.

“El hecho de que las familias y niños en Venezuela rara vez tengan conciencia de la importancia de las medidas básicas de seguridad al conducir, como por ejemplo el cinturón de seguridad, despertó en Chevron la iniciativa de desarrollar una campaña de seguridad vial que llamara la atención, generara cambio de conciencia e idealmente un cambio de conducta que proteja la vida de quienes manejan vehículos automotores, de sus pasajeros y de los peatones” [63].

“Experiencias en otros países nos llevan a comprobar que la elaboración de materiales educativos con referencia a la seguridad vial aplicado en las escuelas, ha contribuido significativamente a reducir el número de mortalidad en la vía, tal es el caso de España y Chile. Es por ello que esta guía está dirigida a los niños, pues son quienes deberán asumir el reto de ser buenos conductores en un futuro y en el presente serán los multiplicadores de lo aprendido en estas páginas, ante sus padres y/o representantes” [63].

2006 **BRUJULA**

La revista *Brújula*, para padres y maestros del importante diario *El Nacional*, en su edición mensual No. 32, noviembre 2006, ofreció una variedad de opciones para nutrir, compartir, hacer y guiar a docentes, padres y madres, en esa gran labor de formar niños, niñas y adolescentes en seguridad vial.

En esa edición se pudo encontrar una diversidad de artículos tales como: consejos para propiciar la seguridad vial; los parques infantiles como herramienta para la educación vial y un juego sobre vialidad, que contribuirán con el desarrollo del Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial propuesto por el Ministerio de Educación y Deportes, MED, y administrado por la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, CIAPEV, y las Comisiones Regionales Intersectoriales ubicadas en las 24 zonas educativas del MED. [18]

2006 **GUIA PARA EL INSTRUCTOR DEL CURSO DE MANEJO DEFENSIVO**

Como parte de las actividades realizadas para celebrar los 50 años de su creación, el Cuerpo Técnico de Vigilancia del Tránsito y Transporte

Terrestre, CTVTTT, acogió la *Guía para el Instructor del Curso de Manejo Defensivo*, como instrumento didáctico para ser utilizado en el desarrollo de sus cursos.

El Curso de Manejo Defensivo, CMD, de la *National Safety Council* de los EUA (Consejo Interamericano de Seguridad) fue preparado con el objeto de enseñar a los conductores a evitar accidentes y mejorar sus hábitos de conducción. Una de las características relevantes del CMD es que se enseña de una manera uniforme en muchos países. Todo el material que forma parte del curso es utilizado como una guía para la enseñanza. Puede ser adaptado al medio en que ha de dictarse y a las personas que asisten al mismo. El aporte personal del instructor tiene una importancia fundamental.

El curso consta de ocho sesiones. Se puede ofrecer en seis u ocho horas. Las sesiones son las siguientes: 1) Qué es el manejo defensivo; 2) La persona más importante: el conductor (a); 3) Opciones personales ñlas drogas y el manejo; 4) Las condiciones ambientales y el vehículo; 5) ¿Cómo pasar y cómo evitar un choque de frente?; 6) Manejo en ciudades y en zonas suburbanas; 7) Manejo en zonas rurales y en autopistas; y 8) Resumen y repaso.

2006 **APORTES A CONSIDERAR EN EL PLAN NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE**

La Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, CIAPEV, a la luz de una evidencia tan desoladora, plasmada en el continuo incremento de la accidentalidad vial en el país, en marzo de 2006, presentó a la Presidencia del Instituto Nacional de Tránsito Terrestre, el documento *Aportes a considerar en el Plan Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre*, el cual tuvo como propósito “Crear un marco estratégico situacional, normativo y operacional, que conjugue los esfuerzos de los Ministerios que conforman la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, CIAPEV, con la participación de los aliados estratégicos, para poner en marcha una gran iniciativa nacional con miras a reducir considerablemente los accidentes de tránsito terrestre en Venezuela”

2007 **DICCIONARIO VIAL**

El *Diccionario Vial* fue elaborado por la Licenciada Magaly Velázquez, Asesora Técnica en el área de la Educación y Seguridad Vial. Es una he-



herramienta de trabajo ideal en una amplia gama de circunstancias, especialmente para acompañar y auxiliar al Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial (2004) en su proceso de implantación en el Sistema Educativo Bolivariano. Sus palabras y expresiones permitirán al lector que lo consulte, comprender con claridad un amplio espectro de textos literarios y periodísticos, folletos, guías o manuales relacionados con la educación y seguridad vial.

La obra es un reflejo del lenguaje del momento histórico que vive el país en materia vial. Un abanico de los usos de la lengua, variado y de consulta asequible que permite encontrar la palabra justa en el momento preciso, cuando de transporte terrestre se trate. [98]





ORGANISMOS DE COOPERACIÓN INTERNACIONAL

Creada la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, CIAPEV, en el 2003, uno de sus principales objetivos fue solicitar el apoyo que venían brindando las organizaciones internacionales a otros países, especialmente la Oficina Panamericana de la Salud. OPS, de la Organización Mundial de la Salud, ONU, destacada en Venezuela, a objeto de crear, apoyar y sostener redes y asociaciones y así estimular una colaboración efectiva y estrategias a corto y mediano plazo para encarar las prioridades de la seguridad vial.

A partir del mes de abril de 2004, en la ocasión de celebrarse el Día Mundial de la Salud, consagrado por primera vez al año de la Seguridad Vial, con el lema "La Seguridad Vial no es accidental", la Oficina Sanitaria Panamericana de la OMS, Oficina Regional para las Antillas Holandesas, Aruba y Venezuela, ha prestado un verdadero respaldo a la CIAPEV en la organización de los congresos, ayudas audiovisuales para reforzar campañas viales y apoyo para asistir a congresos y otros eventos internacionales sobre la seguridad y educación vial.

2004 ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD

La Asamblea General de las Naciones Unidas celebró un debate sobre la crisis de la seguridad vial en el mundo el 14 de abril de 2004. Fue la primera vez que la Asamblea General se reúne para discutir sobre ese tema. Tiene su origen en la resolución de la Organización Mundial de la Salud (OMS) A/RES/57/309 aprobada el 29 de mayo de 2003 en cuanto a dedicar el Día Mundial de la Salud 2004 al tema de la seguridad vial, estimulando a los gobiernos y a la sociedad civil a tomar medidas para aumentar la sensibilización sobre el problema de los traumatismos por accidentes de tránsito.

La Organización Mundial de la Salud por primera vez en su historia, el 7 de abril de 2004, ha dedicado el Día Mundial de la Salud especialmente a la seguridad vial para sensibilizar a la población, hacer que participen en el debate y discusión y conmemorar la fecha de su fundación. Su labor no sólo contribuirá a aumentar la conciencia acerca de los traumatismos por acci-

dentos viales, sus graves consecuencias y el enorme costo que tienen para la sociedad, sino que además, ayudará a comprender mejor que esos traumatismos pueden evitarse.

El Día Mundial de la Salud 2004 ofreció la ocasión de centrar la atención del mundo en ese gravísimo problema de salud pública, que crece a gran velocidad. Como ya se dijo eligió para ese Día el lema “La seguridad vial no es accidental”.

En 1974 la Organización Mundial de la Salud adoptó una resolución dirigida al creciente problema de los accidentes de tráfico y sus consecuencias para la salud. En los últimos decenios, la participación de la OMS en esta área ha sido esporádica y discontinuada, debido principalmente a la falta de personal, y a la pobre respuesta de donaciones para la Institución. A principios de 1980, tuvo lugar una conferencia sobre accidentes de tráfico en México en la que se acordó convocar a un equipo de trabajo. El grupo desarrolló, en 1989 un documento titulado *Nuevos Enfoques para Mejorar la Seguridad Vial*. Además, la conferencia aprobó que varios centros de colaboración en el mundo se enfocaran hacia la prevención de los accidentes de tránsito viales.

En el 2000, se otorgó pleno rango de departamento al Programa de Prevención de Lesiones y Violencia de la OMS. La iniciativa actual de la OMS para el control y prevención de los accidentes de tránsito viales, es pues tanto legítima como oportuna. En la mayoría de los países en desarrollo en el mundo en los que la morbilidad es mayor, existe poca o ninguna dirección de parte de la salud pública para la prevención y control de las consecuencias de dichos accidentes.

Transcurridos quince años después del Informe elaborado en México, en el año 2003, la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial han elaborado conjuntamente el informe sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Más de 100 expertos de todos los continentes y de diferentes sectores, entre ellos los de transporte, ingeniería, salud pública, enseñanza y sociedad civil, han trabajado en la elaboración del Informe [2,7].

2004

INFORME MUNDIAL SOBRE PREVENCIÓN DE LOS TRAUMATISMOS CAUSADOS POR EL TRANSITO

La República Bolivariana de Venezuela, como Estado miembro de la Organización de las Naciones Unidas (ONU), aplica las recomendaciones contenidas en el *Informe Mundial sobre Prevención de los Trau-*

matismos Causados por el Tránsito, elaborado por la Organización Mundial de la Salud en el 2004.



Venezuela, como los demás países del continente y el mundo comprende la necesidad y obligatoriedad de reducir el número de accidentes viales en razón de sus correspondientes causas, consecuencias y secuelas.

El Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos Causados por el Tránsito, elaborado en forma conjunta por la OMS y el Banco Mundial por más de 100 especialistas de todos los continentes y procedentes de diversos sectores del área de la seguridad vial, tiene como finalidad presentar un examen detallado de los conocimientos sobre la magnitud, los factores de riesgo y las consecuencias de los accidentes de tránsito y sobre las formas de prevenir y disminuir sus repercusiones.

El informe tiene tres objetivos:

1. Aumentar el grado de concienciación, de compromiso y de toma de decisiones fundadas en todos los ámbitos (gobiernos, industria, organismos internacionales y organizaciones no gubernamentales) para que puedan aplicarse estrategias de eficacia científicamente probada en la prevención de lesiones causadas por el tránsito. Cualquier respuesta eficaz al reto mundial de reducir el número de víctimas por esta causa, precisará de la intervención de todos estos niveles para poner en marcha una gran iniciativa.
2. Contribuir a un cambio en la manera de considerar la naturaleza del problema de las lesiones causadas por el tránsito y de lo que constituye una prevención eficaz. La idea de que dichas lesiones son el precio de la movilidad y el desarrollo económico debe sustituirse por una concepción más holística, que conceda mayor importancia a la prevención mediante acciones a todos los niveles del sistema de tránsito.
3. Ayudar al fortalecimiento de las instituciones y crear alianzas eficaces para lograr sistemas de tránsito más seguros. Estas alianzas deben establecerse verticalmente entre diferentes niveles de ésta, así como entre la administración y organizaciones no gubernamentales. A nivel gubernamental, supone establecer una estrecha colaboración entre sectores, como los de salud pública, transporte, finanzas, policía y otros.

Este Informe ha servido como un importante punto de referencia para la CIAPEV en el logro de sus objetivos.

A partir del año de la seguridad vial, 2004, la CIAPEV ha venido trabajando de forma articulada con la OMS-OSP-Venezuela, en escenarios que han tenido a bien exhibir la problemática vial venezolana en todas sus dimensiones. En el plano internacional, la OSP ha financiado la participación de directivos de la CIAPEV en congresos celebrados en Brasilia, Brasil 2004 y 2005, y en San José de Costa Rica, en el año 2006.

La consulta permanente del Informe Mundial de la OMS ha sido de inmensa utilidad para establecer lineamientos y generar estrategias que propendan al desarrollo de campañas de educación y seguridad vial, así como para tomar decisiones viables para fijar políticas de gestión en el ámbito nacional, contribuyendo con el propósito final de disminuir el alto índice de accidentes viales y el establecimiento de una nueva cultura vial en el país.

2005

CONFERENCIA PANAMERICANA SOBRE SEGURIDAD VIAL

La Conferencia Panamericana de Seguridad Vial tuvo como lema: *Respuesta del sector salud al desafío para un tránsito seguro en las Américas*. Se atendieron cinco sesiones de trabajo: a.- Seguridad Vial en el mundo y en las Américas; b.- Experiencias brasileñas en la promoción de la Seguridad Vial; c.- Fortalecimiento del Sector Salud en atribuciones específicas: cuidado en las víctimas, pesquisas, educación y sistemas de informaciones; d.- Cómo promover una colaboración efectiva entre salud, tránsito, transporte y otros sectores; e.- Sector salud en cooperación con las ONG's.

