



**I INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE  
SEGURIDAD VIAL EN VENEZUELA:  
Observando desde la sociedad civil  
2012**

**I INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE  
SEGURIDAD VIAL EN VENEZUELA:  
Observando desde la sociedad civil**

---





©Asociación Civil Paz Activa, 2013  
Observatorio de Seguridad Vial  
Todos los derechos reservados  
Caracas, Venezuela

**Director Ejecutivo**  
Luis Cedeño

**Junta Directiva**  
Luisa Berlioz  
Marcos Carrillo  
Abelardo Noguera

[www.seguridadvial.org](http://www.seguridadvial.org)  
[osvzla@gmail.com](mailto:osvzla@gmail.com)  
[@seguridadvialvz](https://www.instagram.com/seguridadvialvz)

**Edición**  
César Segovia

**Coordinador Editorial**  
Luis Cedeño

**Investigadores**  
Mayerlin Fagundez. Observatorio de Seguridad Vial  
Darwin Figuera. Ciesvial  
Kennet Agar. Avepae

**Foto de portada**  
Arnaldo Enrique Utrera

**Impresión**  
Grupo Intenso

Queda prohibida la reproducción total o parcial de este libro por cualquier medio o procedimiento sin la expresa autorización por escrito del titular del Copyright

## ÍNDICE

<b>INTRODUCCIÓN: La necesidad de una evaluación de la Seguridad Vial en Venezuela</b>	<b>5</b>
<b>CAPÍTULO I: Análisis del Anuario de Mortalidad</b>	<b>7</b>
<i>Metodología</i>	<b>7</b>
<i>Hallazgos del análisis</i>	<b>9</b>
<b>CAPÍTULO II: Estudio hemerográfico sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela, año 2012</b>	<b>21</b>
<i>Metodología</i>	<b>21</b>
<i>Hallazgos de la investigación</i>	<b>28</b>
<b>CAPÍTULO III: Una situación alarmante: los motorizados en Venezuela (Ciesvial-Avepae)</b>	<b>47</b>
<b>CAPÍTULO IV: Juntos sumamos más</b>	<b>56</b>
<b>CAPÍTULO V: Nuestras conclusiones y recomendaciones</b>	<b>73</b>
<b>ANEXOS</b>	<b>76</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA</b>	<b>79</b>



# INTRODUCCIÓN

## **La necesidad de una evaluación de la Seguridad Vial en Venezuela**

En Venezuela, los accidentes de tránsito constituyen la sexta causa de muerte, han cobrado la vida de 77.014 ciudadanos durante los últimos trece años. Esta cifra deja clara la necesidad de construir un país con cultura y educación vial. Es por ello que, apelando al trabajo en conjunto de organizaciones de la sociedad civil y el Estado venezolano, deseamos sensibilizar a la ciudadanía con respecto a los riesgos, responsabilidades y obligaciones que implica la conducción de los diversos vehículos de motor.

En octubre de 2012 se crea el Observatorio de Seguridad Vial, una iniciativa de Paz Activa, en alianza estratégica con Fundación Seguros Caracas, con la finalidad de desarrollar un organismo independiente con carácter pragmático y sin influencias sociales ni políticas, que permita dotar a la sociedad, en un amplio sentido, de un ente que vele por la seguridad vial, mejora de las vías, así como de la educación y concienciación de la sociedad, los usuarios y los organismos estatales.

El desarrollo de una política de seguridad vial en Venezuela tiene como principal limitante la poca periodicidad y escasa actualización de las estadísticas en esta materia. La principal fuente de información está representada por los Anuarios de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud, los cuales son publicados con, al lo menos, dos años de retraso, constituyendo documentos de reserva del Estado venezolano. Aparte de esta publicación, no existe alguna otra fuente de datos o informes que permitan establecer un conocimiento real de la

situación, lo que hace imposible el seguimiento de indicadores de desarrollo de los distintos operativos de Seguridad Vial realizados, además de negar el derecho de acceso a la información que tiene los ciudadanos y la realización de la contraloría social sobre las políticas que se llevan adelante en este tema.

Por todo lo anterior, ante la falta de información relacionada con esta materia, nos propusimos desarrollar este *I Informe sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela: Observando desde la sociedad civil*, el cual busca aportar datos relevantes acerca de la siniestralidad vial en nuestro país, con base en diferentes fuentes de información (estadísticas oficiales, información periodística e investigaciones propias o de otras organizaciones civiles interesadas en esta problemática) con el fin de ofrecer iniciativas y recomendaciones para lograr la disminución efectiva de los accidentes viales.

En primer, lugar revisaremos los datos de los Anuarios de Mortalidad expedidos por el Ministerio del Poder Popular para la Salud hasta el 2010. Posteriormente, presentaremos el resultado de nuestra investigación hemerográfica correspondiente al año 2012, para cerrar con las iniciativas que han venido desarrollando diversas asociaciones interesadas en la seguridad vial en el país.

Nuestra intención es elaborar, publicar y difundir este informe, de ahora en adelante, de manera que pueda convertirse en una herramienta de medición periódica, con base en determinados criterios, de los avances y retrocesos en las políticas públicas implementadas en materia de seguridad vial en Venezuela.

# CAPÍTULO I

## Análisis del Anuario de Mortalidad

### *Metodología*

El *Anuario de Mortalidad* es una publicación del Ministerio del Poder Popular para la Salud que funciona como un indicador indirecto de las condiciones de salud de la población del país. Este Anuario refleja, básicamente, las principales causas de muerte y las causas asociadas a ella en las comunidades. Esta información es de interés debido a que su manejo y difusión permiten el conocimiento de la situación de Seguridad Vial en Venezuela para poder, a partir de ello, planificar, ejecutar y evaluar las políticas públicas implementadas en torno a este tema.

En Venezuela, los *Anuarios de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud* son publicados con no menos de dos años de retraso y constituyen documentos de reserva del Estado venezolano. Este hecho dificulta el conocimiento de la situación, hace imposible el seguimiento de estos indicadores por analistas independientes y niega el derecho de los ciudadanos al acceso a la información y a realizar contraloría social sobre las políticas que se llevan adelante en este tema. Por esta razón, se hace un llamado a la publicación oportuna y libre acceso a este material, que sin duda aporta información necesaria e invaluable en el tema de la seguridad vial, así como en muchos otros.

Los datos que aporta dicho anuario corresponden a las variables que se derivan del Certificado de Defunción EV-14, instrumento expedido por el Ministerio del Poder Popular para la Salud y suscrito por personal médico, según disposición del artículo 128 de la Ley Orgánica de Registro Civil.



La información contenida en esta publicación se adecua, desde el año 2000, a la Décima Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y Problemas relacionados con la Salud (CIE-10) según orientaciones de la Organización Mundial de la Salud y la Organización Panamericana de la Salud.

Para analizar las estadísticas relacionadas con Seguridad Vial en el Anuario de Mortalidad nos remitimos directamente a la categoría “Accidentes de Todo Tipo” (Códigos V01-X59), utilizando únicamente la subcategoría “Accidentes de Tráfico de Vehículos de Motor” (Códigos V01-V89) ya que son los únicos que están directamente relacionados con nuestro tema de interés: la Seguridad Vial.

Al momento de realizar los cálculos propios de tasas de accidentalidad por región, nos remitimos a las cifras oficiales del Censo Nacional de 2011. Aunque los datos del Anuario de Mortalidad corresponden al año 2010 y metodológicamente deberían ser comparados con las proyecciones realizadas en el censo de 2001, utilizamos las cifras del censo 2011. Los datos que aporta este último censo reflejan, de manera más clara y real, la distribución del país, con mucha más precisión que las proyecciones elaboradas en 2001, sobre todo considerando el descenso en las tasas de natalidad de los últimos años.

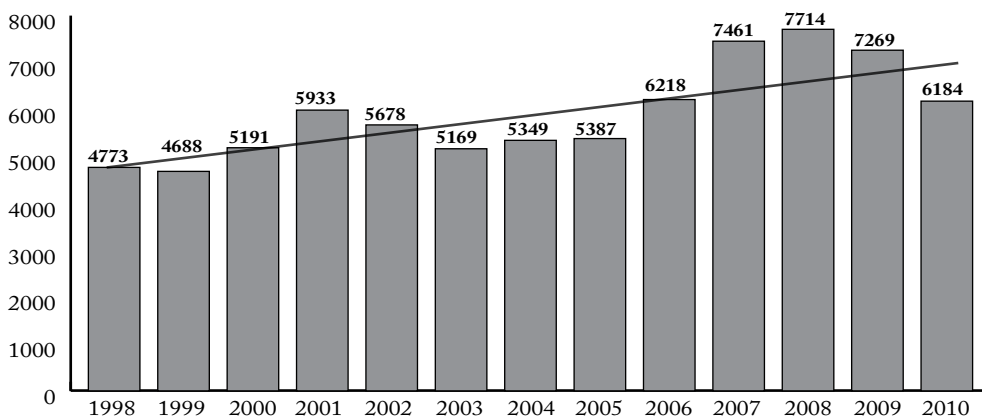
En el caso de las cifras de fallecidos por accidentes de tráfico con vehículos de motor, tanto por entidad como por grupos de edades, procedimos a calcular las tasas correspondientes, dado que no podemos comparar cifras de entidades federales cuando las mismas tienen entre sí un total de población distinta. Lo mismo sucede con los grupos de edad. Por ello, en lugar de hablar de total de accidentes de tránsito hablaremos de tasa de mortalidad por accidentes de tránsito según entidad federal y según grupos de edad y sexo.

### *Hallazgos del Análisis del Anuario de Mortalidad 2010*

En Venezuela, según los datos aportados por el Anuario de Mortalidad de 2010, los accidentes de tráfico de vehículos de motor son la sexta causa de muerte, actualmente la preceden las enfermedades del corazón, cáncer, enfermedades cerebrovasculares, suicidios y homicidios, diabetes y los accidentes de todo tipo donde se incluyen los accidentes viales. De igual manera, es importante destacar que según dicho anuario los accidentes de tránsito son la cuarta causa de muerte entre los hombres y la sexta entre las mujeres.

Una vez hecha esta acotación, presentamos el histórico de los accidentes de tránsito desde 1998 hasta 2010, según los Anuarios de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud. En este histórico podemos apreciar que la cifra total de 2010, equivalente a 6.184 fallecidos, es similar a la registrada en 2006, fecha desde la cual se venía presentando un aumento progresivo con más de 7.200 personas fallecidas entre los años 2007 y 2009. A pesar de que se registra una ligera disminución en el número de accidentes de tránsito en el 2010, debemos esperar las estadísticas de 2011 y 2012 para poder verificar si dicho comportamiento se ha sostenido en el tiempo.

#### **Histórico de muertes en Accidentes de Tránsito 1998-2010**



*Fuente: Anuarios de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud, 1998 – 2010*

En este gráfico, la línea sobre las barras representa la tendencia nacional de los accidentes de tránsito. En la misma podemos apreciar ciclos en los que las cifras aumentan, luego descienden y luego se presenta de nuevo el repunte de dichas cifras.

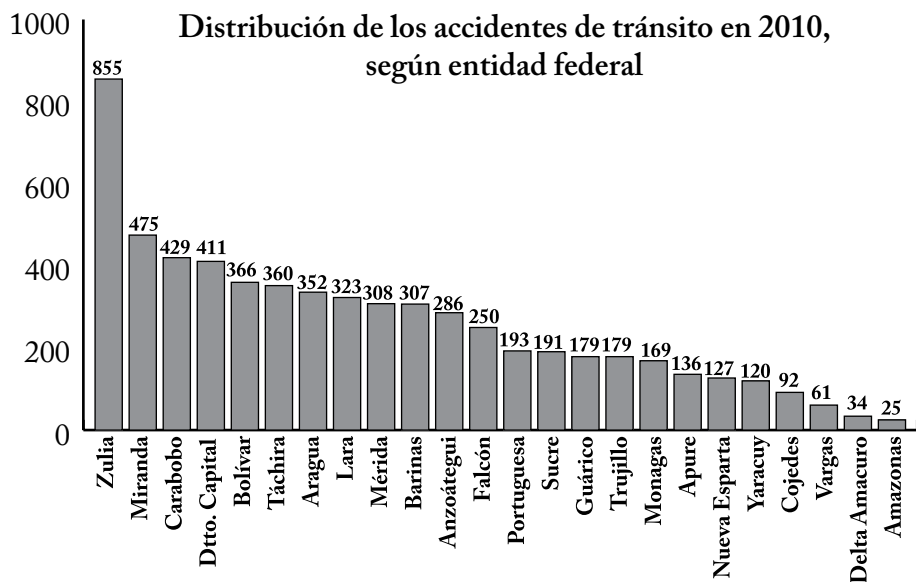
Solo en los años 2003, 2004 y 2005 se presentan menos accidentes que los registrados en años anteriores. Luego, para 2010 se presenta otra ligera disminución que no podemos apreciar si se sostiene durante 2011 y 2012 debido a que no se encuentran disponibles los Anuarios de Mortalidad correspondientes a dichos años.