El evento se realizó en la ciudad de Brasilia, República Federativa del Brasil, los días 8 y 9 de diciembre de 2005. Asistieron 76 especialistas en el área de la seguridad vial procedentes de 17 países de las Américas y el Caribe.

El representante de la República Bolivariana de Venezuela, profesor Elio R. Aguilera, presidente de la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, CIAPEV, presentó la ponencia *La Seguridad Vial En Venezuela: Acciones Intersectoriales, Avances Y Desafíos*.

Estas fueron las Conclusiones y Recomendaciones:

- Por ser el alcohol el principal factor de riesgo de la carga de morbilidad en las Américas y que los daños relacionados no han sido adecuadamente atendidos en la Región, se recomienda sea

considerado una prioridad para la acción en la salud pública en todos los países de las Américas y el Caribe.

- La meta más importante: reducir el número de víctimas causadas por los accidentes de tránsito vial.
- Asegurar la voluntad política de cada gobierno y la toma de conciencia sobre la inseguridad vial.
- Definir claramente la instancia responsable de planificar, dirigir, coordinar, ejecutar y evaluar.
- Establecer convenios, acuerdos, alianzas estratégicas y otros mecanismos para captar recursos humanos y financieros con los sectores públicos y privados.
- Desarrollar mecanismos de coordinación solidarios que aseguren la continuidad de los procesos independientes de los cambios políticos.
- Estimular al sector privado para que desempeñen un papel activo en la seguridad vial.
- Convertir a la seguridad vial en una prioridad política.
- Revisar y adecuar la legislación en materia de seguridad vial para que responda a las necesidades del presente.
- Publicar las experiencias exitosas con publicaciones entendibles y accesibles a todo público.
- Establecer programas de mejoramiento profesional de los cuerpos operativos del tránsito y transporte terrestre.
- Montar un sistema único de información estadística sobre morbilidad y mortalidad vial.
- Asignar recursos humanos y financieros para tratar el problema con mayor eficacia.
- Apoyar el desarrollo de la capacidad nacional y el fomento de la cooperación internacional.
- Informar con responsabilidad social.
- Generar procesos de investigación sobre seguridad vial.

- Hacer cumplir la ley, preparar las reformas necesarias.
- Establecer un Plan Nacional de Seguridad Vial orientado a modificar estilos, condiciones de la vida y disminuir riesgos en las vías.
- Trabajar coordinadamente con los cuerpos de seguridad.

2005 ASAMBLEA GENERAL DE LA ONU

El 1ro de noviembre de 2005, la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas (ONU) , aprobó la primera Resolución sobre Seguridad Vial, encaminada a reducir el alto número de muertos, heridos e incapacitados que se producen siempre en calles y carreteras del mundo entero. En dicha Resolución se invita a los Estados miembros a que apliquen las recomendaciones contenidas en el Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito de la Organización Mundial de la Salud (OMS) , publicado en el año 2004, y a prestar especial atención a los cinco factores de riesgo establecidos, a saber: *la no utilización de cinturones de seguridad y sillas protectoras para niños; la conducción en estado de ebriedad; la no utilización de cascos protectores; el exceso de velocidad y las infraestructuras deficientes.*

Así mismo, invita a que participen en la organización de la *Primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial* (23-29 abril de 2006) y reconozcan el tercer domingo de noviembre de cada año como el *Día Mundial del Recuerdo de las Víctimas de los Accidentes de Tráfico* [40].

2005 DECLARACION DE BRASILIA

En múltiples estudios de casos e investigaciones llevadas a cabo en diferentes países, muestra que los conductores que habían consumido alcohol corrían mayor riesgo de verse implicados en un choque o colisión, que los que no habían bebido y también de que las lesiones son más graves. Se ha demostrado que medidas adecuadas de aplicación de la Ley contra quienes conducen bebidos, han sido eficaces para reducir las probabilidades de que los accidentes de tránsito vial produzcan víctimas mortales y discapacitados.

La Oficina Sanitaria Panamericana de la Organización Mundial de la Salud planificó y realizó la *Primera Conferencia Panamericana sobre Políticas Públicas en Alcohol*, en Brasilia, Repú-

blica Federativa de Brasil, en noviembre de 2005. Allí se produjo la *Declaración de Brasilia*, importante documento que expone la gravedad del tema y recomienda medidas que deben implantarse para reducir los efectos dañinos de este factor de riesgo.

En Venezuela, a pesar de los progresos alcanzados en cuanto a disuadir a los conductores de beber antes de ponerse al volante, el alcohol sigue siendo un factor común e importante en los choques y colisiones en la vía pública. Los programas de seguridad y educación vial coinciden en que es necesario adoptar un paquete de medidas eficaces para reducir el número de accidentes viales relacionados con el alcohol.

La Declaración de Brasilia tiene el siguiente contenido:

Los participantes de la Primera Conferencia Panamericana sobre Políticas Públicas en Alcohol, llevada a cabo en Brasilia, Brasil, del 28 al 30 de noviembre del 2005:

- Alarmados porque el alcohol es el principal factor de riesgo de la carga de morbilidad en las Américas y que los daños relacionados con el alcohol no han sido adecuadamente atendidos en la Región
- Recordando y reafirmando la resolución de la Asamblea Mundial de la Salud (AMS) 5826 de la Organización Mundial de la Salud, que urge a los Estados Miembros a que desarrollen, implementen y evalúen las estrategias y los programas efectivos para reducir las consecuencias negativas a la salud y sociales del uso perjudicial del alcohol;
- Reconociendo que la evidencia científica ha establecido que el consumo perjudicial y peligroso del alcohol causa muerte prematura, enfermedades y discapacidad;
- Preocupados que en muchos países hay un significativo consumo de alcohol no registrado y que la producción y el consumo de alcohol registrado es alto y en niveles crecientes;
- Reconociendo que el daño causado por el alcohol es un problema nacional y regional de la salud pública y social en las Américas, a pesar de las diferencias culturales entre las naciones;
- Reconociendo que el alcohol es también causa de muertes violentas, lesiones intencionales y no intencionales, particularmente en los jóvenes;

- Notando que el alcohol es también una causa de muerte, discapacidad y daños sociales a personas otras que el bebedor;
- Conscientes de los estudios que existen sobre los costos por el uso del alcohol, indican que los problemas asociados crean una fuerte carga económica, de salud y social;
- Preocupados porque el alcohol interactúa con la pobreza produciendo aún mayores consecuencias para los que no tienen acceso a los recursos básicos para la salud y el sustento;
- Preocupados porque los pueblos indígenas, los migrantes, los niños de la calle y otras poblaciones altamente vulnerables en las Américas sufren desproporcionadamente de las repercusiones negativas del alcohol;
- Enfatizando el riesgo del daño debido al consumo de alcohol durante el embarazo;
- Reconociendo las amenazas planteadas a la salud pública por el aumento de la disponibilidad y accesibilidad de las bebidas alcohólicas en muchos países en las Américas;
- Preocupados porque la publicidad, promoción y patrocinio del alcohol llega a los jóvenes y están afectando a los esfuerzos para reducir y prevenir el uso del alcohol en los menores de edad;
- Conscientes de la existencia de evidencias irrefutables acerca de la efectividad de estrategias y medidas tendientes a reducir el consumo de alcohol y daños relacionados;
- Reconociendo que los abordajes relacionados con el consumo nocivo del alcohol deben incluir diferentes modelos y estrategias para la reducción de daños sociales y a la salud;
- Reconociendo que la cooperación internacional y la participación de todos los países de la región es necesaria para reducir las consecuencias negativas a la salud y sociales del consumo del alcohol;

Recomendamos que:

1. La prevención y reducción de los daños relacionados con el consumo de alcohol sean considerados una prioridad para la acción en la salud pública en todos los países de las Américas

2. Las estrategias regionales y nacionales sean desarrolladas incorporando enfoques basados en evidencias culturalmente apropiadas para reducir el daño relacionado con el consumo del alcohol
3. Estas estrategias deben apoyarse en mejores sistemas de información y en estudios científicos adicionales sobre el impacto del alcohol y de los efectos de las políticas en los contextos nacionales y culturales de los países de las Américas
4. Se establezca una red regional de contrapartes nacionales, nominada por los Estados Miembros de las Américas, con la cooperación técnica y el apoyo de la Organización Panamericana de la Salud, para trabajar en la reducción del consumo de alcohol y de los daños relacionados
5. Las políticas de alcohol cuya efectividad han sido comprobadas por la investigación científica sean implementadas y evaluadas en todos los países de las Américas
6. Las áreas prioritarias de acción necesitan incluir: las ocasiones de consumo excesivo, el consumo de alcohol en la población general, las mujeres (incluyendo las embarazadas), los indígenas, los jóvenes, otros grupos vulnerables, la violencia, las lesiones intencionales y no intencionales, el consumo por menores de edad y los trastornos por el uso del alcohol. [38]

El Primer Foro Regional tuvo por lema *Construyendo Carreteras Seguras* se realizó en la ciudad de San José, Costa Rica, los días 12, 13 y 14 de septiembre de 2006. Fue planificado, patrocinado y dirigido por el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, el Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica y el Foro Global de Seguridad Vial del Banco Mundial, FGS-BM. Participaron 118 personas procedentes de 30 países de América Latina, el Caribe, Europa y Asia.

El I Foro persiguió los siguientes objetivos:

1.-Construir políticas orientadas a la reducción de muertes y discapacidades producidas por lesiones de accidentes de tránsito, bajo un enfoque regional y multisectorial sobre seguridad vial en Latinoamérica y el Caribe, promoviendo la integración de áreas relevantes del gobierno, sociedad civil y el sector privado; 2.- Iniciar un proceso para crear un actor regional que promueva y asegure

la sustentabilidad de ese esfuerzo, desarrollando planes nacionales y programas de seguridad vial en cada país de la región.

Las principales conferencias y foros fueron desarrolladas por especialistas de la Organización Panamericana de la Salud OPS-OMS; CEPAL; Fundación FIA; COSEVI Costa Rica; CONASET Chile; ISEV Argentina; FGSV Banco Mundial y expertos de los países de América Latina y el Caribe.

Por la República Bolivariana de Venezuela asistió el ingeniero Marcos Rondón, Representante del Equipo Técnico de la OSP/OMS- Oficina Regional para las Antillas Holandesas, Aruba y Venezuela y el ingeniero Elio Rafael Aguilera, en representación del Ministerio de Educación y Deportes, Presidente de la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial (CIAPEV). Aguilera presentó en la ponencia *La Seguridad Vial en Venezuela: Acciones Intersectoriales, Avances y Desafíos*.



Conclusiones y recomendaciones del I Foro:

- En América Latina y el Caribe pierden la vida cada año cerca de 122 mil personas. Por cada persona fallecida, 20 ó 50 resultan gravemente lesionadas. Posee la tasa promedio de mortalidad más alta del mundo: 26 muertes por cada 100 mil habitantes y la tasa más alta proyectada para el año 2020 (31 muertes por cada 100 mil habitantes).
- Una meta importante del foro fue asegurar que los países se vayan de la reunión con planes para fortalecer sus propios programas de seguridad vial y desarrollar una organización regional que fortalezca su capacidad para recopilar, usar y compartir la información sobre seguridad vial en toda la región, así como promover la armonización de las leyes para la seguridad vial y vehicular.
- Se insta a las naciones de la región a implementar las recomendaciones del Informe Mundial utilizando a éste como marco de referencia para iniciar alocución a la seguridad vial nacional, regional y global.
- Prestar atención a los cinco (5) factores de riesgo establecidos por el Informe Mundial: 1.- la falta de una estructura segura; 2.- la no utilización de cinturones de seguridad y dispositivos protectores para niños; 3.- el uso y abuso del alcohol; 4.- la no utilización de cascos; 5.- la velocidad inadecuada y excesiva.

- Atender el problema vial que requiere un enfoque coordinado y multisectorial de todos los sectores relevantes del gobierno (incluyendo transporte, salud, poder judicial, educación, finanzas y planificación urbana).
- Organizar para el año 2007 (Abril 23-29) la *Primera Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial*, con el fin de impulsar acciones de sensibilización a nivel de cada país miembro, conducentes a disminuir este grave flagelo.
- Para detener la creciente epidemia de muertes y lesiones en las carreteras de América Latina y el Caribe, la seguridad vial se debe convertir en una prioridad de los sectores salud, transporte, poder judicial, educación y desarrollo para nuestras naciones y para la región.

2007

SEMANA MUNDIAL DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE SEGURIDAD VIAL

En el mes de diciembre de 2005, la Resolución A/60/5 de la Asamblea General de las Naciones Unidas (ONU) sobre *Mejoramiento de la Seguridad Vial en el Mundo*, solicitó la celebración de una *Semana Mundial sobre Seguridad Vial*.

Esta Resolución respaldaba resoluciones anteriores de la ONU y la Asamblea Mundial de la Salud, que reflejaban la creciente preocupación de los gobiernos y las comunidades internacionales de salud y desarrollo en relación con el problema de los traumatismos causados por el tránsito.

Los objetivos de la Semana fueron:

- Aumentar la concientización sobre el impacto de los traumatismos causados por el tránsito, en especial entre los usuarios jóvenes de las carreteras
- Promover medidas en torno a los factores con el mayor impacto en los traumatismos causados por el tránsito: cascos, cinturones de seguridad, conducción bajo los efectos del alcohol, exceso de velocidad y diseño e infraestructura de carreteras y autopistas.

La Primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial, fue una oportunidad histórica para elevar el problema de los traumatismos causados por el tránsito a nivel superior. Durante la Semana se realizaron cientos de iniciativas en todo el mundo, en el ámbito local, nacional, regional y mundial, coordinadas por los gobiernos, las organizaciones no gubernamentales,



las Naciones Unidas y otras agencias internacionales, compañías del sector privado, fundaciones y otras organizaciones que trabajan en pro de carreteras y autopistas más seguras para contribuir a disminuir los altos índices de accidentes viales. Las actividades de la Semana sirvieron como punto de lanzamiento para nuevas y efectivas iniciativas de seguridad vial en los años venideros.

En Venezuela, la iniciativa fue acogida por la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, CIAPEV.





REPERCUSIÓN SOCIO-ECONÓMICA, FACTORES DE RIESGO Y MEDIDAS RECOMENDADAS

REPERCUSIÓN SOCIO-ECONÓMICA

El acelerado incremento de la matrícula vehicular, autos, motocicletas, autobuses y camiones; la expansión y mejora de la red vial; el diseño de nuevas marcas y modelos de vehículos automotores de alta y confortable tecnología, ha mejorado las condiciones de vida de los operarios del sistema vial, disminuyendo las distancias y los tiempos en que estos se recorren. Pero todo esto sumado a una sociedad sujeta a cambios acelerados, sometida a elevadas tensiones, a una competencia desmesurada y con una sobrecarga de estímulos, han activado los riesgos de la vida humana, deviniendo en lesiones y muertes como consecuencia del alto número de traumatismos causados por los accidentes viales, creando serios problemas en el área de la salud. Por eso, hoy en día, se hace cada vez más necesario implementar medidas preventivas específicas dirigidas a las comunidades expuestas al riesgo.

En la América Latina, el Caribe y el mundo, Venezuela exhibe cifras y estadísticas alarmantes en el ámbito de la seguridad vial. Con la venta de más de 480.000 nuevas unidades en el año 2007, el parque automotor alcanzó la cifra de 5,2 millones de vehículos que circulan por una red vial de 95 mil kilómetros de longitud, con la ayuda de los combustibles más baratos del mundo, en un territorio de más de 916.445 km² habitados por 27 millones de personas; 800 mil personas usan el teléfono celular al conducir; 500 mil personas fuman al manejar. Cada mes se venden más de 30 mil nuevos vehículos. La contaminación atmosférica, sónica y visual con sus graves consecuencias para la salud física y mental contribuye a incrementar la morbimortalidad.

Los accidentes viales representan la quinta causa de muerte después del cáncer, enfermedades cardiovasculares, homicidios y diabetes; ocupa el 1er lugar de muertes en personas en edades comprendidas entre los 15 y 35 años, el 5to lugar en las Américas, 10º en el mundo. Conserva la tasa más alta de mortalidad en América Latina y el Caribe. (22,7 muertes x 100 mil habitantes). En el 2007 se produjeron 137.787 accidentes viales en el país. Cada mes se producen más de 11 mil accidentes, 300 personas pierden la vida y 1.400 quedan lesionadas, algunas jamás recuperarán su salud física, mental o emocional; los costos anuales por traumatismos causados representan aproximadamente el 1,2% del PIB, es decir,

2,7 billones de bolívares (US\$ 156.233,00). Menos de 12 mil funcionarios controlan el transporte terrestre en todo el país.

La organización rápida y desordenada de algunas ciudades y poblados; el crecimiento desbordado de barrios y sectores sin organización ni distribución de equipamientos para el desarrollo integral de las comunidades, donde uno de los componentes más afectados es la movilidad de los usuarios de la vía, en especial de los peatones; la construcción de nuevas autopistas, carreteras y otras infraestructuras viales, no al ritmo del aumento del parque automotor y del crecimiento económico del país; los frecuentes casos de ansiedad y depresión cada vez más graves principalmente asociados al caos en que se convierte el transporte terrestre en las principales ciudades del país, son todos hechos que están contribuyendo aceleradamente al aumento de los accidentes viales.



Los accidentes de transporte terrestre y su secuela de víctimas y lesionados se ha convertido en una verdadera calamidad nacional, un grave problema de salud pública que provoca el aumento constante de la morbi-mortalidad de la población en general y particularmente de niños, niñas, jóvenes y adultos, constituyendo la causa principal de muerte en el grupo de 5 a 35 años. Se trata de un problema de seguridad ciudadana, que afecta al desarrollo social y económico del país, y es una carga para los sistemas de salud a nivel nacional, regional y municipal.

El sufrimiento de las víctimas de traumatismos por accidentes de tránsito y de sus familiares es incalculable. Las consecuencias económicas y sociales son innumerables. Son elevados los costos por atención médica, discapacidad, rehabilitación, gastos funerarios; el 40% aproximadamente de los espacios de rehabilitación de los hospitales están ocupados por lesionados viales. Los costos de la atención médica prolongada, la desaparición de las personas que sostienen el hogar, la pérdida de ingresos por discapacidad, suman a las familias en la mayoría de los casos en situaciones económicas apremiantes o en la pobreza crítica.

La magnitud de los traumatismos causados por el transporte terrestre en el ámbito nacional puede resumirse del siguiente modo:

- A medida que la motorización se incrementa, se corre el riesgo de ver aumentar el número de traumatismos causados por la circulación vial, con las consecuencias potencialmente devastadoras que ello supone en los planos humano, social y económico

- Los usuarios de menos recursos económicos, peatones, ciclistas, conductores y pasajeros de transporte público y motociclistas, soportan la mayor carga de muertes y traumatismos;
- Los hombres tienen mayor probabilidad de verse envueltos en choques en la vía pública que las mujeres, en proporción de cuatro a uno;
- Los adultos económicamente activos, de edades comprendidas entre 15 y 44 años representan más de la mitad de las víctimas mortales de tránsito;
- Casi una cuarta parte de las víctimas de traumatismos no mortales que requieren hospitalización sufren traumatismo cerebral como consecuencia de un accidente en la vía pública; entre el 30 y 86% de los ingresos hospitalarios por traumatismos corresponden a víctimas de colisiones en las calles y autopistas;
- Cada año decenas de miles de personas quedan temporal o permanentemente discapacitadas a causa de choques en la vía pública; la muerte de quien fuera el sostén del hogar, a menudo sumerge a la familia en la pobreza;
- Muchas personas sufren considerablemente en el plano psicológico durante años después de un choque; los costos sociales que son más difíciles de cuantificar son gravosos para las víctimas, sus familias, sus amigos y sus comunidades;
- Los accidentes viales cuestan por término medio entre el 1,5% y 2% del Producto Interno Bruto (PIB) de la Nación;
- Los sistemas de información sobre el número de accidentes, muertes, traumatismos y daños materiales causados por el transporte terrestre son insuficientes, inadecuados, lo que hace que sea difícil de comprender plenamente la naturaleza del problema y por consiguiente, obtener la atención requerida por los que elaboran las políticas y los encargados de aplicarlas.

FACTORES DE RIESGO

Las estadísticas confirman cada vez con mayor alarma que el transporte terrestre es el más inseguro de las modalidades de transporte existente en el mundo.

Todo ser humano en su condición de usuario de la vía: peatón, pasajero o conductor está expuesto a un accidente vial no importa la edad, color de piel, sexo, religión, profesión, condición

social, económica o política. En el tránsito vial, el riesgo depende de cuatro elementos primordiales: a) la exposición; b) probabilidad básica de sufrir un choque o una colisión; c) probabilidad de sufrir traumatismo en caso de choque o colisión y, d) resultado de dicho traumatismo.

La documentación expuesta en los eventos internacionales señala que Venezuela ocupa el quinto lugar en las Américas y el décimo cuarto lugar en el mundo por muertes a causa de accidentes de tránsito vial y el primer lugar en tasa de mortalidad causada por vehículos de motor en las América y El Caribe (22.7 por 100 mil habitantes).

Los accidentes viales son la primera causa de muerte en jóvenes y adultos, en edades comprendidas entre los 14 y 35 años de edad (tasa: 103,2 muertes por cada 100 mil habitantes)

Las principales causas de los accidentes viales son por: conducir bajo los efectos del alcohol, exceso de velocidad, no utilización del cinturón y casco de seguridad y de los dispositivos infantiles de seguridad.

La seguridad vial es un problema de salud pública. Las personas con menores recursos representan la mayoría de las víctimas de los accidentes viales.

Se estima que el costo económico de los choques y lesiones causado por el tránsito asciende al 1,5% del Producto Nacional Bruto (PNB) , en los países de ingresos medianos como Venezuela, eso representa aproximadamente 108 billones de bolívares.

En Venezuela no existe una institución de rango universitario dedicada a atender la educación y seguridad vial.

El país cuenta con más de 95 mil kilómetros de carreteras, calles y caminos viales (+/- 65% asfaltado)

En el año 2005 se produjeron 111.912 accidentes viales. En el año 2006 ocurrieron 128.718. Diferencia: 16.806 accidentes, promedio mensual: 11.166; promedio diario: 372 accidentes que suceden en las calles.

El parque automotor nacional para el año 2005 se estimaba en 4.8 millones de unidades. En el año 2006 se incorporaron 347.000 nuevos vehículos automotores.

En el país circulan más de 1.2 millones de motociclistas. En el año 2006 se vendieron 150 mil nuevas unidades. Cada mes se venden un promedio de 1.600 motocicletas.

Según la Cámara Automotriz de Venezuela, las ventas de automóviles registraron un incremento del 50,1% en el primer trimestre del 2007, en relación con el mismo período del año anterior. De enero a marzo de 2007 se vendieron 99.489 vehículos.

Tal como ha sido expresado por los organismos internacionales, la prevención de los accidentes de tránsito representa un desafío para todos los actores sociales. En esta situación se involucran: el sector público, el sector privado y los distintos organismos.

Las empresas privadas tienen una responsabilidad social que cumplir y todo lo que las mismas puedan realizar en el ámbito de la seguridad vial será de suma importancia a la hora de disminuir el grave flagelo que significa la gran cantidad de fallecidos y lesionados que el tránsito provoca en nuestra sociedad.



El riesgo surge en gran parte como resultado de diversos factores, que incluyen: a) El error humano en el sistema de tránsito, b) La magnitud y naturaleza de la energía cinética del impacto al que las personas se encuentran expuestas en el sistema como resultado de los errores, c) La tolerancia del cuerpo humano a este impacto, d) La disponibilidad y calidad de los servicios de urgencia y de atención traumatológica aguda. Desde el punto de vista práctico, quizás no se pueda eliminar completamente, pero es posible reducir la exposición al peligro de sufrir traumatismos graves y disminuir sus consecuencias.

El análisis de los datos disponibles sobre los choques y otros estudios sobre el transporte terrestre demuestran que si bien los principales problemas de seguridad vial que se originan en diversos sitios del territorio nacional a menudo difieren en términos de calidad y cantidad, también presentan muchos aspectos en común. Se enumeran a continuación las principales características de los riesgos asociados con el transporte terrestre:

- Los desplazamientos innecesarios, la elección de formas de transporte y de itinerarios menos seguros.
- Deficiencias en aspectos técnicos de planificación, el diseño y la ingeniería vial en el desarrollo de redes viales, tienen una profunda repercusión sobre las comunidades y las personas. El diseño de las vías públicas y de las redes viales es un factor

importante. La exposición al riesgo aumenta sensiblemente cuando las redes viales no logran desviar el tránsito de los vehículos pesados de las zonas pobladas o no disponen de aceras o vías para peatones (as) separadas del tránsito motorizado.