### **Según entidad federal:**

Cuando evaluamos la situación de la seguridad vial por entidades encontramos que los siniestros viales se comportan de manera distinta. En el estado Zulia, por ejemplo, se registraron 855 muertes por accidentes de tránsito, mientras que en Amazonas se registraron solo 25. Ambas cifras no son comparables entre si, ya que ambos estados presentan una diferencia poblacional considerable. Para poder cotejarlas se construyeron tasas de mortalidad por accidentes de tránsito, para poder comparar el fenómeno entre las distintas regiones.

Cuando calculamos la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito según la región tomamos en cuenta el número de fallecidos en la entidad, se multiplica por 100.000 y se divide entre la población total de la entidad, esto con el fin de poder comparar los datos entre los diferentes estados, considerando la densidad poblacional de los mismos.

$$\text{Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito según entidad federal} = \frac{(\text{n}^\circ \text{ de fallecidos por accidentes viales en la entidad} * 100.000)}{\text{Población total de la entidad federal}}$$



*Fuente: Anuario de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud, 2010*

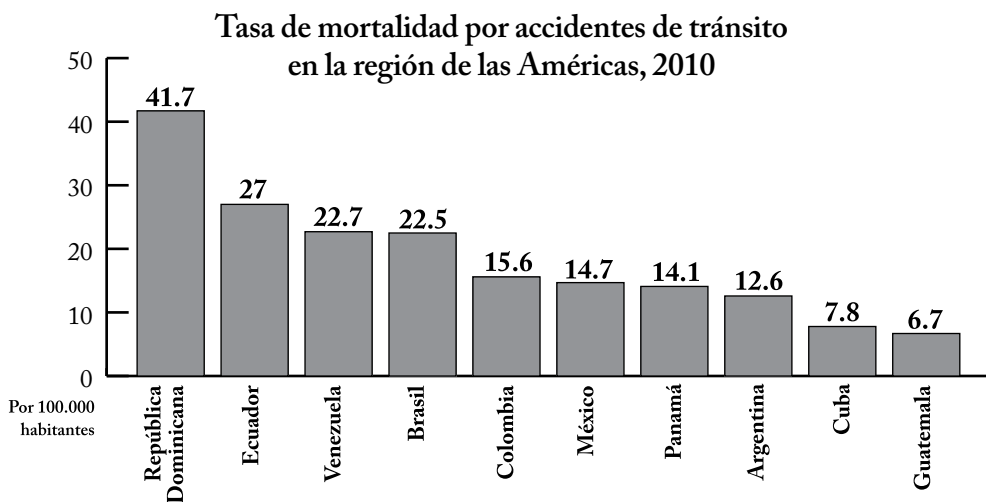
Si nos remitimos a las tasas de mortalidad por accidentes de tránsito según entidad federal, tenemos que los estados con mayor tasa de muertes por cada 100.000 habitantes son Barinas, Mérida, Apure y Táchira. Una situación totalmente diferente que la que nos esperábamos si analizábamos únicamente el número de accidentes acontecidos en 2010 en cada región.

En los estados con mayor siniestralidad, es necesario evaluar si los accidentes se deben al volumen de vehículos, a la condición de las principales vías (huecos, baches, poca iluminación), a las condiciones topográficas de la zona o factores directamente atribuibles a actitudes y hábitos de los conductores, peatones, motorizados y ciclistas, aunado a la poca vigilancia de los cuerpos policiales en las vías, y a la no aplicación de las normas y sanciones.

Algo muy importante que hay que considerar en torno a las zonas rurales es que, en muchos casos, no existe rayado peatonal, no se construyen pa-

sarrelas sobre las vías rápidas, no existen las señalizaciones pertinentes ni para conductores ni para peatones y, además, las condiciones de algunas vías, que en muchos casos hasta carecen de asfaltado, complican más la situación de seguridad vial ya existente.

Según el informe sobre la situación mundial de seguridad vial 2013, de la Organización Mundial de la Salud, el promedio de muertes por accidentes de tránsito para la región de las Américas se ubica en 16.1 por cada 100.000 habitantes. En Venezuela, según los datos aportados por el Anuario de Mortalidad de 2010, la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito de 22,7 por cada 100.000 habitantes.

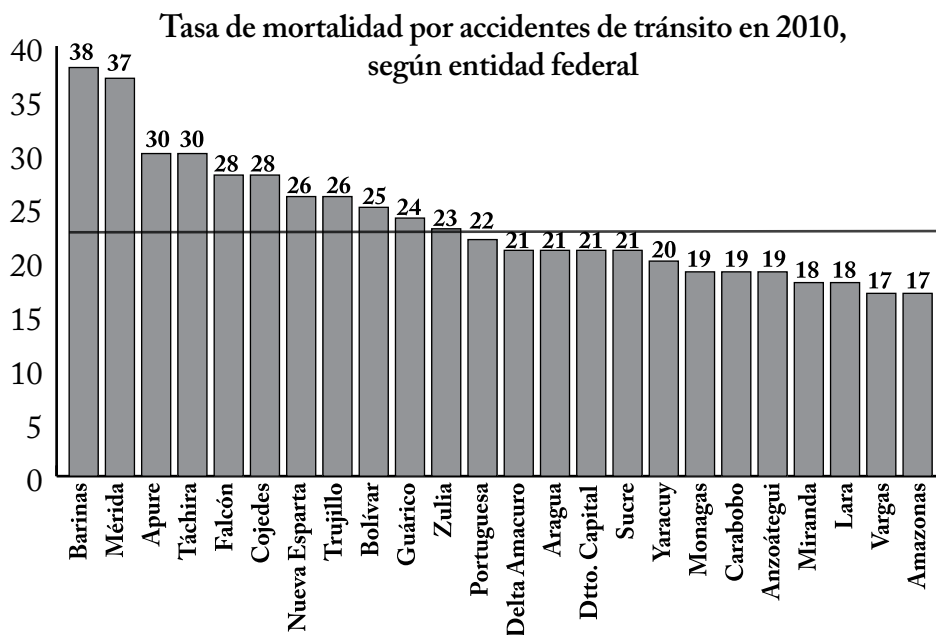


*Fuente: Informe sobre la situación mundial de seguridad vial 2013 de la Organización Mundial de la Salud.*

Según esto, Venezuela se encuentra entre los países con más mortalidad por accidentes de tránsito, solo por debajo de países como República Dominicana y Ecuador cuyas tasas superan por, al menos, 5 puntos la presentada en Venezuela para 2010.

Nuestro país está catalogado por la Organización Mundial de la Salud como una nación con ingresos medios, representando, junto con otras naciones, el 72% de la población mundial, donde se registran el 52% de los vehículos de todo el mundo y donde ocurren el 80% de las muertes por accidentes de tránsito. Esto implica una mortalidad desproporcionada por accidentes de tránsito, en comparación con su nivel de motorización, de allí la importancia de desarrollar acciones preventivas que permitan disminuir los índices de mortalidad ya existentes.

En nuestro país, para poder apreciar la situación de seguridad vial por entidad federal, presentamos el siguiente gráfico, que incluye la tasa de mortalidad de cada estado así como la tasa de mortalidad nacional de 22,7 (representada con la línea horizontal), la cual nos permitirá saber cuáles entidades superan dicha cifra para el año 2010.



*Fuente: Anuario de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud, 2010*

Entre los estados con menos fallecidos según el *Anuario de Mortalidad de 2010*, tenemos a Vargas, Amazonas y Miranda. Los dos primeros tienen una densidad poblacional bastante baja con respecto a Miranda, así como un parque automotor más pequeño, lo que podría indicar que, si bien en la entidad mirandina fallecen múltiples personas en accidentes de motor, dicha cifra es mucho menor a la de otras regiones con un número similar de habitantes.

Esto puede deberse a la presencia constante de los efectivos de los cuerpos de seguridad y tránsito terrestre o al estado de la vías que, a pesar de los huecos o baches y otras fallas, tienen mayor asfaltado y mejor iluminación y señalización que la de estados más rurales como Barinas, Mérida, Apure y Táchira.

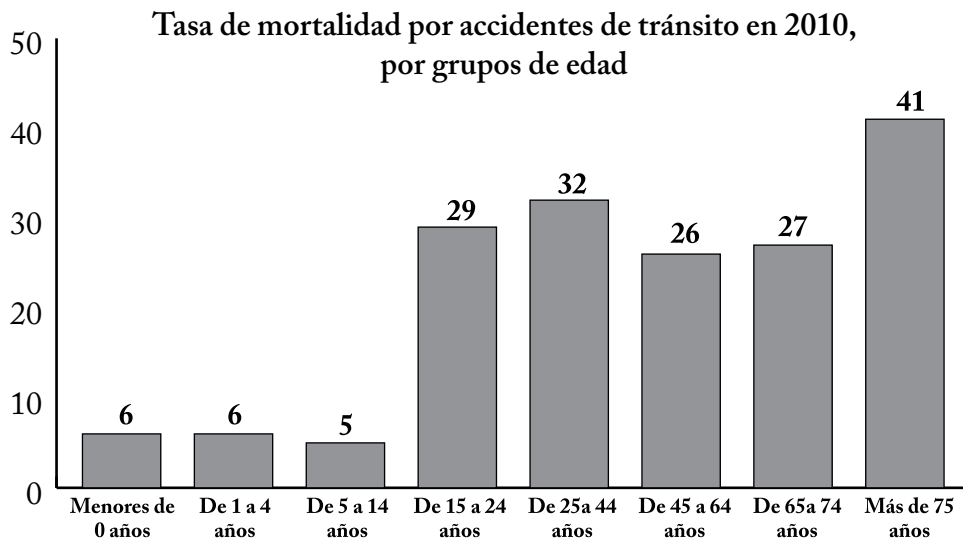
### **Según grupos de edad:**

Para comenzar el análisis procedimos a calcular las tasas por cada uno de los grupos de edad, con el fin de poder apreciar el fenómeno de una manera uniforme y metodológicamente correcta.

Como podemos ver, los niños menos propensos a fallecer en accidentes de tránsito son los de entre 5 y 14 años, le siguen los niños entre 0 y 4 años. Esto puede deberse al uso de los sistemas de retención infantil en los primeros años, o al uso de cinturón de seguridad (que aunque no es recomendable para menores de 12 años es una práctica común en Venezuela).

Precisamente, para prevenir situaciones de riesgo en niños, niñas y adolescentes, el 3 de diciembre de 2012, según el artículo 73 de la Ley de Transporte Terrestre y en el marco segunda fase de la campaña de educación vial “Cero Tolerancia”, desarrollada por el Instituto de Tránsito y Transporte Terrestre, se prohíbe la permanencia de niños menores de 10 años en el asiento delantero de los vehículos.

De igual manera, se estableció una sanción de 5 UT a quienes infrinjan lo estipulado en los artículos 169 y 170 de la misma legislación (Perales cp Cañizales).



*Fuente: Cálculos propios, Anuario de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud, 2010*

En Venezuela los accidentes viales son la primera causa de muerte en niños de ambos sexos de 1 a 4 años y de 5 a 14 años, por ello vale la pena destacar la necesidad de promover y difundir el uso de los sistemas de retención infantil como mecanismos para proteger y preservar la vida de los niños. Es importante destacar que se deben adecuar los mismos al tamaño y peso del infante, no necesariamente a su edad. Adicionalmente, consideramos que se debería incluir entre las nuevas iniciativas gubernamentales la obligatoriedad de dichos sistemas, así como la revisión y homologación de ellos con respecto a las normas de seguridad existentes a nivel mundial.



De igual manera, debería existir una legislación más rígida que regule las unidades de transporte escolar, desde su mantenimiento hasta la adecuación de mecanismos que brinden una protección real y efectiva para los niños que se desplazan en ellos. Es común ver camionetas tipo wagon en las cuales niños en edad escolar pueden sacar diversas partes sus cuerpos, e incluso, en algunos casos, son transportados en las partes traseras sin ningún tipo de vigilancia o restricción, corriendo riesgos potenciales en caso de algún siniestro vial.