- **La velocidad excesiva e inapropiada**, que es muy común, origina alrededor de 30% de los choques y de las muertes causadas por el tránsito. En caso de un choque a 80 km/h los ocupantes del automóvil tienen 20 veces más posibilidades de morir que a 30 km/h.
- **Los conductores que consumen bebidas alcohólicas** corren mayor riesgo de verse implicados en un choque que los que no lo consumen. Ese riesgo aumenta rápidamente con la alcoholemia, que es generalmente de 0,08 g/dl. La intervención del alcohol en los accidentes es mucho más importante que la de cualquier otra droga, pero todo fármaco o sustancia ingerida que afecte el sistema nervioso central, puede reducir las facultades de los conductores.
- **Lucro empresarial:** Las investigaciones sobre el transporte por carretera de carga y de pasajeros, han comprobado que un número considerable de propietarios de empresas de transporte, a fin de aumentar sus ganancias y por falta de una cultura vial, suelen obligar a sus choferes a manejar a velocidades excesivas, a cumplir turnos indebidamente prolongados y a trabajar aun estando exhaustos.
- **La atención inadecuada posterior al choque** es un problema importante. La disponibilidad y la calidad de los cuidados influye mucho en las consecuencias de un choque, es decir, sobre las eventuales muertes o discapacidades resultantes.
- **El número creciente y desordenado de vehículos de dos ruedas** (motocicletas) para uso particular y como mecanismo para transportar personas (mototaxis). Se estima su incremento en un 150% a partir del año 1999. En el país circulan alrededor de 2.250.000 motocicletas.
- **El bajo costo de la gasolina y gasoil** incide sobre los accidentes de tránsito, porque constituyen un factor de riesgo pocas veces considerado ya que el conductor desarrolla altas velocidades sin importarle el consumo del combustible y gasto de aceite. De igual manera se usa indiscriminadamente el automóvil hasta para recorrer breves distancias.

- **Hablar por celular durante la conducción de un vehículo automotor** aumenta la probabilidad de sufrir un accidente. El riesgo de chocar al manipularlo es cuatro veces superior que cuando no se usa.
- **Fumar mientras se conduce un automóvil.** Impide una buena sujeción del volante y provoca frecuentes distracciones mientras se busca un cenicero, se enciende el cigarrillo, o simplemente se quita la ceniza que cae al pantalón o vestido. Mientras un chofer prende un cigarrillo se demora tres segundos y si va conduciendo a 100 kilómetros por hora, deja en ese lapso de ponerle atención durante 80 metros a la vía y por consiguiente, pierde la capacidad de reacción ante un imprevisto.
- **La agresividad al conducir:** Según las estadísticas internacionales, la agresividad está presente en el 67% de los accidentes viales, en esto inciden factores como la impunidad, el anonimato, la imprudencia, el estrés, el consumo de bebidas alcohólicas o de cualquier otra droga, la falta de mayor control y la posibilidad de huida después del accidente. Las cifras demuestran que los más violentos son los jóvenes del sexo masculino, de escasa educación y con problemas de consumo de alcohol y otras sustancias tóxicas.
- **La investigación vial deficiente.** Es necesario reforzar la labor de prevención de accidentes e incidentes de tránsito a partir de la investigación, análisis y recomendaciones derivadas de la ejecución de los procesos investigativos y de otros procesos asociados a esta actividad.
- **El déficit de vigilantes viales y policías de circulación.** Contribuye al incremento de los accidentes viales. Cada vez es mayor el número de vehículos y nuevos conductores no acorde con el número de funcionarios que atienden a este sector. El personal de los cuerpos operativos dedicados al tránsito terrestre (Cuerpo Técnico de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre, CTVTTT, Policías de Circulación, Guardias Nacionales) no llegan a 12 mil funcionarios en todo el país.
- **Las fallas mecánicas del automóvil.** Son causas de accidentes de tránsito vial. Sumado al descuido en las revisiones, los altos costos de los repuestos y arreglos mecánicos contribuyen a elevar el número de accidentes. De cada tres vehículos que circulan en el país, dos tienen alguna falla mecánica. Sólo el 35% de los vehículos automotores que circulan en el país tienen seguro de Responsabilidad Civil.

- **Conductores jóvenes** o menores de 25 años de edad, son los responsables de más de 30% de los accidentes que provocan todos los demás conductores; los jóvenes y conductores principiantes sin la pericia suficiente corren más riesgos de verse implicados en un choque que en cualquier otro grupo de edad comparable;
- **La fatiga o somnolencia:** asociada con diversos factores, incluidos los viajes prolongados, la falta de descanso, y la interrupción de los ritmos circadianos. Estudio reciente encontró que los factores siguientes aumentan sensiblemente el riesgo de un choque: a. conducir sintiéndose con sueño, b. conducir habiendo dormido menos de cinco horas en las últimas 24 horas.
- **Los peatones, los ciclistas, los motociclistas,** conductores y pasajeros de transportes públicos soportan una parte desproporcionada de la carga de traumatismos causados por el tránsito y todos ellos corren mayores riesgos de sufrir lesiones por este motivo.
- **Errores visuales y de audición:** son causa importante de los choques, ver, oír, ser visto y oído, son requisitos fundamentales para la seguridad de todos los usuarios de la vía pública;
- **Para todos los usuarios de la vía pública,** el riesgo de sufrir traumatismos mortales en un choque aumenta cuando no ven, ni son oídos. Si se instalaran y usaran faros diurnos, como lo establece el Reglamento de la Ley de Tránsito, podrían evitarse casi un tercio de los choques de vehículos motorizados de dos ruedas (motocicletas) causadas por falta de visibilidad, en el caso de los automóviles, podría evitarse más del 10% de estos choques;
- **La no utilización de cinturones de seguridad** y de asientos de seguridad para niños duplica sobradamente el riesgo de sufrir traumatismos graves o mortales, tal como lo hace la no utilización de cascos para bicicletas. De manera análoga, la no utilización de cascos por los usuarios de motocicletas casi duplica el riesgo de traumatismos craneoencefálicos graves o mortales;
- **El diseño defectuoso de los bordes de la carretera** y la colocación de objetos en ellas desempeñan un papel clave en los traumatismos causados por el tránsito, e influyen en el comportamiento de los usuarios de la vía pública;

Sumado a los factores de riesgo antes señalados, los principales obstáculos en la prevención de los accidentes de transporte terrestre son básicamente diez:

1. Informaciones inexactas sobre la magnitud del problema, los factores de riesgo y las consecuencias económicas, sociales y emocionales en las personas traumatizadas.
2. Un seguimiento y una evaluación inadecuada de los trabajos de prevención.
3. Una conciencia limitada del problema, especialmente entre los usuarios del sistema peatones (as) , pasajeros (as) y conductores (as) y las autoridades responsables de ejecutar las políticas de la seguridad vial.
4. La tendencia a que se considere el transporte terrestre ámbito de competencia de un solo sector determinado;
5. El protagonismo político y la falta de recursos financieros;
6. Escasa coordinación entre los entes públicos involucrados;
7. Sistema ineficaz de servicios pre hospitalarios y hospitalarios de los sobrevivientes;
8. Escasos, confusos y no confiables registros de las estadísticas por mortalidad y morbilidad, para reunir datos detallados sobre las consecuencias y los costos de las lesiones sufridas por los accidentes de tránsito vial;
9. Un planteamiento fatalista, indiferencia, resignación como suceso azaroso con respecto a los accidentes viales y
10. La escasa responsabilidad política y colaboración multidisciplinaria requerida para hacer frente al problema con eficacia.

Medidas recomendadas:

Para obtener resultados satisfactorios, existen recomendaciones que pueden aplicarse en una amplia variedad de sectores y disciplinas valiéndose entre otras de la nueva Ley de Transporte Terrestre (2008) ; Ley Orgánica del Servicio de Policía y del Cuerpo de Policía Nacional (2008) ; Ley del Poder Público Municipal (2005) ; Ley Orgánica de Ciencia y Tecnología e Innovación (2005) ; Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (2005) ; Ley del Servicio Comunitario del Estudiante de Educación Superior (2005) ; Ley de Responsabilidad Social en Radio y Televisión (2004) ; así como la Resolución MED -65 que crea el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial.



La prevención de los traumatismos causados por los accidentes de tránsito exige una gestión firme que sea capaz de implantar medidas sostenibles, basadas en pruebas, y superar los obstáculos que interfieran en su ejecución. Las buenas políticas de transporte y uso de las vías públicas permiten reducir los riesgos de traumatismos causados por el tránsito. Una planificación y diseño viales que den importancia a la seguridad, pueden reducir al mínimo el riesgo de choques y los traumatismos resultantes.

El cumplimiento de las principales normas de seguridad vial puede mejorarse sensiblemente utilizando un conjunto de disposiciones legales y aplicándolas eficazmente, recurriendo a la información y la educación. La disponibilidad de una atención de urgencia de buena calidad puede salvar vidas y reducir considerablemente la gravedad y las consecuencias a largo plazo de los traumatismos causados por el tránsito.

Sin embargo, estas recomendaciones habrán de considerarse como directivas flexibles, pues dejan considerable margen para la adaptación a las condiciones y capacidades parroquiales, comunales, municipales, regionales y nacionales.

Así, para responder al formidable desafío de reducir el nivel de muertes y traumatismos causados por el tránsito es necesario:

- Reforzar las capacidades para la elaboración de políticas, la investigación y las acciones, tanto en el sector público como privado; definir planes estratégicos nacionales, regionales y municipales, incorporando metas específicas cuando los datos disponibles lo permitan; organizar buenos sistemas de datos estadísticos para identificar los problemas y evaluar las respuestas; impulsar la colaboración entre diversos sectores, incluidos la salud, infraestructura, educación, ambiente, defensa, justicia; formalizar alianzas entre los sectores públicos y privados; promover una gestión más responsable, asignando los recursos suficientes y mantener una voluntad política firme.
- Instar a las universidades nacionales, públicas y privadas, así como colegios e institutos universitarios a desarrollar líneas de investigación y extensión en trabajos de grado, postulación y ascensos para que contribuyan a realizar aportes al abordar problemas específicos de transporte terrestre y vialidad, a través de soluciones susceptibles de ser aplicadas. De la misma manera, las universidades podrán formar equipos interdisciplinarios que colaboren con las autoridades para analizar la problemática vial, puesto que constituye un deber integrarse de manera

permanente en la política de Educación y Seguridad Vial que direcciona el Estado.

- Promover en todos los ministerios, gobernaciones y alcaldías, así como en empresas públicas y privadas, organizaciones no gubernamentales y comunidad en general, programas permanentes de prevención en materia de Seguridad Vial, a objeto de crear conciencia sobre el grave problema de la accidentalidad vial en Venezuela.
- Dignificar el ejercicio del vigilante de tránsito y policía de circulación, estableciendo mayores incentivos y consagrando un régimen de formación, remuneración y seguridad social que le garantice niveles de trabajo y vida acorde con la loable misión de preservar la vida de la ciudadanía
- Acometer en forma contundente y permanente el tema de la Educación Vial, no sólo en los diversos niveles y modalidades del Sistema Educativo, sino en todos los ámbitos en que se inscriben los organismos gubernamentales y no gubernamentales, vinculados o no a la Seguridad Vial, que hacen vida y forman parte de la comunidad local, municipal, regional y nacional.
- Hacer un llamado a los medios de comunicación social oficiales, privados y comunitarios, para que adelanten campañas permanentes a fin de crear conciencia en los actores del escenario vial sobre la imperiosa necesidad de respetar las leyes que regulan el tránsito automotor en Venezuela y prevenir los accidentes viales.
- Sancionar y hacer cumplir las leyes destinadas a prevenir la conducción de vehículos bajo los efectos del alcohol, el uso obligatorio del cinturón de seguridad, las sillas de retención para los niños y del casco para ciclistas y motociclistas, fijar límites de velocidad adecuadas y hacerlos respetar, crear servicios de transportes públicos eficaces, seguros y asequibles.
- Unificar criterios con relación a los datos estadísticos sobre accidentes viales que regularmente se dan a conocer por parte de los organismos nacionales, para dar mayor validez y confiabilidad en sus interpretaciones.
- Elaborar y planificar una estrategia multisectorial (Plan Nacional de Transporte Terrestre) bajo la conducción del INTT y participación del Cuerpo Técnico de Vigilancia de Transporte Terrestre, CIAPEV, científicos, urbanistas, planificadores regionales, profe-

sionales de la salud, especialistas en seguridad vial, estableciendo objetivos ambiciosos pero realistas, por un período de por lo menos seis años, con un plan de acción nacional y un calendario de medidas específicas en el cual se asignen suficientes recursos financieros y humanos para elaborar, aplicar, administrar, supervisar y evaluar medidas que permita reducir considerablemente los traumatismos y defunciones causadas por los accidentes de tránsito vial.

- Convertir a la seguridad vial en una prioridad política, apoyando a su órgano rector, el Instituto Nacional de Transporte Terrestre, dotándolo de recursos financieros suficientes, estableciendo objetivos adecuados y adoptar planes y programas realizables.
- Lograr un adecuado diseño e implementación de las políticas públicas en seguridad vial estableciendo alianzas estratégicas con los medios de comunicación, las universidades y los diferentes ministerios, con empresas aseguradoras, las industrias de vehículos de motor y las comercializadoras de los mismos; empresas licoreras; fabricantes de cauchos, editoriales, clubes sociales y deportivos, federaciones y asociaciones cooperativas de transporte y la sociedad civil organizada e interesada en el tema de tal forma que se garantice la comunicación permanente entre ellos y el trabajo coordinado e interinstitucional.
- Superar la práctica de ver a diversas instituciones promoviendo campañas de seguridad vial a través de los medios de comunicación con el mismo objetivo y mensajes, realizando acciones, proyectos y programas similares, reuniéndose con las mismas comunidades, disputándose los mismos escenarios y problemas, invirtiendo inadecuadamente los pocos recursos humanos, técnicos, logísticos y financieros con los que cuentan. Esta desarticulación desgasta al Estado y a la sociedad civil organizada.
- Preparar una estrategia y un plan de acción nacional en materia de seguridad vial. Trabajar de manera conjunta con las instituciones responsables y/o interesadas en el plan desde el comienzo, donde cada institución se comprometa con las partes en el desarrollo de actividades que previamente han discutido. Desde luego que el mismo se sustenta con la información, los diagnósticos y compromisos de cada una de las instituciones.

PROGRAMA NACIONAL DE EDUCACION Y SEGURIDAD VIAL

La obligatoriedad de la educación y seguridad vial en todos los niveles de la enseñanza y modalidades del Sistema Educativo Venezolano, está contemplada en la Ley de Transporte Terrestre,

así como la participación de la ciudadanía en la definición, difusión y observancia de las reglas y normas de transporte terrestre.

El Ministerio del Poder Popular para la Educación y demás autoridades administrativas competentes, son los garantes de este mandato y podrá mediante el *Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial (Resolución ME No. 65 de fecha 20/10/2004)*, una vez revisado y ampliado, cumplir con sus propósitos de establecer una nueva cultura vial en el país.

El Fondo de Apoyo a la Seguridad Vial de la Ley de Transporte Terrestre, el cual tiene como objetivo principal optimizar la prestación del Servicio de Vigilancia y Seguridad Vial en el territorio nacional, mediante la elaboración de programas y proyectos de inversión en materia de equipamiento y educación vial, es un valioso instrumento financiero para contribuir al establecimiento de un Programa Permanente de Educación y Seguridad Vial con mayor fortaleza y cobertura nacional.

EDUCACION, INFORMACION Y APLICACION ESTRICTA DE LA LEY

La Seguridad Vial es una necesidad sentida, es un clamor nacional. La educación y la información son factores fundamentales para alcanzarla a través de los cambios de conducta de los usuarios de la vía, pero solas no ayudan en mucho a reducir los altos índices de accidentes viales, con sus secuelas de morbilidad y mortalidad que ocurren diariamente en las calles y carreteras del país. Es urgente y necesario tomar medidas más efectivas y enérgicas que permitan el cumplimiento estricto de la Ley, Reglamento y Ordenanzas sobre transporte terrestre.

La Ley de Transporte Terrestre (2008), establece los mecanismos de prevención, control y regulación del sistema de transporte en todas sus modalidades. Es un magnífico instrumento para ordenar y desarrollar el sector transporte y ofrecer a la ciudadanía seguridad jurídica y mejores servicios.

Para contribuir a disminuir los accidentes viales, la nueva Ley tendrá que aplicarse con rigor, prestando especial atención a los cinco factores de riesgo de mayor relevancia en Venezuela y el mundo: 1) la falta de una estructura vial segura; 2) la no utilización de cinturones de seguridad y dispositivos protectores para niños; 3) el uso y abuso del alcohol, sustancias psicotrópicas o estupefacientes prohibidas; 4) la no utilización de los cascos o elementos de protección; 5) la velocidad inadecuada y excesiva.

La información oportuna y suficiente, la obligatoriedad de la educación y seguridad vial en todo el sistema educativo bolivariano, la participación de la ciudadanía en la difusión y observancia de las reglas y normas del transporte terrestre y la aplicación de las acciones de procedimientos administrativos sancionatorios (acciones de responsabilidad penal y administrativa) para todos los violadores del orden público en el área del transporte terrestre, son factores a tomar en cuenta para asegurar el éxito en las campañas de seguridad vial que se emprendan. En la educación, cumplimiento estricto de la ley y la aplicación de las sanciones de rigor, se encontrará la solución.

Ofrecer el mayor apoyo a las autoridades administrativas del transporte terrestre: Ministerio de Infraestructura, el Instituto Nacional de Transporte Terrestre, el Cuerpo Técnico de Vigilancia de Transporte Terrestre, gobernaciones, alcaldías municipales y metropolitanas, por intermedio de sus órganos administrativos competentes en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones para que apliquen con todo rigor la nueva Ley de Transporte Terrestre y su reglamento, a objeto de contribuir a establecer los mecanismos de prevención, control y regulación del sistema de transporte en todas sus modalidades. La obligatoriedad de la educación y seguridad vial y la creación del Fondo de Apoyo a la Seguridad Vial, son elementos fundamentales para ayudar a disminuir los accidentes de transporte terrestre.

UNIVERSIDAD EXPERIMENTAL DE LA SEGURIDAD

La formación, capacitación, actualización y mejoramiento profesional del vigilante y policía de circulación, constituye uno de los pilares fundamentales que debe tomarse en cuenta en un Plan Nacional de Seguridad Vial.

La Ley Orgánica del Servicio de Policía y del Cuerpo de Policía Nacional vigente, establece que las funcionarias y funcionarios policiales (incluido tránsito) serán formados en una institución académica nacional; la Universidad de la Seguridad, con diseño curricular, políticas y acciones que garanticen la unidad del proceso de formación y el desarrollo profesional permanente.

La profesionalización de vigilantes y Policías de Circulación a nivel universitario es una necesidad sentida, esperada por más de cinco décadas. Será la columna vertebral para mantener en alto los cuatro principios básicos en esa importante área del servicio de policía: atención prioritaria a la ciudadanía, respeto a la ley, a los derechos humanos y transparencia en su actuación.

Los estudiantes de la institución académica nacional a nivel de Educación Superior para la formación policial (Universidad Experimental de la Seguridad) tendrán la oportunidad de desarrollar líneas de investigación en trabajos de grado y postgrado o postulación y ascensos sobre la accidentalidad vial y sus consecuencias y secuelas para hacer un aporte valioso hacia el abordaje científico y humanista, al elaborar planes que atacan la problemática del transporte terrestre, que contribuyan a realizar aportes al abordar problemas específicos de transporte terrestre y vialidad a través de soluciones susceptibles de ser aplicadas. De la misma manera, la Institución podrá formar equipos interdisciplinarios que colaboren con las autoridades para analizar la problemática vial.

La formación a nivel universitaria de los oficiales, vigilantes y policías de circulación, contribuirá en gran medida a dignificar su profesión, estableciendo mayores incentivos y consagrando un régimen de formación, ascensos, remuneración y seguridad social, que le garantizará niveles de trabajo y vida, acordes con la loable misión de preservar la vida de la ciudadanía.

TRANSPORTE PÚBLICO COLECTIVO

Disminuir la carga social que representan los traumatismos causados por el tránsito vial, constituye uno de los mayores desafíos que confronta la salud pública nacional en el siglo XXI. En la lucha por vencerlo, el Gobierno Nacional ha desencadenado un interés especial en definir políticas tendentes a reducir los riesgos de ocurrencia y ha encabezado acciones destinadas a mejorar todo el espectro de actividades necesarias para el control de este problema. Conocer el pasado y presente de la seguridad vial nos permite mejorar en el futuro, cuando se trate de planificar y ejecutar acciones tendentes a optimizar los planes, programas y proyectos que contribuyan a disminuir los accidentes e incidentes que ocurren cada año, dejando miles de muertos y lesionados en la vía pública.

La seguridad vial es un tema de salud pública que afecta íntimamente a una amplia gama de sectores, entre ellos, de manera contundente, el transporte público colectivo. Los motociclistas, ciclistas, peatones, pasajeros del transporte público colectivo, son los usuarios de las vías más afectados por los accidentes viales.

Los destinatarios del sistema de transporte público, de modalidad colectiva o individual, de alta, mediana y baja capacidad, especialmente las personas de movilidad reducida, casos de discapaci-



cidad, niños con edad hasta seis años, mujeres en estado de gravidez o personas con niños en estado de lactancia, usuarios de las rutas urbanas, suburbanas e interurbanas, tienen derecho de acuerdo a la Ley a exigir un servicio de buena calidad, higiénico, seguro, confortable e ininterrumpido y a ser resarcidos por los incumplimientos de los operadores de estos servicios.

La desincorporación de vehículos por programas de renovación (Art. 41) ; el dispositivo de control y registro de velocidad (Art. 47) ; el certificado de homologación previa comercialización (Art. 51) ; la revisión técnica, mecánica y física de vehículos (Art. 52) ; el amparo por pólizas de seguro de responsabilidad civil (Art. 58) ; la conservación, mantenimiento de la señalización y demarcación (Art. 76) ; suspensión, anulación y revocación de los permisos de conducir (Art. 70) ; fijación y regulación de las tarifas de transporte público de pasajeros (Art. 145) , son algunas de las disposiciones de la ley que el sistema de transporte terrestre debe responder para ofrecer un servicio sustentable, mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas, disminuir la contaminación ambiental, garantizar el buen trato a los usuarios, la seguridad y la comodidad de los servicios de transporte público y la participación ciudadana, orientado a satisfacer las necesidades y los requerimientos de la movilidad y accesibilidad en todos los ámbitos de la vida ciudadana.





INSTITUCIONES PÚBLICAS Y PRIVADAS QUE CONTRIBUYERON, OCASIONAL O PERMANENTEMENTE CON LA ELABORACIÓN DEL PRIMER PROGRAMA NACIONAL INTEGRAL DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL (2004)

MINISTERIO DE EDUCACIÓN Y DEPORTES:

- Viceministerio de Asuntos Educativos. Dirección de Curriculum
- Direcciones Generales: Desarrollo Educativo, Niveles y Modalidades; Relaciones Institucionales; Coordinación de Zonas Educativas.
- Dirección de Educación: Inicial, Básica, Media, Diversificada y Profesional; Adultos; Recursos para el Aprendizaje; Especial; Comunidades Educativas; Indígena; Rural; Coordinación de Escuelas Bolivarianas.
- Centro Nacional de Formación al Docente, CENAFOD
- Comisión Regional Intersectorial para la Atención, Prevención y Educación Vial.
- Fundación para la Enseñanza de la Ciencia, CENAMEC.