Consideramos que también es importante incluir actividades y proyectos en la educación de los niños, que estén asociados a la cultura y la educación vial: fomentar en los infantes hábitos básicos de prevención y seguridad, como el uso del cinturón de seguridad, cruzar la calle en el rayado peatonal, esperar la señal indicada para el cruce de las vías y hasta corregir a sus padres cuando ejecutan malas prácticas al volante.

Ahora bien, una vez superados los 15 años y hasta los 24, los accidentes de tránsito pasan a ser la segunda causa de muerte. Esto, obviamente, refleja el cambio en la dinámica de los adolescentes que ya usan el transporte público, se desplazan en distintos recorridos como peatones o pasajeros, así como la de los adultos jóvenes que ya tienen su primer vehículo o se desplazan en transporte público hacia colegios, universidades y sitios de entretenimiento. A esta edad, otro factor de riesgo que se encuentra presente es el inicio del consumo de alcohol que no se consideraba en los grupos anteriores.

En ese grupo de edad ocurren dos momentos significativos en la vida de los jóvenes: la graduación del colegio y la universitaria, las cuales resultan ser ocasiones en las que se multiplican las situaciones de riesgo en reuniones sociales y caravanas en las cuales se suma el consumo de alcohol,

las salidas nocturnas, el exceso de pasajeros en los vehículos, así como las imprudencias e impericias acompañadas de exceso de velocidad.

En el grupo de 25 a 44 años se observa un aumento considerable de la tasa de mortalidad, debido a que prácticamente es la población activa que se encuentra ejerciendo sus labores desde distintos ámbitos de desarrollo. En esta población se encuentran adultos que trabajan, estudian, van de fiesta, llevan a sus hijos al colegio, se van de viaje en temporadas vacacionales, manteniéndose activos en la vías como peatones, motorizados, ciclistas, conductores o pasajeros, por lo cual están más expuestos que el resto de la población. Es por ello que los accidentes de tránsito se convierten en la segunda causa de muerte para este grupo de edad.

De los 45 a los 64 años, la tasa de mortalidad por accidentes viales disminuye un poco y pasa a ser la quinta causa de muerte. Esto puede deberse a la madurez de este grupo de edad y a las responsabilidades que se asumen en esta etapa de la vida. Esas responsabilidades con la familia y el trabajo permiten reconocer y evitar de manera más efectiva los factores de riesgo como el consumo de alcohol u otras sustancias, el exceso de velocidad, así como la ejecución de maniobras imprudentes que pueden afectar tanto al conductor como a los pasajeros que lo acompañan.

Para el grupo de edad de 65 a 74 años, la tasa de mortalidad por accidentes de tránsito reflejan una situación similar al grupo anterior, sin embargo, pasan a ser la quinta causa de muerte. Esto llama la atención debido a que generalmente las personas que conforman esta población ya no ejercen su profesión u oficio y se encuentran en situación de retiro como jubilados o pensionados, lo que podría indicarnos una baja en el nivel de actividad con respecto a etapas anteriores de su vida. Además, es poco común ver adultos mayores conduciendo un vehículo, sin con-

tar que a esa edad es menos probable que un adulto mayor conduzca un automóvil por las limitaciones de visión, de movimiento y capacidad de reacción que pueden estar acompañadas de otras patologías que le impidan o limiten la posibilidad de manejar o de desplazarse como peatón o pasajero sin ayuda de otro adulto.

Cuando revisamos el comportamiento del grupo de más de 75 años, vemos en el gráfico un aumento considerable, esto se debe a que esta última categoría acumula un rango de edades mucho más extenso que los anteriores, ya que incluye los adultos mayores desde los 75 hasta los 109 años aproximadamente.

De igual manera, cuando nos remitimos al Anuario de Mortalidad de 2010, vemos que los accidentes de vehículos de motor se desplazan a la novena causa de muerte de este grupo de edad.

Una vez conocida la situación de los adultos mayores, debemos considerar la realización de chequeos médicos más rigurosos a esa edad, que certifiquen las capacidades necesarias para ser un conductor seguro. De igual forma, se deben desarrollar campañas y actividades que permitan a los adultos mayores conocer los riesgos a los cuales se enfrentan, independientemente del medio que usen para desplazarse de un lugar a otro. En este tipo de campañas es necesario incluir el papel de los otros grupos de edad como corresponsables de la ayuda, asistencia y tolerancia para aquellas personas que por razones obvias no pueden moverse o desplazarse con la agilidad de un niño o un joven.

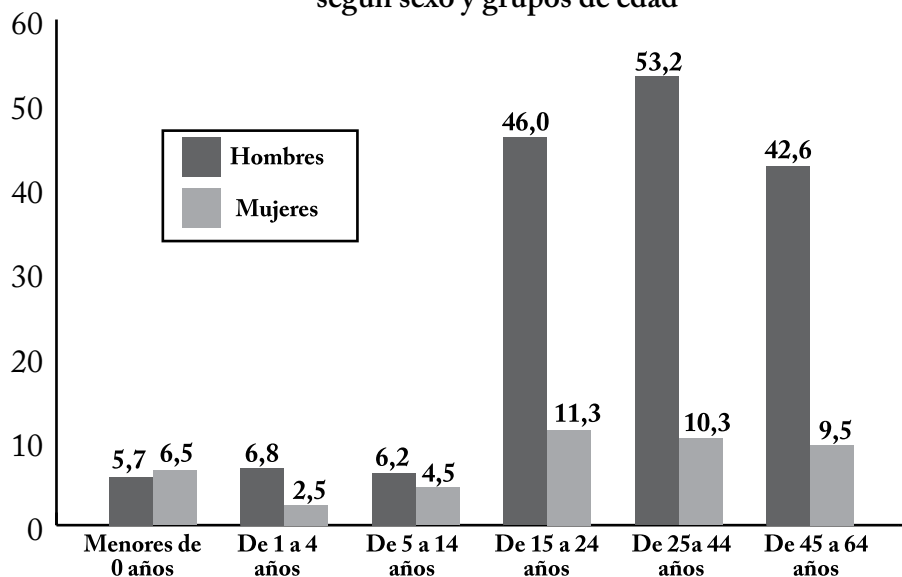
### **Según Edad y Sexo:**

Cuando analizamos el comportamiento de las tasas de mortalidad según edad y sexo vemos que los más afectados son los hombres, en cualquiera

de los grupos de edad, sin embargo, la tendencia se hace más visible entre los 15 a 64 años.

Justamente, en ese rango de edad que involucra a los adolescentes y a los jóvenes hasta los 24 años, se empiezan a presentar otras dinámicas en la vida social. Como comentamos anteriormente, a esa edad se comienza a experimentar con el consumo de alcohol, las salidas nocturnas, la participación en carreras o piques de autos, entre otras actividades que implican la asunción de riesgos innecesarios en nombre de la juventud y la valentía.

Tasa de mortalidad por accidentes de tránsito en 2010,  
según sexo y grupos de edad



Fuente: Cálculos propios, Anuario de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud, 2010

La tasa de mortalidad por accidentes de tránsito entre las personas de 25 a 44 años se comporta de una manera similar al grupo anterior, sin embargo, vemos una diferencia considerable entre mujeres y hombres de ambos grupos de edad. Son los hombres jóvenes los más afectados de manera irreversible en un siniestro vial, convirtiéndose así en la segunda causa de muerte después de los homicidios.

## CAPÍTULO II

### Estudio hemerográfico sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela, año 2012

#### *Metodología*

Para este estudio realizamos una revisión hemerográfica de todos los accidentes viales reportados en el 2012 en los principales diarios de circulación nacional. De ellos fueron seleccionados: Últimas Noticias, El Universal, El Nacional.

Esta revisión se realizó a través de la versión digital de cada uno de los diarios mencionados, día por día, y luego con patrones de búsqueda específicos que pudieran captar algún artículo de interés que no hubiera sido recolectado previamente.

A partir de la revisión y recolección de los artículos relacionados con hechos viales, se procedió a analizar los datos y las informaciones aportadas por los mismos para construir, a partir de ellas, un instrumento que pudiera recolectar la información completa sobre cada uno de los hechos viales reportados en 2012.

El instrumento utilizado permite registrar los principales aspectos relacionados al siniestro que reporta un determinado artículo. Este instrumento incluye los siguientes datos:

- Código de identificación del artículo.
- Códigos de otros artículos que reportan el mismo accidente.
- Datos hemerográficos: ciudad, fuente, fecha, número del artículo, cuerpo, página o URL de Internet.

- Número de sucesos que reporta el artículo, número de suceso que describe la planilla.
- Nombre y tipo de informante (víctima, familiar/conocido, desconocido, bomberos/PC, funcionario de organismo de seguridad).
- Lugar del suceso (parroquia, municipio, estado) y punto de referencia.
- Ubicación específica del suceso (autopista, avenida, vía expresa, calle, carretera, puente, elevado, túnel).
- Día de ocurrencia del suceso (día de semana, fin de semana).
- Hora de ocurrencia del suceso (en horas de la noche, en horas de la madrugada).
- Hora exacta del siniestro, en caso de ser aportada por el artículo.
- Tipos de vehículos involucrados (automóviles, motocicletas, minibuses, autobuses, vehículos de carga, vehículos especiales).
- Número de vehículos involucrados.
- Posibles causas del siniestro (exceso de velocidad, imprudencia, fallas mecánicas, mal estado de las vías, obstáculos en la vía, impericia, clima adverso).
- Información de víctimas del suceso (número de víctimas, varias).
- Datos de las víctimas (nombre y apellido, sexo, edad, estado civil, nacionalidad, ocupación).
- Información de heridos del suceso (número de víctimas, varias).
- Datos de los heridos (nombre y apellido, sexo, edad, estado civil, na-

cionalidad, ocupación).

- Tipos de siniestro (arrollamiento, choque con vehículo estacionado, choque con obstáculo fijo, choque múltiple, volcamiento, otra, no informa)

(Anexo 1: Instrumento de recolección de datos)

Una vez vaciados todos y cada uno de los artículos en los instrumentos, procedimos a elaborar la base de datos digital donde se incorporó la totalidad de la información recolectada. Dado que un mismo siniestro vial podría haber sido reportado por más de un medio de comunicación, procedimos a verificar de manera exhaustiva los artículos y los datos aportados por los mismos para evitar el doble registro. Procedimos así a utilizar aquel que nos ofreciera más información sobre el siniestro dejando de respaldo los otros artículos que ya habían sido recolectados.

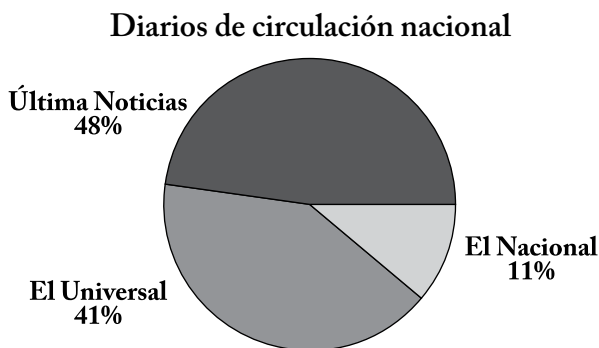
Después de culminado el proceso sistemático de registro de la información, comenzó el procesamiento de la data obtenida a través del software “Paquete Estadístico para las Ciencias Sociales” (SPSS por sus siglas en inglés), con el fin de aproximarnos a un conocimiento de la situación de Seguridad Vial en Venezuela.

Aunque estudio hemerográfico se basa en los 3 principales diarios de circulación nacional como fuente de información, existe un sesgo metodológico que quizás no presente las particularidades o matices regionales que pudieran presentarse. Sin embargo, para subsanar esta limitación, en el siguiente informe correspondiente al primer trimestre de 2013, incluimos en la revisión hemerográfica todos los diarios nacionales y regionales del país de manera que el conocimiento en torno a la seguridad vial en Venezuela pueda ser mucho más detallado y específico.



### *Distribución de la muestra*

Al momento de realizar la revisión hemerográfica, desde enero hasta diciembre de 2012, se recolectaron 353 accidentes; de ellos, el 48% fueron publicados por el diario Últimas Noticias, 41% por el Universal y 11% por El Nacional.



Después de la revisión hemerográfica nos percatamos de que existen varios factores que inciden en el hecho de que un siniestro vial sea o no reportado en un diario de circulación nacional. Estos hechos son los siguientes:

- **Acceso:** en algunos casos los accidentes son reportados por el medio que llega primero al suceso y realiza el levantamiento de la información. En el interior del país es una práctica común que un medio regional cubra la noticia y otros medios nacionales la repliquen, especificando el origen de la misma y dando crédito a quienes tuvieron la cobertura de primera mano del siniestro.
- **Impacto:** puede estar asociado al número de afectados en un hecho vial o en el colapso de vías aledañas al mismo. Cuando un accidente produce el cierre total o parcial de cualquier arteria vial del país y ge-

nera un colapso, es más probable que el mismo sea reseñado, e incluso genere un seguimiento. De igual manera, cuando un siniestro genera un gran número de heridos o fallecidos, tristemente es una noticia que con más seguridad llegará a los principales diarios de circulación nacional.