OTRAS INSTITUCIONES Y EMPRESAS:

- Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, INTTT.
- Cuerpo Técnico de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre, CTVTTT.
- Fondo Nacional de Transporte, FONTUR.
- Dirección de Salud y Desarrollo Poblacional. Ministerio de la Salud.
- Guardia Nacional. Ministerio de la Defensa.
- Dirección de Educación Ambiental. Ministerio del Ambiente.
- Dirección de Protección Civil. Ministerio de Interior y Justicia.
- Vicerrectoría Académica. Ministerio de Educación Superior.
- Alcaldía del Municipio Libertador (Caracas)
- Policía Metropolitana de Caracas
- Cuerpo de Bomberos Metropolitanos de Caracas
- Estado Vargas: Dirección de Educación -Zona Educativa
- Estado Miranda: Dirección de Educación -Zona Educativa
- Compañía Metro de Caracas, Cametro
- Fundación de Educación y Seguridad Vial, Fesvial
- Asociación Venezolana para la Prevención de Accidentes , Avepae

- Bridgestone Firestone Venezolana Compañía Anónima
- Consejo Nacional de Pasajeros, Consepasajeros
- Federación Médica Venezolana - Dirección de Medicina Vial
- Seguros La Seguridad - Grupo MAPFRE
- Alcaldía del Municipio Chacao. Caracas
- Horizontes de Vías y Señales
- Fundación Museo de Transporte
- Schlumberger de Venezuela
- Honda de Venezuela C.A.
- Ford Motors de Venezuela

ANEXO II

DIEZ MANDAMIENTOS DE LA LEY DEL BUEN CONDUCTOR

1. Amarás la vida por sobre todas las cosas
2. No ingerirás licor ni drogas
3. No abusarás de las fiestas
4. Honrarás las leyes y normas
5. No matarás
6. No cometerás actos imprudentes
7. No robarás los derechos de nadie
8. No dirás obscenidades
9. No consentirás pensamientos ajenos al conducir
10. No codiciarás la potencia y la apariencia del poder vehicular

TOMADO DEL LIBRO "CONducir ES UN PRIVILEGIO, NUNCA UN DERECHO", DE GUILLERMO CORREA. MARACAIBO, ZULIA. VENEZUELA, 2003.

ANEXO III

DIEZ CAUSAS MÁS COMUNES DE ACCIDENTES

1. Imprudencia del conductor
2. Irrespeto al aviso de "alto" u otras señales de tránsito
3. Conducir en estado de ebriedad
4. Adelantar a otro vehículo sin la debida precaución
5. No hacer las señales reglamentarias
6. Exceder la velocidad permitida
7. Encandilar a otro conductor
8. Mal funcionamiento de los frenos
9. Uso de teléfonos celulares
10. Condiciones climáticas

INSTITUTO NACIONAL DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE, INTTT, 2007.

ANEXO IV

DIEZ FALLAS CRÍTICAS QUE PRODUCEN ACCIDENTES

1. Exceso de velocidad
2. No ceder el derecho de paso
3. Conducir demasiado cerca del vehículo que va adelante
4. Conducir entre dos canales (aunque no estén señalados)
5. Efectuar virajes inadecuados
6. Adelantamiento inadecuado
7. Hacer caso omiso de las normas de tránsito terrestre
8. Retroceder sin asegurarse que la vía este libre
9. Manejo temerario (imprudente, irresponsable)
10. Frenos defectuosos

TOMADO DE LA COLUMNA "TRÁNSITO AL DÍA". DIARIO EL IMPULSO, POR MARIO DEPOOL, BARQUISIMETO, LARA. VENEZUELA. 1999.

(A semejanza de los diez mandamientos)

- PRIMERO: No matarás
- SEGUNDO: La carretera sea para ti un instrumento de comunión entre las personas y no de daño mortal.
- TERCERO: Cortesía, corrección y prudencia te ayuden a superar los imprevistos.
- CUARTO: Sé caritativo y ayuda al prójimo en la necesidad, especialmente si es víctima de un accidente.
- QUINTO: El automóvil no sea para ti expresión de poder y dominio y ocasión de pecado.
- SEXTO: Convince con claridad a los jóvenes y a los que ya no lo son, a que no se pongan al volante cuando no están en condiciones de hacerlo.
- SÉPTIMO: Brinda apoyo a las familias de las víctimas de los accidentes.
- OCTAVO: Reúne a la víctima con un automovilista agresor en un momento oportuno para que puedan vivir la experiencia liberadora del perdón.
- NOVENO: En la carretera tutela al más débil.
- DÉCIMO: Siéntete tú mismo responsable de los demás.

"ORIENTACIONES PARA LA PASTORAL DE LA CARRETERA", BASADO EN "EL MUNDO DEL AUTOMOVILISTA". EL VATICANO. ROMA, ITALIA. 2006.

ANEXO VI

DIEZ PALABRAS MÁS IMPORTANTES

(A semejanza de “En la Calidad Total”, de la escritora italiana Irene Fohri)

Las diez palabras más importantes:

El alcohol te puede dejar sin una gota de sangre

Las nueve palabras más importantes:

Aprender a ser para comprender mejor el mundo vial

Las ocho palabras más importantes:

Los accidentes viales nos dejan sin un futuro

Las siete palabras más importantes:

Yo tomo en serio la Seguridad Vial

Las seis palabras más importantes:

La seguridad es responsabilidad de todos

Las cinco palabras más importantes:

La prudencia marca la diferencia

Las cuatro palabras más importantes:

Sentido común al conducir

Las tres palabras más importantes:

Aprender a convivir

Las dos palabras más importantes:

Educación Vial

La palabra más importante:

Prudencia





BIBLIOGRAFÍA

1. AGUILERA, ELIO. 1984. "201 razones que justifican un programa regional de educación y seguridad vial". Dirección de Extensión Universitaria. Universidad Centro Occidental "Lisandro Alvarado"-UCLA- Abril. Barquisimeto, Lara. Venezuela.
2. AGUILERA, ELIO R. 2005. "La seguridad vial no es accidental". Marzo. Ministerio de Educación y Deportes. CIAPEV. Caracas, Venezuela.
3. AGUILERA, ESTHER. 2005. "Orientaciones Teórico-Metodológicas de Educación y Seguridad Vial en la Educación Inicial (pre-escolar)". Tesis de grado. USB. Barquisimeto, Lara. Venezuela.
4. ALVAREZ, RAUL. 2007. "Cifras de Terror". Motor Semanal. Diario Últimas Noticias. Agosto. Caracas, Venezuela.
5. ARMANDO, JAIME. 2006. "Forjando nuevos valores: ESCUVIAL". Revista Anual "Punto de Encuentro" UEVTTT No. 42. Estado Aragua. Órgano Informativo del Cuerpo Técnico. Año 5, No. 4, octubre. Maracay, Venezuela.
6. BANCO MUNDIAL. 2004. "Facilitando las alianzas, el diálogo y las sinergias". Oficina Regional de América Latina y el Caribe. Equipo de Sociedad Civil. Washington, D.C. U.S.A.
7. BANCO MUNDIAL-ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. 2004. "Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito". Organización Panamericana de la Salud, OMS. Washington D.C. U.S.A.
8. BRIDGESTONE FIRESTONE VENEZOLANA C.A. 2000. Programa "Dejando Huellas". Valencia, Carabobo. Venezuela.
9. CANO FLORES, MILAGROS; POZOS, FLOR Y OTROS. 2001. "Compilación de principios y normas nacionales e internacionales de calidad total". Ciencia Administrativa 2001. Disponible en <http://www.mx/iesca/revista2001-normas.htm>.
10. CEDENO, FERMIN. 1993. "Educación: La Modernización Educativa de Venezuela 1945-1993". Fundación Nacional de Estudios Políticos "Raúl Leoni". Publicaciones Serie Divulgación Año No. 6. Ediciones SG C.A. Caracas, Venezuela.
11. CEDENO, GEMA. 1966. "Recursos Audiovisuales. Uso y Tecnología en la Educación". Departamento de Cultura y Formación Docente del Instituto Pedagógico Experimental de Barquisimeto. IPEB. Servicio Audiovisual. Barquisimeto, Venezuela.
12. CHAVEZ, HUGO RAFAEL. 2007. "Mensaje Anual". Asamblea Nacional de la República Bolivariana de Venezuela. Enero. Caracas, Venezuela.
13. CONTRERAS, A. 2001. "Anotaciones sobre la situación de la Educación Superior en Venezuela al final del siglo XX". Escuela de Ingeniería Industrial. Universidad de Carabobo. Valencia, Estado Carabobo. Venezuela.
14. CORPORACIÓN TODESCHINI. 2007. "Primer Simposio "Jóvenes, Alcohol y Drogas, una trilogía de la accidentalidad vial". Folleto informativo. Fundación "Ruedas por la vida". Noviembre. Caracas, Venezuela.
15. CORREA, GUILLERMO. 2003. "Tránsito Prevenido". Centro de Educación y Seguridad Vial (CESVIAL). Primera Edición. Maracaibo, Zulia. Venezuela.
16. CRESPO, EDUARDO. 2006. "La Ley de Tránsito en la Historia". Octubre. Edición Aniversaria. Ministerio de Infraestructura. Caracas, Venezuela.
17. DIAGEO. 2006. "Embajadores del Consumo Responsable. Fundación Venezolana para la Prevención y Tratamiento del Alcoholismo". Fundalcohol. Folleto informativo. Marzo. Caracas, Venezuela.
18. DIARIO EL NACIONAL. 2006. "Brújula, revista para padres y maestros". Edición mensual No. 32, año 2, octubre. Caracas, Venezuela.
19. DUQUE MENDEZ, NEFTALI. 1971. "Compendio de Nuestro Idioma". Texto de Castellano y Literatura para el Tercer Año de Educación Secundaria. Ministerio de Educación. Segunda Edición. Aldus S.A. Caracas, Venezuela.
20. FUNDACIÓN "RUEDAS POR LA VIDA". 2005. "Programa de cultura vial". Corporación Todeschini. Caracas, Venezuela.
21. GOBIERNO DE CHILE. 2004. "Educación de Tránsito y Seguridad Escolar".

- Ministerio de Educación. Secretaría de Previsión Social. Santiago de Chile, Chile.
22. GOBIERNO DE CHILE. 2003. *"Curso de Prevención de Riesgos Escolares para Profesores de Enseñanza Básica"*. Ministerio de Educación. Unidad de Apoyo a la Transversalidad. Impreso por Jarsa Impresores. Santiago de Chile. República de Chile.
 23. GONZÁLEZ, JAVIER. 2002. *"Venezuela tiene automóvil"*. Transportes en Venezuela. Fundación Museo del Transporte. Caracas, Venezuela.
 24. GUTIÉRREZ CARMEN Y RODRÍGUEZ VLADIMIR. 2004. *"Producción del Conocimiento del Transporte. Maestrías de la UCV y USB"*. Boletín Novedades Técnicas en Transporte. FONTUR. Centro de Información y Documentación en Transporte. Año 5. Nos. 1 y 2. Caracas, Venezuela.
 25. HONDA DE VENEZUELA. 2003. *"Honda de Venezuela da el ejemplo"*. Diciembre. Diario "Tal Cual". Caracas, Venezuela.
 26. LOPERA, RUBÉN D. 2002. *"Manual de Educación, Prevención y Seguridad Vial"*. Universidad Pedagógica Experimental Libertador-UPEL- e Instituto Pedagógico Barquisimeto- IPB-. Barquisimeto, Lara. Venezuela.
 27. LINARES, MARIADELA. 2007. *"El Motor de los Motores"*. Opinión. Diario "Últimas Noticias". 25/02/2007. Caracas, Venezuela.
 28. LUENGO, NÉSTOR. 2007. *"Obstáculos y retos para la ejecución del servicio comunitario"*. Julio 29. Diario "Últimas Noticias". Caracas, Venezuela.
 29. MAPFRE. 2006. *VI Campaña de Seguridad Vial 2006. "El fin de semana tú decides...una noche de rumba puede arruinar tu vida"*. Seguros Mapfre. Caracas, Venezuela.
 30. MAPFRE. 2005. *V Campaña con el tema "Guía del Ciclista"*. La Revista. No. 27, año 7. 4to. trimestre. Caracas, Venezuela.
 31. -----, 1998. *"Guía del Peatón, el Viajero y el Ciclista"*. Seguros La Seguridad, Sistema Mapfre. Rojas Calvo Publicidad. Madrid, España.
 32. -----, 2005. *"Manual para el Educador - Guía del ciclista"*. Instituto MAPFRE La Seguridad. Seguridad Vial. Octubre. Caracas, Venezuela.
 33. -----, 2005. *Revista. "Mapfre - La seguridad"*. No. 26, Año 7. 3er. Trimestre. Caracas, Venezuela.
 34. MAZOLA, NELSON. 2003. *"Tránsito y Seguridad Vial"*. Programa de Cooperación UNICEF-CUBA. Molinos Trade S.A. La Habana, Cuba.
 35. MIRATIA, OMAR. 2004. *"Las tecnologías de la información y la comunicación en la Educación: Revisando el pasado, observando el presente, imaginándonos el futuro"*. Revista Infobit. Ministerio de Educación y Deportes. FUNDABIT. Año 2, No. 4. Junio, 2004. Caracas, Venezuela. omiratia@cantv.net.
 36. MONTORO, LUIS, ALONSO FRANCISCO Y OTROS. 2000. *"Manual de Seguridad Vial: El Factor Humano"*. Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (INTRAS). Editorial Ariel S.A. Provença 260. Junio. Barcelona, España.
 37. OCHOA, EDGAR. 2005. *"Manual para mejorar la conducción"*. Librería El Nacional C.A. Litovenca, C.A. Maturín, Monagas. Venezuela.
 38. OFICINA SANITARIA PANAMERICANA. OSP.OMS. 2005. *"Declaración de Brasilia sobre las políticas públicas en alcohol"*. Primera Conferencia Panamericana sobre políticas públicas en alcohol. Oficina Regional de la Organización Mundial de la Salud. Brasilia, República Federativa del Brasil. Noviembre.
 39. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS). 2007. *Primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial. Manual para la organización de actividades*. Organización Panamericana de la Salud (OPS). Abril. Washington, DC. USA.
 40. ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS. 2005. *"Resolución sobre Seguridad Vial"*. Asamblea General de las Naciones Unidas. Noviembre. OMS. Nueva York, USA.
 41. ORGANIZACIÓN PANAMERICANA DE LA SALUD. 2004. *"Lesiones no intencionales. Legislación de América Latina sobre Programas Preventivos y Responsabilidades"*. Preparado por Susana Castroline. Área de Desarrollo Estratégico de la Salud. Área de Desarrollo Sostenible y Salud Ambiental. OPS-OMS. Washington, D.C. USA, 2004.
 42. ORNES DE ALBORNOZ, BEATRIZ .2006. *"Los parques infantiles de educación vial"*. Diario El Nacional. Brújula No. 32, año 2, octubre. Caracas, Venezuela