- **Ocurrencia de otros hechos asociados al siniestro vial:** algunas veces, en caso de accidentes o volcamientos de vehículos de carga que transportan alimentos o bebidas, es común que los mismos sean desvalijados en la vía mientras se levanta el siniestro. Esto, además de retraso, genera información asociada al suceso y produce interés y cobertura por parte de los medios de comunicación.
- **Saturación:** algunos días, al mismo tiempo se pueden presentar diferentes siniestros en distintos lugares, por ende, en ocasiones los reporteros reflejan en los diarios aquellos que según su criterio pueden o no incluirse en la edición impresa. En algunos casos se mencionan varios accidentes pero no se ofrecen los datos completos de cada uno de ellos. Esto se debe a que resulta casi imposible cubrir a profundidad cada uno de los eventos.
- **Cobertura en redes sociales:** actualmente, vía twitter, es más fácil reportar o hacer seguimiento de un hecho vial. La inmediatez de la información, la facilidad de uso de la herramienta, la multiplicación de los mensajes (RT) y los múltiples canales de monitoreo de tránsito o incidentes viales en el país son claves para conocer lo que pasa en las principales vías. De igual manera, constituyen una rica fuente de información para los medios escritos, los cuales, a partir de la información suministrada por los usuarios, reconstruir la noticia con fotos y detalles que les proporcionan los propios conductores. En otros casos,

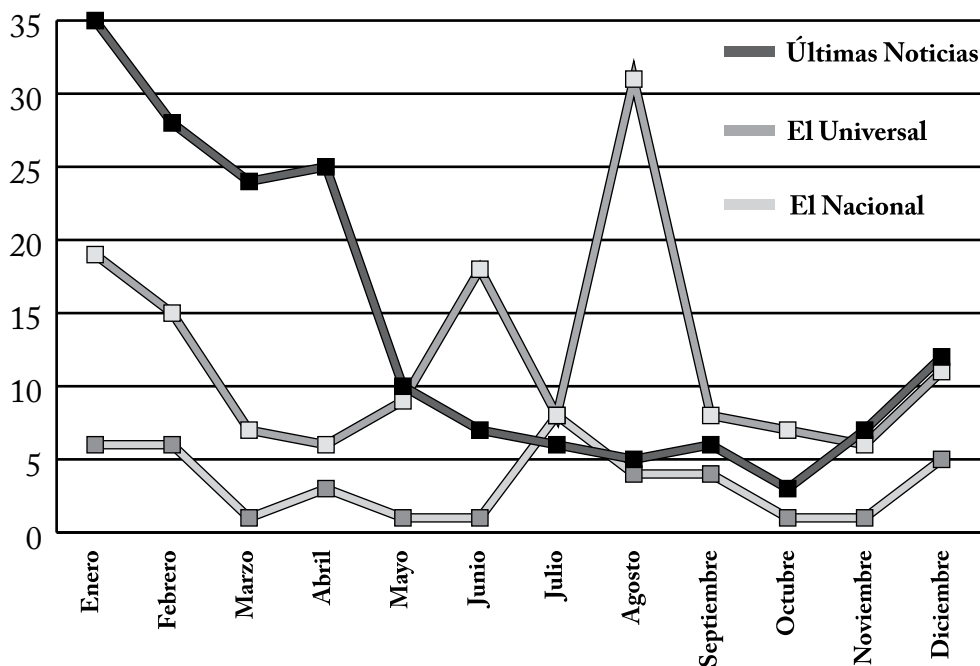
los mismos medios reportan desde su cuenta de twitter los diferentes siniestros que se presentan, pero estos eventos no necesariamente son reportados en ediciones impresas.

En Venezuela, distintas autoridades han creado sus propios perfiles ya sean institucionales o personales donde informan los diversos siniestros ocurridos en diversos puntos del país, incluso en las vías o autopistas con más reportes de accidentes viales sus propios usuarios han creados comités encargados del monitorio de las vías así como de las denuncias asociadas a faltas de alumbrado público, reportes de baches o huecos, falta de señalizaciones, entre otras.

Una vez comentados los factores que influyen en la cobertura de los medios de comunicación procedemos a realizar el análisis de los artículos que conforman nuestra muestra de estudio:

<b>Diarios de circulación nacional</b>			
<b>Mes</b>	<b>Últimas Noticias</b>	<b>El Universal</b>	<b>El Nacional</b>
Enero	35	19	6
Febrero	29	15	6
Marzo	24	7	1
Abril	25	6	3
Mayo	10	9	1
Junio	7	18	1
Julio	6	8	8
Agosto	5	31	3
Septiembre	6	8	3
Octubre	4	6	1
Noviembre	7	6	1
Diciembre	12	10	6
<b>Total</b>	<b>170</b>	<b>143</b>	<b>40</b>

## Cobertura de los diarios de circulación nacional



Como podemos ver, la cantidad de siniestros reportados en diarios de circulación nacional varían considerablemente mes a mes, es decir, no se aprecia una cobertura homogénea de los siniestros viales. Cada uno de los diarios considerados en la muestra posee una distribución distinta debido a los posibles factores que enumeramos anteriormente. Los meses que presentan una tendencia similar en todos los diarios son julio, septiembre, octubre e incluso noviembre.

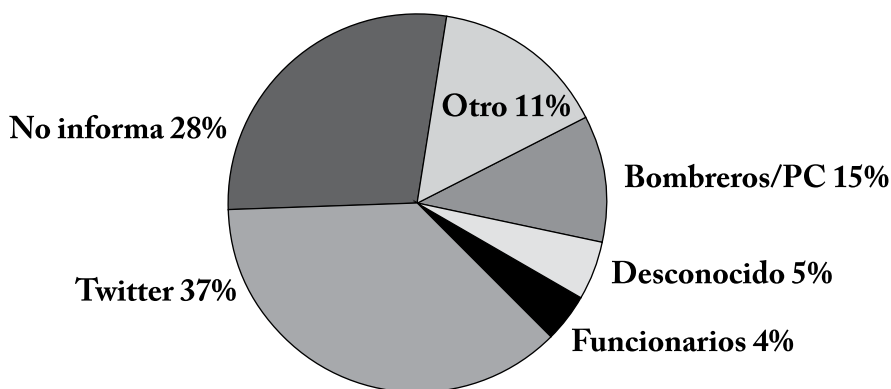
En el caso de Últimas Noticias, se presenta un número elevado de reportes en los primeros 5 meses del año 2012, en los que se acumulan 123 accidentes de los 170 publicados en el año. En El Universal se registra

mayor cantidad de accidentes viales en los meses de enero, junio y agosto. Por su parte en El Nacional se observa un aumento en el mes de julio manteniéndose constante el resto de los meses.

A partir de los datos obtenidos no tenemos claro por qué las diferencias de registro de accidentes viales mensualmente entre un diario y otro son tan variables, esperamos que sea más homogénea en el próximo estudio, cuando estaremos evaluando todos y cada uno de los diarios a nivel nacional y regional.

### *Hallazgos de la Investigación*

Según tipo de informante:



Cuando analizamos los 353 artículos de los diferentes diarios de circulación nacional conseguimos, al momento del levantamiento de la información, que dichos artículos reportan como informante principal a la red social twitter, la cual sirve como referencia para el reporte del 37% de los siniestros reseñados. Por parte de las instituciones, son los funcionarios de Bomberos y Protección Civil quienes informaron a los

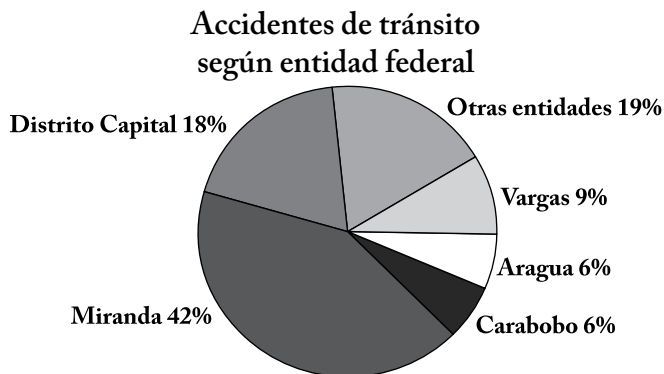
medios sobre hechos vial en el 15% de los casos, y en un 4% otros funcionarios de organismos de seguridad (incluye funcionarios policiales, policías viales o voceros de algún organismo de seguridad).

Cabe destacar que en un 28% de los casos los medios no reportan la fuente de información, y en un 11% las fuentes son distintas a las ya comentadas, por ello consideramos que ese 39% que suman ambas categorías pueden estar representadas por otros medios nacionales o regionales (en el caso de que la información sea replicada), o por testigos que se encontraban en el lugar al momento del levantamiento de la información y que no quisieron ser identificados. No se presentaron casos cuyos informantes sean las propias víctimas, familiares o conocidos.

### **Según entidad federal:**

Cuando ordenamos el registro obtenido de acuerdo a las entidades federales en las cuales sucedieron los accidentes viales, tenemos que Miranda es el estado con más accidentes reportados según nuestra revisión hemerográfica, con 41.6% de los siniestros viales, seguido por Distrito Capital, con 34.8%, y Vargas con 8.7%. Sin embargo, debemos considerar que estas son entidades muy cercanas a Caracas, por ende la siniestralidad que se presenta en dichas zonas es más probable que sea reflejada en los principales diarios de circulación nacional, debido a las trancas y complicaciones que un siniestro vial representa en horas pico o en vías principales.

Es importante considerar que al no abarcar este estudio los diarios regionales existe un subregistro entre los accidentes reportados y los sucedidos, sobretodo en el interior del país. Por ello, para el próximo estudio serán incluidos todos los diarios de circulación nacional y regional, de forma que sea posible estudiar de una manera más clara y profunda la situación de la seguridad vial en Venezuela.



Otro factor que puede incidir en la alta siniestralidad de estos estados es el gran tamaño del parque automotor existente, el mal estado y el congestionamiento de las vías, la falta de construcción de nuevos ejes viales, la poca iluminación y señalización de las vías, así como la falta de implementación de operativos de control de tránsito fuera de los operativos especiales desarrollados en épocas como Navidad, Carnaval, Semana Santa o vacaciones escolares.

Consideramos que, si bien existen estados donde la siniestralidad vial se eleva durante los asuetos, debido a la movilización interna, los operativos viales deben ser activados de manera permanente para poder controlar y corregir las “malas prácticas o conductas” que se presentan en las vías. También consideramos necesaria la presentación de informes detallados y puntuales de los resultados obtenidos durante este despliegue, con el fin de evaluar los resultados y la efectividad de los mecanismos de monitoreo, control y sanción empleados por las autoridades competentes.

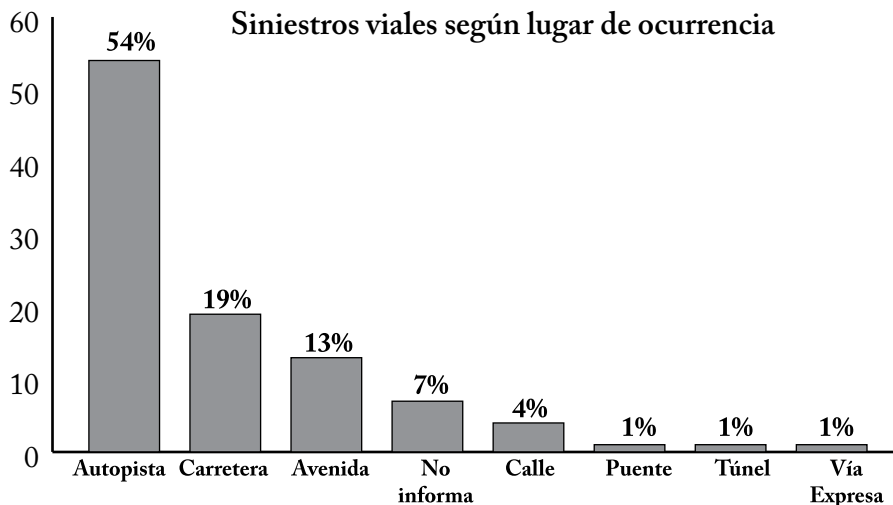
A pesar de que la información mencionada anteriormente se solicitó a las autoridades luego de los últimos operativos realizados (Navidad Segura 2012, Carnaval Seguro 2013 y Semana Santa Segura 2013), no se ha recibido respuesta. Considerando el retraso en la publicación de los

anuarios de mortalidad, así como la carencia de otros estudios en materia de seguridad vial, estos datos solicitados constituirían una fuente importante de información, teniendo en cuenta que la situación de la seguridad vial en Venezuela sigue empeorando a medida que pasa el tiempo. (Anexo 2: Solicitud de información a organismos del Estado).

### Según lugar de ocurrencia:

Pudimos conocer que el 54% de los siniestros ocurren en autopistas, un 19% en carreteras y un 13% en avenidas. Esto quizás se deba al gran flujo de vehículos que tienen las mencionadas arterias viales, así como las altas velocidades que se pueden desarrollar en ellas si no hay tráfico.

Igualmente, en las autopistas es más común la afluencia de un gran número de vehículos a determinadas horas, situación que se complica si se presentan lluvias o accidentes, los cuales retrasan o impiden la circulación en estas vías principales. En el caso de las autopistas urbanas, la presencia de gran número de motorizados (prohibido por la ley vigente) dificulta el cambio de canal de los vehículos y ocasiona los accidentes más comunes.





En las calles o avenidas la situación no es distinta. Aunque la circulación de vehículos no es tan numerosa como en las autopistas, es común que los siniestros viales se presenten en las calles o avenidas con mayor concurrencia de vehículos, ya sea por su ubicación o por su cercano acceso a autopistas u otras vías expresas, según los casos registrados.

Cuando hablamos de carreteras, quizás el factor más influyente en la cantidad de accidentes no es el número de vehículos que por allí circulan sino las condiciones de la vía, la falta de señalización o iluminación, así como la poca vigilancia o asistencia que hay en ellas.

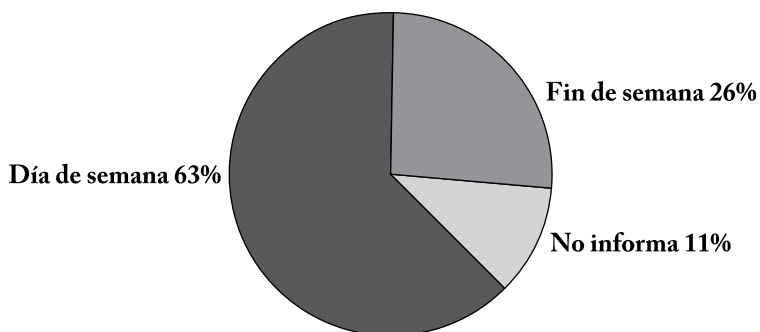
Los accidentes en puentes o túneles son realmente poco comunes, y se deben generalmente a arrollamientos de peatones o motorizados debido a lo angosto que suelen este tipo de vías.

En el caso de la categoría “No Informa”, con 7%, se debe a que el sitio específico del siniestro no fue registrado en el reportaje del incidente.

#### **Según día y hora de ocurrencia:**

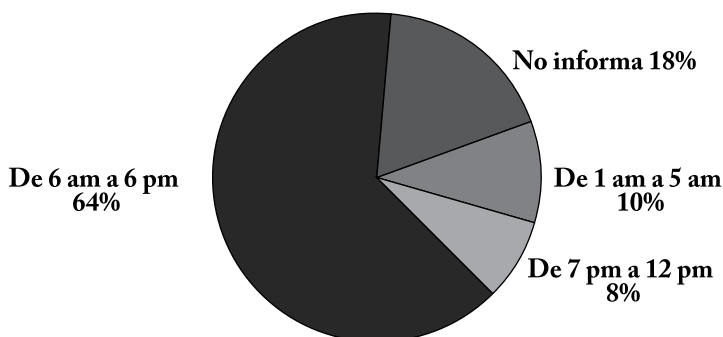
Según la muestra, en días de semana se produjeron 63% de los accidentes registrados en 2012 en los medios de circulación nacional, seguido de un 26% de los registrados los fines de semana y un 11% que no especifican el día de ocurrencia. Esto puede responder al simple hecho que los fines de semana son más cortos. Si todos los días tienen la misma probabilidad de ocurrencia de un accidente, a cada día corresponderían 14.2% de los accidentes. Los días de semana debieran sumar 71,4% de los casos y los días sábados y domingos, 28,5%.

### Siniestros viales según día de ocurrencia



Según la muestra, en horas del día se registró un 64% de hechos viales, específicamente entre 6:00 am y 6:00 pm. De igual manera, se presentan un 10% de los accidentes durante la madrugada. Esto puede deberse al poco flujo de vehículos, lo cual estimula el aumento de la velocidad por parte de los conductores que se desplazan a esas horas. Otro factor que puede resultar importante es la escasa vigilancia policial y el temor a esperar en vía desoladas el cambio de luz de un semáforo.

### Siniestros viales según hora de ocurrencia

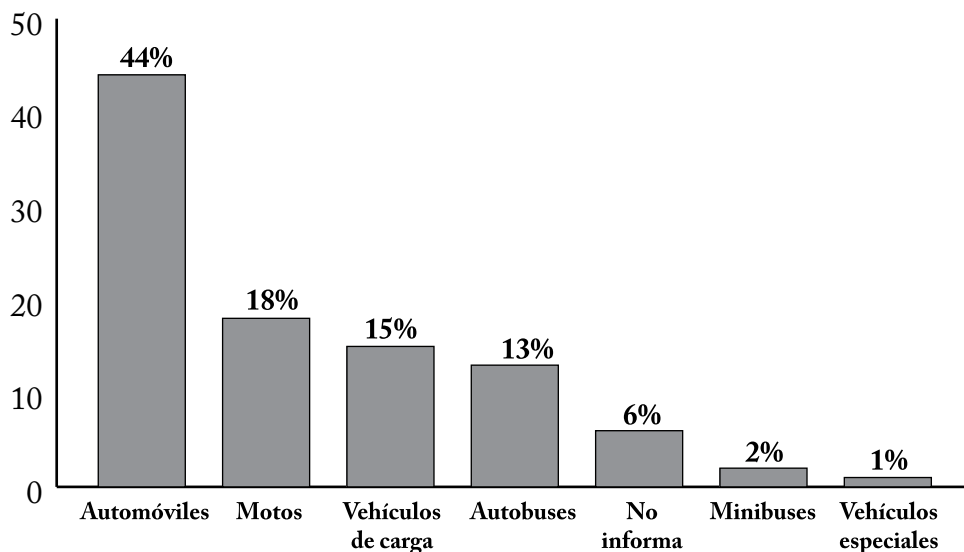


La ocurrencia de accidentes en horas de la noche o de la madrugada también están asociados a la poca iluminación de las vías y al aumento en el consumo de alcohol durante estas horas, cuando se realizan eventos, fiestas y reuniones sociales. En estos momentos suelen juntarse dos elementos altamente peligrosos: el alcohol y el volante.

### Según tipo de vehículo:

En cuanto a los siniestros viales, también quisimos evaluar el tipo de vehículos involucrados en los mismos. De los 353 accidentes reportados por la prensa de circulación nacional durante el 2012, tenemos que el 44% de ellos fueron automóviles, el 18% motocicletas y el 15% vehículos de carga.

**Siniestros viales según tipo de vehículo**



Cuando hablamos de vehículos de carga, debemos considerar que en muchas ocasiones los siniestros se deben a las siguientes causas: exceso

de velocidad, sobrepeso del vehículo, fallas técnicas o de mantenimiento y, en ocasiones, mala distribución de la carga con respecto a las vías transitadas. En el caso de los accidentes donde se encuentran involucrados vehículos de carga pesada, debemos considerar que presentan un nivel mayor de complejidad al momento del levantamiento, ya que el evento puede implicar el cierre parcial o total de las vías debido a la extensión, peso y tipo de carga que transporte el vehículo implicado en el hecho.

En el caso de Caracas, el ingeniero Juan José Quintana, especialista en vialidad, señala la necesidad de crear vías alternas para la carga pesada. Propone la creación de una conexión entre la Autopista Regional del Centro con la vía a Oriente a través de Kempis, con el fin de evitar que estos vehículos atreviesen la urbe para distribuir sus cargas (Quintana cp Bello).

En cuanto a la categoría Autobuses y Minibuses, tenemos que los mismos incluyen los transportes públicos urbanos y suburbanos, que se ven involucrados en un 15% en accidentes viales, un número que debe ser considerado debido a que transportan un volumen de personas mucho mayor que cualquier otro vehículo, personas que se pueden ver afectadas ante una situación imprevista en la vía.

Al igual que el tema de los vehículos de carga pesada, el transporte público también tiene que ser visto desde distintas perspectivas. Una de ellas es el control de entrega de permisos para rutas urbanas y suburbanas. En muchos casos se autoriza a unidades no aptas para determinados recorridos; en otros casos se permite la circulación de unidades no registradas en líneas de transporte ya existentes, lo que acarrea pocas, por no decir ninguna exigencia en el mantenimiento y revisión técnica anual y los permisos exigidos por las leyes existentes.

Sobre este tema, Rosa Virginia Ocaña, profesora de la Universidad Simón Bolívar y especialista en urbanismo y políticas públicas en transporte, señala que el transporte público, al menos en Caracas, ha nacido y se ha desarrollado sin considerar aspectos tan esenciales como la ubicación de zonas residenciales, dimensiones de las vías y demanda de los usuarios. Ocaña también resalta que se debe reorganizar el servicio de transporte público en función a la realidad, con una visión sistémica, tomando en cuenta la ciudad completa (Ocaña cp Marcano).

El tema de los motorizados es aún más complejo. En Venezuela, para enero de 2013, según los datos ofrecidos por el director del Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT), Dante Rivas, se registraron alrededor de 254 mil motorizados (Rivas cp Hernández). Esta cifra aumenta significativamente cada mes. Según estimaciones hechas a mediados de marzo de 2013 por Luis Ziegler, integrante del colectivo Emprendedores Socialistas Camino a la Victoria, en los próximos meses cerca de 400 mil motos se integrarían al parque motorizado ya existente (Ziegler cp Patiño).

En cualquier parte de Venezuela es común ver a motorizados circulando entre los canales o de manera paralela a los otros vehículos, llevando a más de un pasajero o transportando cargas que superan los 90 kilogramos. Vemos también que algunos omiten el uso obligatorio del casco, así como de los chalecos de prevención y protección. De igual manera, también está prohibido transportar niños menores de 10 años, mujeres embarazadas y adultos mayores de 70 años en este tipo de vehículos, a la vez que los motorizados deben poseer una póliza de responsabilidad civil.

Todas las infracciones mencionadas anteriormente están contempladas, so pena de aplicación de multa de entre 5 a 10 UT, en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, así como por el reglamento parcial de dicha

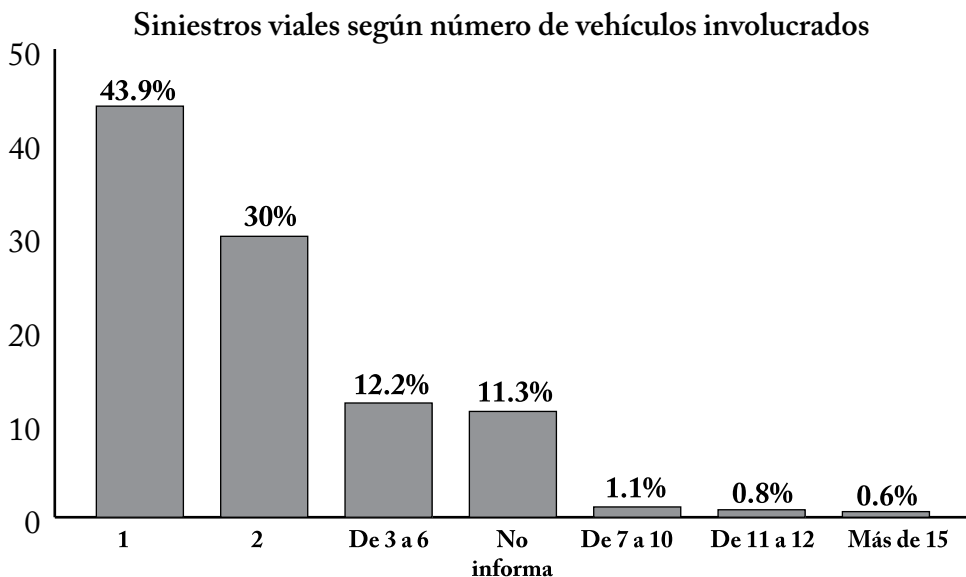
Ley, aprobado según decreto 8.495 en el año 2011. Sin embargo, hasta ahora su aplicación y puesta en práctica se ha visto retrasada sin mayores explicaciones por parte de las autoridades competentes. En febrero de 2012 fueron suspendidas las conversaciones sobre el tema con el gremio de motorizados, según declaraciones de Néstor Chicho Chacón, representante de la Fuerza Motorizada de Integración Comunitaria. Esperaban poder reiniciar las reuniones para lograr acuerdos en torno a las modalidades de circulación de las motos en autopistas, la prohibición de participación de motos en cortejos fúnebres y la negativa de circular por el hombrillo en las vías expresas (Chacón cp Garnica).