43. POPIC, MIRO. 2005. "Guía vial de Venezuela". Año 7, No. 1. Atlas de Carreteras. Editor. Caracas, Venezuela.
44. REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. 2006. "Historia del Tránsito". Revista. Quincuagésima Edición Aniversaria CTVTTT. Octubre. Caracas, Venezuela.
45. REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. 2005. "Estudio Diagnóstico basado en la opinión sobre la Seguridad Vial y la Prevención de accidentes de tránsito a escala nacional". Universidad Central de Venezuela. UCV. Facultad de Extensión. Caracas, Venezuela.
46. -----, 2006. "Escuial- Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial". Quincuagésima Revista Edición Aniversario. CTVTTT. Octubre. Caracas, Venezuela.
47. -----, 2003. "Caminos de la información". Revista de la UEVTTT No. 41. Valencia, Carabobo. Venezuela.
48. -----, 2006. "La patrulla escolar en sus 39 años". Ministerio de Infraestructura. Tríptico. Cuerpo Técnico de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre (CTVTTT). División de Educación Vial. Caracas, Venezuela.
49. -----, 2003. "Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial (CIAPEV)". Junio. Ministerio de Educación, Cultura y Deportes. Caracas, Venezuela.
50. -----, 2004. "Un paseo histórico, la llegada del primer automóvil a Venezuela". Revista Caminos de Información, UEVTTT No. 41. 3era. colección. Valencia, Carabobo. Venezuela.
51. -----, 2006. "Síntesis Histórica del Cuerpo Técnico de Vigilancia del Tránsito y Transporte Terrestre: Origen del Vigilante de tránsito". Octubre. Revista 50 Años del CTVTTT. Ministerio de Infraestructura. Caracas, Venezuela.
52. -----, 2007. "Tecnología al servicio del tránsito, el transporte y la circulación". Dptico. Instituto Autónomo de Tránsito, Transporte y Circulación (IATTC). Alcaldía del Municipio Chacao. Caracas, Venezuela.
53. -----, 2005. "Por una Cultura Vial. Anuario 2005". Ministerio de Educación y Deportes. CIAPEV. Diciembre. Impresión Onda Gráfica. Caracas, Venezuela.
54. -----, 2006. "Anuario CIAPEV-2006". Ministerio de Educación y Deportes. CIAPEV. Desarrollo Editorial Vanessa Zavala. Preview Comunicación Visual. Diciembre. Caracas, Venezuela.
55. -----, 2005. "Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial". Ministerio de Educación y Deportes. CIAPEV. Caracas, Venezuela.
56. -----, 2001. "El A, B y C de la Seguridad Social y de su Reforma". Coordinadora de Redes por una Seguridad Social Pública y Solidaria. Foro Libertador. Enero. Caracas, Venezuela.
57. -----, 2002. "Programas de Postgrado, Especializaciones, Doctorados, Maestrías. Directorio Nacional de Estudios de Postgrado." Consejo Consultivo Nacional de Postgrado. Consejo Nacional de Universidades (CNU). Caracas, Venezuela.
58. -----, 2006. "50 años del CTVTTT." Ministerio de Infraestructura CTVTTT. Octubre. Caracas, Venezuela.
59. -----, 2006. "El consumo de bebidas alcohólicas y sus efectos sobre la salud humana". Ministerio de Educación y Deportes. CIAPEV. Tríptico. Trabajo recopilado por Elio R. Aguilera. Caracas, Venezuela.
60. -----, 2006. "Ley de los Consejos Comunales". Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 5.806 Extraordinaria del 10 de abril de 2006. Caracas, Venezuela.
61. -----, 2006. "Oportunidades de Estudio en los Institutos de Educación Superior en Venezuela-2006". Oficina de Planificación del Sector Universitario (OPSU). Consejo Nacional de Universidades (CNU). Caracas, Venezuela.

62. ----- 2005. "*Ley de servicio comunitario del estudiante de educación superior*". Septiembre 14. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 341.495. Caracas, Venezuela.
63. ----- 2007. "*Aprendiendo con el guardián vial. Guía de educación y seguridad vial para niños de I y II etapa de educación básica*". Alcaldía del Municipio Chacao. Instituto Autónomo de Tránsito, Transporte y Circulación (IATTC). 1era. Edición. Patrocinado por CHEVRON. Impresión Arte Tip C.A. Caracas, Venezuela.
64. ----- 2007. "*Consejo Presidencial Moral y Luces*". Decreto Presidencial No. 5.155. Gaceta Oficial No. 38.612. Caracas, Venezuela. 25 de Enero 2007.
65. ----- 2007. "*El Sistema Educativo Bolivariano (SEB)*". Ministerio del Poder Popular para la Educación. Dirección General de Currículo. Caracas, Venezuela.
66. ----- 2007. "*Sub-sistema Educación Inicial. Sistema Educativo Bolivariano. Currículo y Orientaciones Metodológicas*". Ministerio del Poder Popular para la Educación. Septiembre. Caracas, Venezuela.
67. ----- 2001. Decreto con fuerza de Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. Gaceta Oficial No. 37.332. Noviembre. Caracas, Venezuela.
68. ----- 2003. Circular MECD No. 369 sobre la Creación de la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial (CIAPEV). Despacho del Ministro. Ministerio de Educación, Cultura y Deportes. Junio. Caracas, Venezuela.
69. ----- 2005. "La Seguridad Vial no es accidental". Ministerio de Educación y Deportes. CIAPEV. Trabajo realizado por Elio R. Aguilera. Caracas, Venezuela.
70. ----- 2005. Unidad Educativa Nacional "Gran Colombia". Ministerio de Educación y Deportes. Tríptico. Octubre. Caracas, Venezuela.
71. ----- 2004. Ley de Prevención y Seguridad Vial del Estado Monagas. Consejo Legislativo. Maturín, Monagas. Venezuela.
72. ----- 2004. Ley de Responsabilidad Social en Radio y Televisión. Gaceta Oficial No. 38.081. Diciembre. Caracas, Venezuela.
73. ----- 2006. Ley Orgánica del Poder Público Municipal. Gaceta Oficial No. 38.421. Caracas, Venezuela.
74. ----- 2004. Resolución No. MED-69. Gaceta Oficial No. 37.874. Ministerio de Educación y Deportes. Caracas, Venezuela.
75. ----- 2005. Ley Orgánica de Prevención, Condiciones y Medio Ambiente de Trabajo (LOPCYMAT). Gaceta Oficial No. 38.236. Julio. Caracas, Venezuela.
76. ----- 2006. Resolución conjunta MINISTERIO DE INTERIOR Y JUSTICIA-MINISTERIO DE INFRAESTRUCTURA Y MINISTERIO DE LA DEFENSA. Gaceta Oficial No. 38.348. Enero. Caracas, Venezuela.
77. ----- 2004. "Plan de Acción Nacional de Educación y Seguridad Vial". Ministerio de Educación y Deportes- CIAPEV. Caracas, Venezuela.
78. ----- 2005. Primer Congreso Nacional Juvenil de Educación y Seguridad Vial: "*Hacia la construcción de una nueva cultura vial*". CIAPEV. MED. Folleto Informativo. Octubre. Caracas, Venezuela.
79. ----- 2002. Primer Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial. Informe Final. Ministerio de Educación, Cultura y Deportes. Mayo. Caracas, Venezuela.
80. ----- 2005. "*Competencias de los Ministerios que integran la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial*". CIAPEV. Folleto Informativo CIAPEV-MED. Caracas, Venezuela.
81. REPÚBLICA DE ARGENTINA. 1999. "*Defendamos la Vida. Educación Vial*". Ministerio de Cultura y Educación. Segunda Edición. Ediciones La Llave S.A. Buenos Aires, Argentina.

82. REPÚBLICA DE VENEZUELA .1980. "Atlas de Venezuela." Ministerio del Ambiente y de los Recursos Naturales Renovables. Dirección de Cartografía Nacional. Litografía Tecnocolor S.A. Caracas, Venezuela
83. -----1974. "Manual del conductor". Ministerio de Comunicaciones. Dirección General de Tránsito y Transporte Terrestre Editorial Clave Publicidad ñ Caracas, Venezuela.
84. ----- . 1983. Ministerio de Educación. *Sub-Unidad Educación Vial, Seguridad y Primeros Auxilios*. Oficina Sectorial de Planificación y Presupuesto. Caracas, Venezuela.
85. ----- . 1998. "Manual de Educación y Seguridad Vial". FESVIAL. Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Fondo Editorial IPASME. Marzo. 2da. Versión. Caracas, Venezuela
86. ----- . 1998. "Norma Oficial Venezolana para la Prevención de Accidentes". Ministerio de Sanidad y Asistencia Social. Dirección General Sectorial de Salud. División de Prevención de Accidentes y Hechos Violentos. Caracas, Venezuela.
87. ----- . 1984. PRIMERA JORNADA DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL PARA LA REGIÓN CENTRO OCCIDENTAL. Informe Final. UCLA. Barquisimeto, Lara. Venezuela.
88. ----- . 1998. Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre. Decreto No. 2.542 de fecha 27 de mayo 1998. Presidencia de la República. Gaceta Oficial No. 5.240. Junio. Caracas, Venezuela.
89. RODRÍGUEZ, LEANDRO. 2007. "¡Importante! Banco Comunal". Diario El Informador. Barquisimeto, estado Lara. www.elinformador.com.ve
90. RODRÍGUEZ, RAFAEL. 1987. "Salud Escolar, ciencia de la salud." Universidad de Los Andes -ULA- Serie Medicina. Mérida, Venezuela.
91. SÁNCHEZ MARCANO, VICTOR. 2002. "Diccionario Temático de Educación Vial y Transporte Terrestre". Caracas, Venezuela.
92. SÁNCHEZ MORA, CARLOS. 2005. "Mi asesor de tránsito terrestre". 2da. Edición. Gráficas Abba. Caracas, Venezuela.
93. SCHAEEL, ALFREDO 2004. "Venezuela, 100 años en automóvil". (Editor). Fundación Museo del Transporte. Textografía Jamer. Caracas, Venezuela.
94. SCHAEEL, GUILLERMO JOSÉ. 1969. "Aportes para la historia del automóvil en Venezuela". Caracas, Venezuela.
95. SCHLUMBERGER. 2001. "Practique manejo defensivo: Los cinco hábitos de visión y manejo comentado". QHSE. Schlumberger de Venezuela. Abril. Caracas, Venezuela.
96. TINEO, AMELIA. 2007. "Educación y Seguridad Vial". Litho-Tip C.A. Ediciones CO-BO. Fundación Ruedas por la Vida. Julio. Caracas, Venezuela.
97. VELAZQUEZ, MAGALLY. 2003. "Un nuevo escenario para la Educación Vial". En revista "Caminos de Información". UEVTTT No. 41. Carabobo. Año 2, No. 2. Octubre. Valencia, estado Carabobo. Venezuela.
98. VELAZQUEZ, MAGALLY. 2007. "Diccionario Vial". Editorial Girasol. Caracas, Venezuela.
99. WANIEWICZ, IGNACY. 1972. "La Radiocomunicación al servicio de la Educación de Adultos". Compendio de la Experiencia Mundial. UNESCO. Impreso por Tribune de Genève. París, Francia.
100. WILLIAMS, ANGEL. 1974. "Los Informes de Investigación Bibliográfica". Editorial Arte. Caracas, Venezuela.
101. EDITORIAL SANTILLANA (2005). "Cuaderno de Educación y Seguridad Vial". Primera Edición. Santillana S.A. Fanarte, C.A. Caracas, Venezuela.
102. REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA. 2006. "Venezuela hace historia porque llegó el tren". Noti-Rieles. Edición Especial. Instituto Autónomo de Ferrocarriles del Estado. IAFE-MINFRA. Octubre. Caracas, Venezuela.
103. PÉREZ VILA, MANUEL. 1996. "El legado de Bolívar. Pensamiento y biografía básica". República de Venezuela. Ministerio de Educación. Caracas, Venezuela.
104. HURTADO COBOS, ROLANDO. 2008. "El trolebús no ha aliviado tránsito vehicular en Mérida". Diario Últimas Noticias. www.ultimasnoticias.com.ve . Jueves 27 de marzo. Caracas, Venezuela.
105. GARCIA, ROSA ANDREINA. 2008. "Trolebús recorre Avenida Libertador fuera