Toda esta anarquía existente en el sector motorizado se ve reflejada en la cantidad de heridos y fallecidos a diario. Actualmente en nuestro país resultan fallecidos por los menos 5 motorizados diariamente, y 25 resultan lesionados de manera permanente o temporal, al verse involucrados en distintos tipos de accidentes viales, según cifras de la Asociación venezolana de Prevención de Accidentes y Enfermedades (Avepae) y el Centro de Investigación en Educación para la Seguridad Vial (Ciesvial).

Ante la situación expuesta anteriormente, Luis Villa, representante del Organismo Venezolano de Integración Motorizada Bolivariana Nacional, las causas por las cuales se producen tanto accidentes en los cuales se ven afectados los motorizados no son solo los huecos, sino también las pocas vías expresas existentes y el gran volumen de vehículos en las mismas. Villa aboga por la colocación de rayados especiales para la circulación de motos, así como la construcción de corredores viales para vehículos de dos ruedas. A su vez, Villa también expresó su rechazo a la idea de prohibir la circulación de motos en autopistas, a pesar de que reconoce que es allí donde ocurre el mayor número de accidentes (Villa cp Patiño).

### Según número de vehículos involucrados:

Como todos sabemos, en un accidente vial pueden estar involucrados uno o varios vehículos. En la muestra obtenida 43.9% de los accidentes registrados involucran a un solo vehículo, 30% a dos vehículos y 12,2% representan hechos viales en los que se han visto involucrados de 3 a 6 vehículos. Estas categorías consideran todos los distintos tipos de vehículos existentes (motocicletas, automóviles, minibuses, autobuses, vehículos de carga y vehículos especiales).



En los casos de accidentes de dos o más vehículos, debemos señalar algunas puntos importantes según la información levantada. En estos siniestros el resultado se ha debido a fallas en la capacidad de reacción, de maniobra o la falta de prevención por parte de los conductores implicados. Esto lo acotamos porque es importante señalar que en el momento en que un primer vehículo se vuelca, choca o pierde el control, generalmente los otros vehículos resultan

perjudicados porque no maniobraron a tiempo, ya sea porque iban entretenidos, no guardaban la distancia prudencial del vehículo que lo antecedía o no se usaron las luces de emergencia, entre otras razones.

En otras ocasiones las vías por las cuales se transita no permiten, por cuestiones de espacio y flujo de vehículos, la ejecución de maniobras que permitan evadir los siniestros de manera efectiva. Por ello, encontramos colisiones en las que se hayan involucrados hasta 15 vehículos, en las cuales, obviamente, el número potencial de víctimas resulta mayor.

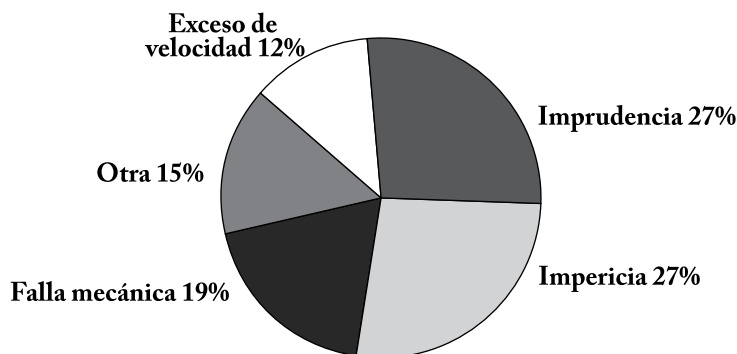
### **Según posibles causas:**

Un hecho vial puede ser ocasionado por múltiples factores, algunos atribuibles a la responsabilidad del conductor (exceso de velocidad, fallas mecánicas, impericia e imprudencia), a condiciones climáticas (clima adverso) y otras que son responsabilidad directa de las autoridades competentes (mal estado de las vías y obstáculos, que muchas veces son colocados por delincuentes con la finalidad de robar a los conductores en la carretera).

Durante el 2012, según nuestro estudio hemerográfico, se registraron 353 accidentes de tránsito. De ellos, 261 no aportan información acerca de las posibles causas del siniestro. Es por ello que nos enfocaremos en la submuestra que nos presenta información. De los 92 accidentes que aportan información pertinente o relevante en torno a las posibles causas del siniestro, tenemos que el 27% de los mismos son producto de la imprudencia, otro 27% de la impericia, 19% se producen por fallas mecánicas, mientras que un 12% se producen por exceso de velocidad. La categoría “otras”, con un 15%, agrupa causas asociadas al mal estado de las vías, clima adverso y otras causas distintas a las mencionadas anteriormente.



### Accidentes de tránsito según posibles causas

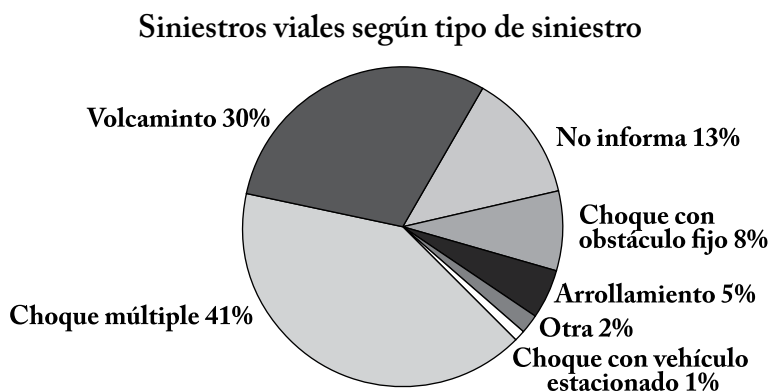


El hecho de que 261 de los accidentes reportados no especifique la posible causa del siniestro puede deberse a que gran parte de los reportes que dan origen a los artículos relacionados con accidentes viales se originan con información aportada por la red social twitter, es decir, los datos que se presentan son suministrados por los mismos usuarios de las vías quienes comparten la información al momento, sin poder determinar la posible causa del mismo. Aunque otra parte de los reportes vía twitter la ofrecen funcionarios de los cuerpos policiales o instituciones gubernamentales. En la mayoría de los casos los reportes se refieren al levantamiento del accidente o informaciones de vías alternas mientras se solventa la situación.

Es importante destacar que en este estudio no se incluyen las categorías consumo de alcohol o uso del celular como posibles causas de accidentes. Esto se debe a que en ninguno de los 353 artículos consultados se reflejan éstas como causas principales de accidentes. Sería cuestión de indagar en profundidad al momento de levantar la información del suceso para saber si estas malas prácticas pueden estar incluidas entre las primeras causas de accidentes en nuestro país.

### Según tipo de siniestro:

Con respecto a los tipos de siniestros reportados en 2012 en los principales diarios de circulación nacional, tenemos que 41% son choques múltiples, 30% son volcamientos, 8% son choques con obstáculos fijos, 5% son arrollamientos y 1% son choques con vehículos estacionados. Existe un 13% de los accidentes cuyo tipo de siniestro no está reportado en el artículo correspondiente.



En la categoría de arrollamientos se incluyen peatones, motociclistas y ciclistas, los más propensos a ser embestidos de manera violenta por cualquier otro vehículo en cualquiera de las vías por las cuales se desplaza.

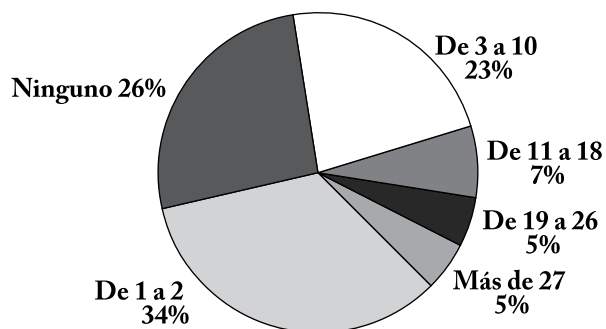
### Según número de heridos por grupos de edad y sexo:

Cada siniestro vial tiene consecuencias, que pueden ser materiales y humanas. Las primeras son recuperables, mientras que las segundas son irreparables. En el caso de los heridos, el Dr. Claudio Aoun, Presidente de la Academia Nacional de Medicina, señala que además del impacto psicológico, también se deben considerar los gastos que generan periodos de rehabilitación. El galeno exalta que en el caso de un politraumatizado se requieren de dos a

tres intervenciones quirúrgicas y, por ende, se necesitan largos periodos de tratamiento, que pueden alcanzar de ocho a diez meses de ausencia laboral, lo que puede implicar la pérdida de ingresos (Aoun cp. Maracara).

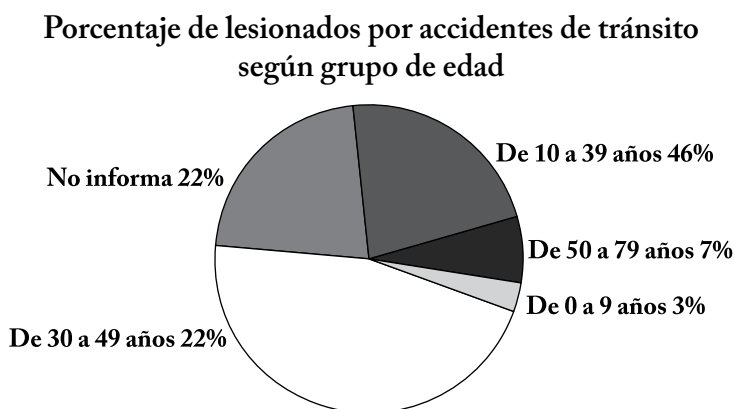
De los 353 accidentes que conforman nuestra muestra, 130 no reportaron información acerca de los posibles lesionados. Por ello decidimos trabajar con la submuestra de casos que aportan información al respecto, que corresponde a 233 hechos reportados, en los cuales 34% de los casos incluyen por lo menos 1 o 2 lesionados, en 26% de los casos no se presentaron lesionados y en 23% resultaron lesionados de 3 a 10 personas.

**Porcentaje de lesionados  
por accidentes de tránsito**



Según los casos registrados, 7% de los siniestros presentados involucran de 11 a 18 lesionados, mientras que las categorías “De 19 a 26 y más de 27” representan cada una un 5%. Estos siniestros, en los cuales se ven involucrados grandes números de personas, están asociados generalmente a choques múltiples o siniestros viales donde se encuentran involucradas unidades de transporte público, que al momento de un accidente perjudican a los pasajeros que usan dichos medios de transporte.

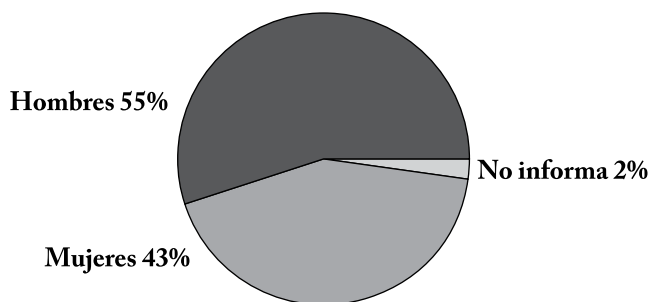
En la muestra que manejamos, correspondiente a 353 accidentes de tránsito reportados por los principales diarios de circulación nacional, se contabilizaron 233 heridos. De ellos, el grupo de edad más afectado es el de los jóvenes de 10 a 29 años con 46%, seguido del grupo de 30 a 49 años con 22%, de 50 a 79 años con 7%. En este caso, la categoría “no informa” representa el 22% de los lesionados en accidentes de tránsito en el 2012.



Si sumamos los porcentajes de los grupos etáreos que más se han visto afectados en accidentes de tránsito tenemos que 67,4% se encuentran entre 10 y 49 años, un rango un poco más amplio que el que se contempla en el más reciente Anuario de Mortalidad publicado, correspondiente al año 2010, donde se estima que los accidentes de vehículos de motor son la segunda causa de muerte en jóvenes de ambos sexos entre los 15 a los 44 años.

En cuanto al sexo de los heridos en los accidentes reportados en 2012 en los principales diarios de circulación nacional tenemos que un 55% son hombres y un 43% son mujeres.