- de los andenes*". Diario El Informador. www.elinformador.com. Viernes, 25 de abril. Barquisimeto, Venezuela.
106. **ALDANA, CLAUDIA**. 2008. "El primer paseo del trolebús". Diario El Impulso. www.elimpulso.com. Viernes, 25 de abril. Barquisimeto, Venezuela.
 107. **BOLAÑOS, LOURDES**. 2008. "Escuela de Formación de Conductores es hoy una realidad". NOTIRUEDAS. Año 11, No. 2. Valencia, Estado Carabobo. Venezuela.
 108. **FUNDACIÓN MUSEO DEL TRANSPORTE**. 2001. "Transportes en Venezuela". Colecciones de Museo de Transporte de Caracas. Año 1, No. 2. Edición de Septiembre 2001. Caracas, Venezuela.
 109. **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**. 2007. "Chacao, comunidad segura". Revista Semestral. Junio. Año 4 No. 9. Chacao. Caracas, Venezuela.
 110. -----, 2006. "El consumo de bebidas alcohólicas y sus efectos sobre la salud humana." CIAPEV-ME. Trabajo recopilado por Elio Aguilera. Caracas, Venezuela.
 111. -----, 2006. "El cinturón de seguridad: el mejor seguro de vida. Hacia la construcción de una nueva cultura vial". CIAPEV-ME. Tríptico. Trabajo elaborado por las profesoras Zuleima Yépez de Monagas y Magally Velázquez. Caracas, Venezuela.
 112. -----, 2006. "2do. Puente sobre El Orinoco". Gobernación de Bolívar. Dirección de Información. Ciudad Bolívar, estado Bolívar. Venezuela.
 113. -----, 2005. "Ley Orgánica de Ciencia, Tecnología e Innovación (LOCTI)." Gaceta Oficial No. 38.242, 03/09/05. Caracas, Venezuela.
 114. -----, 2008. "Ley Orgánica del Servicio de Policía y del Cuerpo de Policía Nacional". Gaceta Oficial No. 38.891, 14/03/2008. Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5.880 del 09/04/2008. Caracas, Venezuela.
 115. -----, 2006. "Programa Experimental de Educación Vial Urbana para la ciudad de Caracas." Instituto Metropolitano del Transporte. Alcaldía Mayor. Distrito Capital. Caracas, Venezuela.
 116. **EL UNIVERSAL**. 2007. "El Metro superó un 1.070.000 pasajeros diarios. 500 millones de pasajeros ha movilizado el Metrobús en sus 20 años de operaciones. Prensa CAMETRO. Caracas, Venezuela.
 117. **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**. 2006. "Protección Civil y Administración de Desastres". Tríptico Ministerio del Interior y Justicia. Dirección Nacional de Protección Civil y Administración de Desastres. Caracas, Venezuela.
 118. **ORNEZ ANTONIO Y CARRILLO RAMÓN**. 1970. "Diagnóstico del sector transporte". Tomo VII. CANAVIAL. Ministerio de Obras Públicas. República de Venezuela. Caracas, Venezuela.
 119. **DIARIO PANORAMA**. 2006. "Chávez inauguró las dos primeras estaciones del Metro de Maracaibo." Maracaibo, estado Zulia. Venezuela.
 120. **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**. 2006. "Patrulla Escolar". Ministerio del Poder Popular para la Infraestructura. División de Educación Vial de la Dirección de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre. Tríptico. Caracas, Venezuela.
 121. -----, 1973. "Del Cuerpo de Vigilancia de Tránsito". Ministerio de Comunicaciones. Dirección de Tránsito Terrestre. División de Vigilancia. Caracas, Venezuela.
 122. **SARMIENTO GARMENDIA, MABEL**. 2008. "Dan clases sobre BUSCARA-CAS". Diario "Últimas Noticias". La Vida. 5 de abril. Caracas, Venezuela.
 123. **DIARIO EL INFORMADOR**. 2008. "Empresas Polar desarrolla sitio Web dedicado al consumo responsable". DYI. Diario El Informador, 9 de mayo. Barquisimeto, estado Lara. Venezuela.
 124. **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA**. 2005. "Guía para conductores y propietarios de motocicletas". Ministerio de Infraestructura. Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre. Abril. Caracas, Venezuela.

125. **QUERALES, RAMÓN.** 2008. "Sobre transporte en Barquisimeto". Diario El Impulso. Marzo. Barquisimeto, estado Lara. Venezuela.
126. **LAURENS, IMAGEN Y COMUNICACIÓN.** 2005. "Gestión comunicacional. Relaciones con los medios. Radar de entorno". Marzo. Caracas, Venezuela.
127. **REPÚBLICA DE VENEZUELA.** 1985. "Reglamento Parcial sobre el Uso y Circulación de Motocicletas." Gaceta Oficial No. 33.173 del 27/02/85. Caracas, Venezuela.
128. **REPÚBLICA DE VENEZUELA.** 1962. Ley de Tránsito Terrestre. Gaceta Oficial No. 794 Extraordinaria de 27 de junio 1962, Caracas, Venezuela.
129. **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.** 2008. "Ley de Transporte Terrestre". (Proyecto) Ministerio del Poder Popular para la Infraestructura. Caracas, Venezuela.
130. **NAVAS, OLGA.** 2008. "Otro contingente de patrulleros". Diario "Últimas Noticias" 4 de mayo. Caracas, Venezuela.
131. **BATISTA, LIA Y PULIDO, MARITZA.** 2004. "'Ecojuegos' Aprendizaje Ambiental en acción". Ministerio de Educación y Deportes. CENAMEC. Digesa Lara S.A. Caracas, Venezuela.
132. **DAVIES VANESSA Y MÉNDEZ, MARIA.** 2005. "No pierda la cabeza en la carretera". Información general sobre la accidentalidad vial en Venezuela. Serie del I al XIX. Diario El Nacional. Abril. Caracas, Venezuela.
133. **ALBORNOZ, BEATRIZ.** 2006. "¿Cómo nos comportamos por las vías?". Colección Brújula de Papel. Ciencias Sociales. Diario El Nacional. Editorial El Nacional C.A. Caracas, Venezuela.
134. **ASUAJE, LUCILA MUJICA DE.** 2003. "El ferrocarril Bolívar, de Tucacas a Barquisimeto". Tipografía y Litografía Horizonte C.A. Barquisimeto, estado Lara. Venezuela.
135. **EL NUEVO TESORO DE LA JUVENTUD.** 1972. "Tomos V - VII - XX". Editorial Mejicana S.A. San Mateo, Tecolvapam. México.
136. **DICCIONARIO ENCICLOPEDICO SALVAT.** 1952. "Tomos II-VI-VII". Salvat Editores S.A. Barcelona, España.
137. **CONFEX Internacional Corporation.** 2006. "Auto Transporte 2006". Folleto Informativo. Caracas, Venezuela.
138. **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.** 2005. "Seminario de Educación y Seguridad Vial". División de Relaciones Públicas. Cuerpo Técnico de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre. Junio. Caracas, Venezuela.
139. **AGUILERA, ELIO R.** 2005. "Factores que influyen en la exposición al riesgo de sufrir traumatismos como consecuencia de los accidentes de tránsito vial". MED-CIAPEV. Caracas, Venezuela.
140. **REPÚBLICA DE VENEZUELA.** 1975. "Manual de la Patrulla Escolar de Tránsito". Ministerio de Comunicaciones. Dirección de Tránsito Terrestre. Oficina de Educación y Divulgación Vial. Enero. Caracas, Venezuela.
141. **ESTADOS UNIDOS DE VENEZUELA.** 1910. "Ley sobre enseñanza antialcohólica". Ministerio de Instrucción Pública. Gaceta Oficial No. 11.046, de fecha 8 de julio de 1910. Caracas, Venezuela.
142. **REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA.** 2008. "*Ley de Transporte Terrestre*". Asamblea Nacional. Comisión Permanente de Administración y Servicios Públicos. Caracas, Venezuela.
143. -----, 2007. Oportunidades de Estudio en las Instituciones de Educación Superior en Venezuela. CNU-OPSU, Ministerio del Poder Popular para la Educación Superior. Caracas, Venezuela.
144. -----, 2008. Plan Nacional de Seguridad Ciudadana. Tríptico. Ministerio del Interior y Justicia. Caracas, Venezuela.
145. -----, 2000. Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, Gaceta Oficial No. 5.453 de fecha 24 de marzo 2000. Imprenta Nacional, Caracas, Venezuela.
146. -----, 2008. Metro de Caracas en Cifras. Ministerio del Poder Popular para la Infraestructura. Metro de Caracas. Gerencia de Planificación Corporativa. Caracas, Venezuela.

INTERGRAFIA

www.ptdi.org
www.abramet.org
www.elinformador.com
www.asociat.com
www.ultimasnoticias.com.ve
www.bicyclesafe.come
www.catracentro.com-31
www.carmater.com.mx
www.me.gob.ve
www.carretera.org.ar
www.unece.org
www.concienciavial.org.ar
www.who.int
www.culturavial.com
museotransporte@cantv.net
www.museotransporte-caracas.com
www.chacao.gov.ve
hondavzla@telcel.net.ve
fundauc@cantv.net
asiste@fundauc.org
comis_intermin@cantv.net
www.mij.gov.ve
educaciónvialdireccion@gmail.com
www.consumoresponsable.com.ve
www.educared.org.ar
www.educavial.com
www.elnacional.com
www.eluniversal.com
www.escuelaconductores.com
www.fontur.gob.ve
www.forovial.com
www.geocyber.com
www.diagnóstico.com
www.guiaaautopista.com
latinoseguridad.com
www.automotriz.net
www.me.gob.ve
www.liceus.com
www.elinformador.com.ve
caminitoqueundia@hotmail.com
onavas@cadenacapriles.com
www.hvsca.com
www.pdvsa.com
www.expoautotransporte.com
automotriz@cantv.net
www.cenamec.org.ve
brujuladepapel@elnacional.com
www.inttt.gob.ve
www.manejodefensivo.com
www.mapfre.com
www.prevenición.com
www.seguridadvial.org
www.seguridadvial.com
www.transporte3.com
www.latindaude.com
www.vigilanciavial.com.ar
www.vialidad.cl
www.unsa.gov.arg
www.revistaviajeros.com
prevención@mij.gov.ve
deprevención@mij.gov.ve