### Porcentaje de lesionados por accidentes de tránsito según sexo



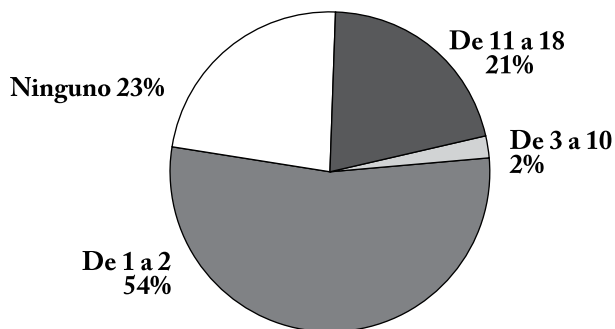
### Según número de fallecidos por grupos de edad y sexo:

Con respecto a los 353 accidentes reportados en los principales diarios de circulación nacional durante el 2012, tenemos que solo 218 de los registros presentaron el número de muertes producidas en los accidentes de tránsito acaecidos. Los restantes 135 siniestros aportan información sobre este tópico.

De la información obtenida de la submuestra que reporta 197 muertes por accidentes de tránsito, podemos observar que en el 54% de los siniestros viales fallecieron de 1 a 2 personas, mientras en 23% de los hechos presentados no hubo ninguna víctima fatal que lamentar. De igual manera, vemos que en el 21% de los casos resultaron de 11 a 18 personas muertas en siniestros viales ocurridos durante el 2012.

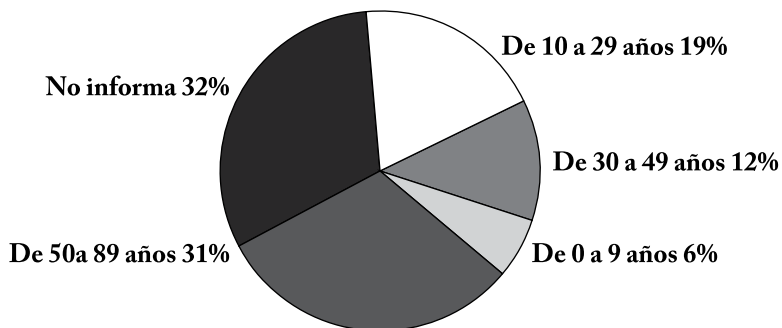
En cuanto a los diferentes grupos de edad, tenemos que los niños de 0 a 9 años representan un 6% de las muertes reportadas, lo que quiere decir que no estamos cumpliendo las normas de seguridad vial para resguardarlos, ya sea como peatones o como pasajeros.

### Porcentaje de muertes por accidentes de tránsito



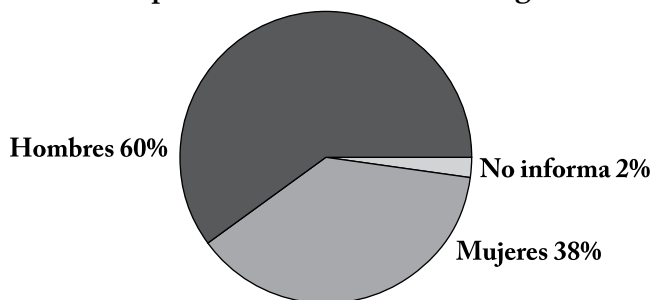
El grupo de edad de 10 a 29 años representa 19%, mientras que el grupo de 30 a 49 años acumula 12% de las muertes violentas ocurridas en las vías del país durante el año pasado. El grupo de 50 a 89 años abarca un grupo más grande, por lo cual el porcentaje asciende a 31%, porcentaje muy cercano al 32% de la categoría “no informa”.

### Porcentaje de muertes por accidentes de tránsito según grupo de edad



En cuanto a la distribución por sexo de los fallecidos tenemos que en 60% fueron hombres, mientras que el 38% son mujeres. Un comportamiento similar al presentado en los casos de los heridos en los accidentes de tránsito registrados en 2012.

### Muertes por accidentes de tránsito según sexo



Es importante destacar que, en el caso de los heridos y fallecidos, hay un subregistro considerable, dado que al momento del reporte no siempre se obtienen la información completa de los afectados. En muchos casos se reportan heridos o fallecidos pero no se tienen datos concretos. De igual manera, en algunos hechos viales, al momento del levantamiento del accidente, hay heridos graves que luego fallecen y no entran en los registros hemerográficos.

Este informe, sobre la muestra de 353 accidentes, permite un análisis descriptivo a nivel de las principales categorías de respuestas del instrumento. El cruce de variables se realizó entre ellas, pero las submuestras fueron demasiado pequeñas para llegar a conclusiones sólidas sobre los indicadores que podrían develar estos cruces. Sin duda, el instrumento está diseñado para ello, y esperamos que con ampliaciones periódicas en la muestra logremos levantar, al menos, el triple de los casos que se levantaron en el 2012, haciendo posible cruces de variables importantes y disminuyendo el sesgo periodístico y regional que pueden marcar estas muestras.

## CAPÍTULO III

### Una situación alarmante: los motorizados en Venezuela

La Asociación Venezolana para la Prevención de Accidentes y Enfermedades (Avepae) y el Centro de Investigación en Educación y Seguridad Vial (Ciesvial) desarrollaron un estudio hemerográfico, a nivel nacional, con el objetivo de generar un proceso de reflexión entre quienes utilizan a diario ese importante medio de transporte, así como para las autoridades y la sociedad entera, por el importante impacto que la accidentalidad en motos está generando para la salud pública de nuestro país. A continuación la investigación desarrollada por estas dos reconocidas organizaciones.

Las motos son una solución válida para mejorar la movilidad urbana. Quizás a estas alturas pocos puedan discutir este argumento. Las motos son más ágiles, más fáciles de estacionar, consumen menos combustible y contaminan menos, además de que permiten desplazarse mucho más rápido. El reto está en lograr que este vehículo sea utilizado con respeto y de una manera segura para todos.

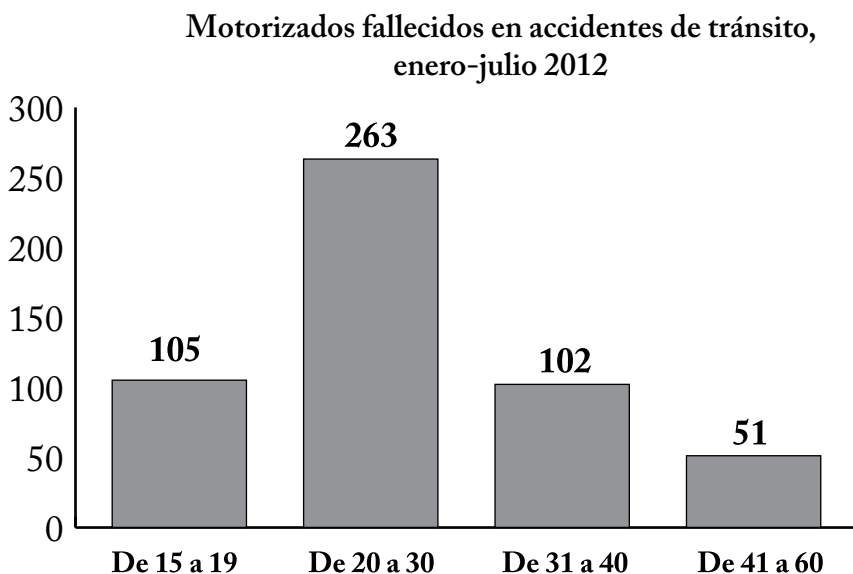
#### *Jóvenes adultos sufren más accidentes que adolescentes:*

Siempre se ha hablado, en materia de seguridad vial, de que los jóvenes representan la población de más alto riesgo. Esto se confirma con frecuencia a través de los datos que se registran sobre los hechos viales que involucran a personas en edades comprendidas entre 15 y 30 años.

Desde Avepae y Ciesvial queremos marcar una diferencia entre dos grupos etarios: los jóvenes adolescentes (entre 15 y 19 años) y los jó-



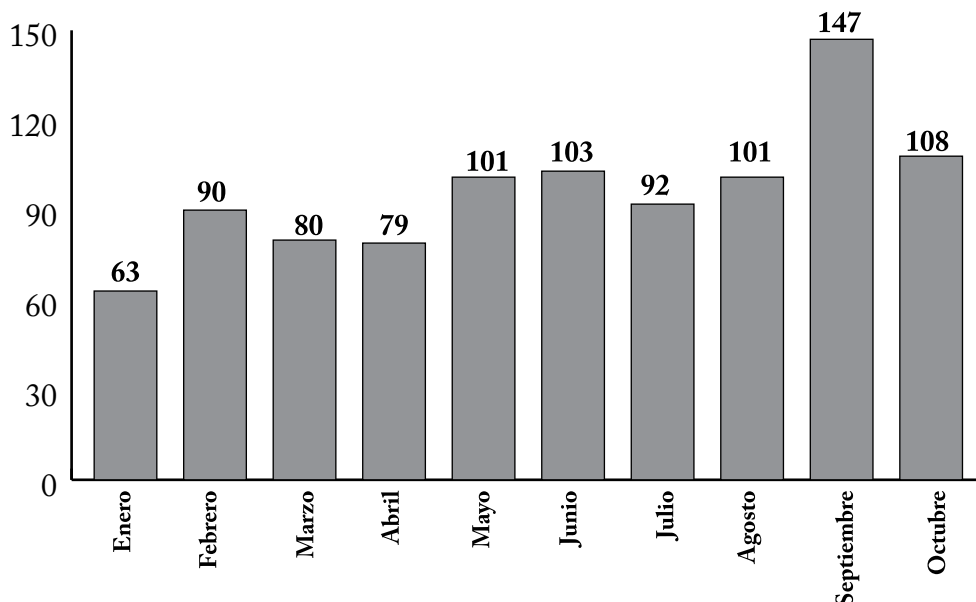
venes adultos (entre 20 y 30 años). Unirlos en un sólo grupo podría significar no llegar a soluciones puntuales, porque cada uno de ellos tiene necesidades y gustos con marcadas diferencias. Generalmente se cree que el problema está en los más jóvenes, pero los datos que hemos obtenido, producto del análisis de hechos viales entre enero y julio, nos muestran lo contrario: 74% de los motorizados fallecidos son jóvenes, de ellos 53% está entre los 20 y 30 años.



*Fuente: Asepae, Ciesvial*

Este grupo de edad que resulta más vulnerable, generalmente han terminado o están por terminar la universidad, muchos de ellos asumen la responsabilidad del matrimonio, tienen hijos, carro y hogar independiente de sus padres, tienen responsabilidades muy marcadas y, además, marcan a futuras generaciones.

Motorizados fallecido hasta octubre 2012



Fuente: Asepae, Ciesvial

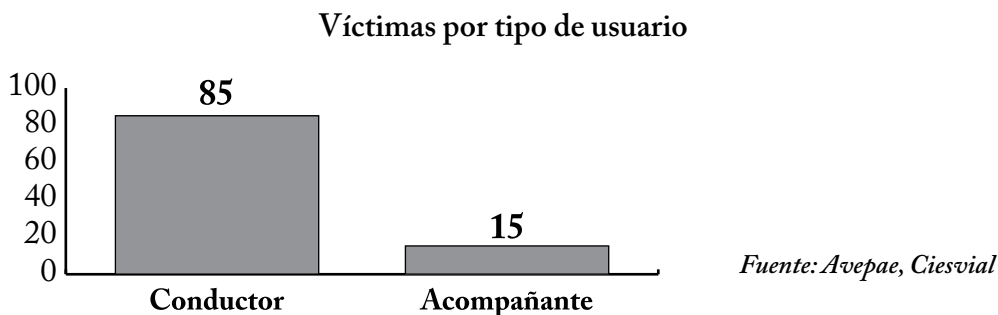
### *Cerca de 1000 motorizados muertos en lo que va de año en Venezuela:*

Finalizado el mes de octubre de 2012, evidenciamos que por lo menos 3 motorizados fallecen diariamente en el país. Sin embargo, las cifras de lesionados en este tipo de vehículos son aún más preocupantes: según nuestra investigación asciende a no menos de 95 el número de lesionados por día, lo que representa una verdadera crisis para el sistema de salud, ya que un paciente politraumatizado requiere de atención intrahospitalaria, durante 4 meses por lo menos.

Según cifras de este estudio, hasta octubre de 2012 había por los menos

1000 motorizados muertos en Venezuela. También vale la pena destacar que en el caso de los lesionados, entre un 60% y 70% de ellos presentan fracturas abiertas de tibia y/o fémur, que no comprometen su vida, pero de ellos, cerca del 40% quedan con secuelas importantes, como miembros acortados y hasta amputaciones.

Estas cifras y las consecuencias que generan estos hechos viales deben llamar la atención de quienes acostumbran llevar niños sentados o parados delante del conductor. A continuación presentamos un gráfico que muestra la situación de riesgo de los pilotos y los acompañantes; los primeros son los que resultan más perjudicados, ya sea con lesiones e incluso por fallecimiento, ya que estas personas se convierten en el chasis del vehículo al momento de un impacto.

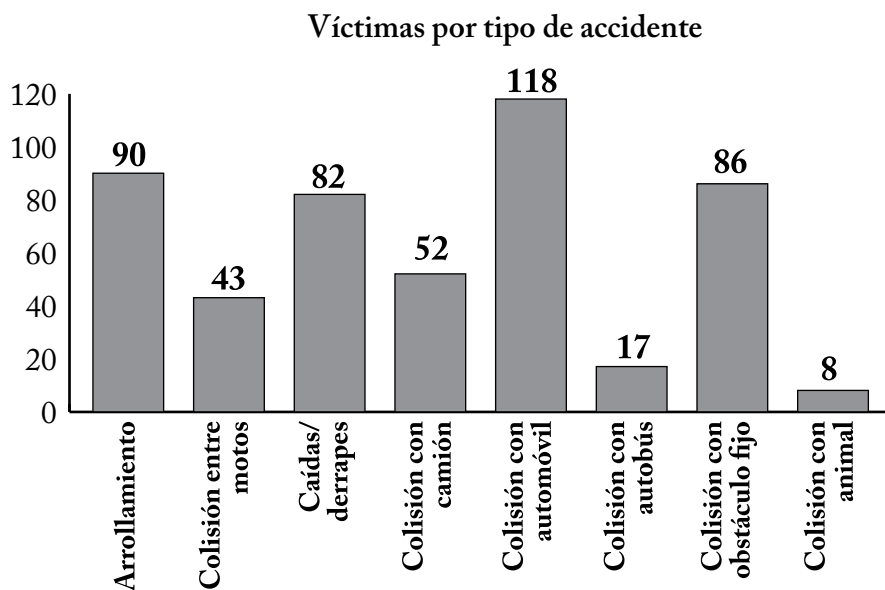


*Exceso de velocidad, alcohol y fatiga principales enemigos de los motorizados:*

El análisis de la muestra de los hechos viales ocurridos entre enero y julio de 2012, refleja datos importantes que debemos resaltar. La primera variable, colisión con auto (24%), se observa con frecuencia en dos situaciones puntuales: primero, en ciudades, (con mayor incidencia en el interior del país) y con marcada repetición en intersecciones. En este sentido, es importante señalar el comportamiento errado en mu-

chos casos por parte del motorizado, al exceder la velocidad y pasarse la luz roja del semáforo. En segundo lugar, en carreteras (vías de doble sentido), donde las cifras muestran múltiples colisiones frontales, que son los incidentes con mayor número de fallecidos, en casi su totalidad por adelantamientos indebidos, sumados al exceso de velocidad.

Los problemas de los motorizados están asociados, generalmente, al tiempo: aunque tienen un vehículo muy versátil para moverse, en muchas regiones del país los motorizados se detiene muy poco, lo cual incrementa las probabilidades de arrollamientos. En otras oportunidades se suma el exceso de velocidad de los conductores de vehículos particulares, que aunque tienen preferencia de luz, atraviesan la intersección sin la debida previsión, generando colisiones con lesiones considerables para los motorizados.

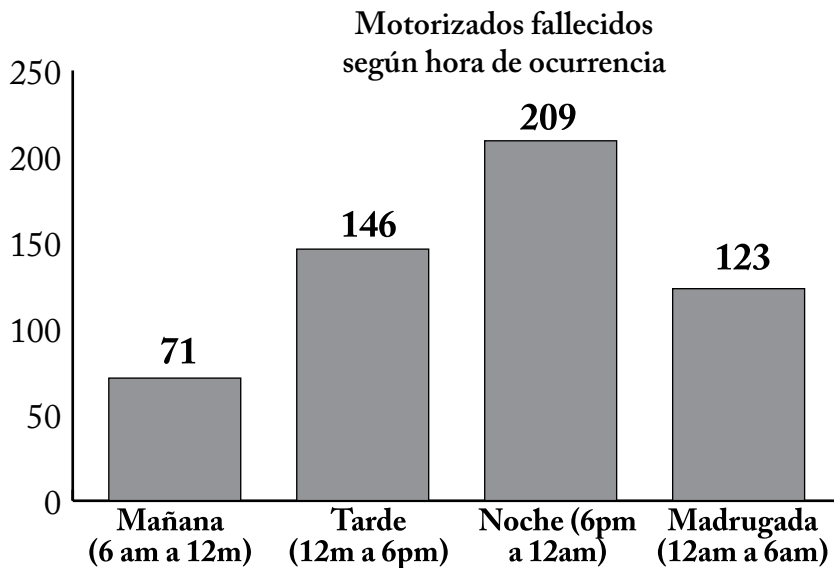


*Fuente: Asepae, Ciesvial*

### *Horarios con mayor incidencia de fallecidos:*

Son evidentes las consecuencias de conducir moto después de las seis de la tarde: la poca visibilidad del motorizado (más allá de las luces de la moto, un buen motorizado debe hacerse ver). A esto se suma el cansancio, el consumo de alcohol y la fatiga. Estos factores son fatales para los conductores de motos, como lo muestran los datos.

En algunos municipios del país se han aplicado medidas en cuanto al horario de circulación de motos que han dado buenos resultados. Pero más allá de la legalidad o no de esas medidas, las decisiones dentro del núcleo familiar, basadas en las contundentes cifras que se muestran, pueden marcar la diferencia. No es un tema de experiencia o de habilidades mostradas por los conductores: a los motorizados, en horas de la noche, se les triplican las posibilidades de ser arrollados.



*Fuente: Asepae, Ciesvial*

### *Seguridad en motos:*

Interesados en generar propuestas de prevención de las lesiones de más riesgo en los motorizados (traumatismo craneal), se realizó un proceso de observación en más de 2500 motorizados en importantes ciudades (Caracas, Maracay, Barquisimeto, Valencia), con el fin de evidenciar el uso y tipo de casco. La calidad de este elemento de seguridad representa la verdadera protección a la hora de un siniestro vial. Los resultados muestran que entre quienes usan el casco (65%), el 93% usan unos de muy baja calidad.

Este tipo de cascos son la mínima expresión de seguridad y son muy poco recomendables. Por su diseño, suelen ser utilizados para motos de baja cilindrada. Además de dejar la cara desprotegida, también una buena parte de la cabeza queda al descubierto, sobre todo los laterales y la parte trasera. El grosor del casco suele ser escaso y su ajuste a la cabeza también es de muy cuestionable fiabilidad.

### *El 2012 finalizará con cerca de 525.000 motos vendidas durante el año:*

De acuerdo a las cifras de motos ensambladas, por cada una de las marcas ensambladoras y sus proyecciones en los 2 últimos meses del año, se ha generado un alza en las ventas de motos en el país. Estos números, históricamente, se ven reflejados en el incremento de los accidentes durante esta temporada y, por ende, en cifras de mortalidad y morbilidad bastante elevadas. Así como se incrementan las ventas y las víctimas en motos, se hace absolutamente necesario que aumenten los controles por parte de las autoridades, con el fin de disminuir los hechos lamentables en las vías y sus causas asociadas: exceso de velocidad, consumo de alcohol, omisión del uso del casco, guantes, lentes, calzado y, sobre todo, el cumplimiento a las normativas del transporte terrestre.

*Para concluir:*

La información anteriormente presentada es el comienzo de una investigación que continúa en desarrollo. Los datos suministrados forman parte de un seguimiento hemerográfico diario en todo el territorio nacional. Es importante señalar que, aunque estas no son cifras oficiales, son datos muy cercanos a la realidad. Aunque nuestras fuentes de información no reflejan la totalidad de los fallecidos, por experiencias pasadas, estimamos que estos datos se acercan a un 80% de lo que vivimos diariamente.

Lo que aquí han leído es un estudio que abarca desde enero hasta octubre del 2012, con algunas proyecciones en 2 o 3 variables. Los datos totales del 2012 serán presentados próximamente. El objetivo principal de esta investigación es ofrecer al lector información sobre los siniestros de tránsito en moto con altos índices de muertes y lo que es más importante, reflejar cifras para hacer reflexionar a unos y hacer tomar decisiones a otros. Un altísimo porcentaje de esas muertes son evitables, y eso está comprobado científicamente.

De este primer análisis de siniestralidad en motos se pueden desprender varias recomendaciones. Entre ellas, vemos con preocupación el tema de la percepción del riesgo y de la seguridad personal en el motorizado, reflejado en el poco uso de prendas que mejoren su seguridad. Al transitar en motos es necesario ir bien protegidos, pero además hay que colocarse adecuadamente todas las prendas y comprobar que están en condiciones de uso. Nada hacemos utilizando un casco solo para cumplir con la norma y evitar una multa. La idea es llegar a los usuarios de este tipo de vehículos y que puedan comprender que el casco puede ser la diferencia entre la vida y la muerte, no debería ser una opción o un simple requisito que se cumple con algo barato. En nuestro país son muchos los que lo

utilizan a modo de gorra, sin ningún tipo de ajuste, y sobre esta variable vamos a estar dando datos detallados en nuestra próxima entrega.

Otra recomendación que no nos cansaremos de hacer es el uso de guantes. La mayoría de la gente subestima el valor que tienen las manos; algunos pensarán que no son imprescindibles para vivir, pero sabemos lo importantes que son para la vida diaria. En un alto porcentaje de los hechos viales en moto, lo primero que se pone en el suelo son las manos, y los guantes son básicos para su seguridad.

En cuanto al papel del Estado, es importante siempre recordar el triángulo de la seguridad vial: la educación, el control y la sanción. Un alto porcentaje de la sociedad entera espera a que se haga cumplir la normativa en las calles, haciéndolo se obtienen tributos; pero más allá de los recursos, educar, controlar y sancionar es la clave para salvar vidas.

El proceso para la obtención de la licencia debe, incuestionablemente, ser más exigente. Un ciudadano común venezolano no está claro en cuáles son sus derechos ni sus deberes en las vías, y por eso, en muchos casos, se presentan casos de anarquía y congestionamientos. Por ejemplo, hay ciudadanos que creen que las luces de emergencia o intermitentes les autorizan para detenerse en cualquier lugar o en doble fila, creen que lo están haciendo bien.

Sobre todo en el interior del país es necesario involucrar a los funcionarios públicos de diferentes organismos en la solución de este problema: hacerles entender que al ser policía o escolta, o funcionario de protección civil o de cualquier otro organismo de seguridad del Estado, no se le está autorizado para violentar la normativa de tránsito. Lo primero que debe ser un funcionario es modelo, ejemplo para la sociedad, y en eso hay que trabajar.



## CAPÍTULO IV

### **Juntos sumamos más**

En Venezuela existen por los menos 15 asociaciones civiles que han desarrollado diferentes actividades, iniciativas y propuestas, en torno a la seguridad vial. Son muy diferentes las razones por las cuales se han sentido motivadas a participar en un tema como este. En algunos casos se trata de sobrevivientes, otros perdieron familiares o amigos en un siniestro vial, otros simplemente se han percatado de lo difícil que es transitar por la calles sin estar expuesto o sentirse vulnerables.

Existen empresas y organizaciones que, desde sus iniciativas de responsabilidad social empresarial, hacen su aporte a través de la aprobación de proyectos relacionados con la seguridad vial, diseñados y ejecutados por organizaciones civiles. Son muchas las razones que impulsaron la creación de cada una de estas organizaciones, algunos de sus fundadores son familiares de víctimas, sobrevivientes o lesionados. Otros tantos son personas conscientes, interesadas en dar su aporte, de una u otra manera, a una causa que consideran de evidente importancia.

#### *Fundación Seguros Caracas*

Inició sus actividades en 2008. Desde entonces ha desarrollado y ejecutado proyectos en torno a la diabetes y a la seguridad vial. En cuanto al tema que nos ocupa, publicó el libro *Cada tragedia en la vía tiene un después*, en el cual se recogen los testimonios de sobrevivientes y familiares de fallecidos luego de que un siniestro vial marcara sus vidas. Es un libro que permite conocer experiencias conmovedoras que invitan a sensibilizarse y tomar conciencia.

En alianza con la Fundación Ideas, se desarrolló el concurso “La mejor idea para la Seguridad Vial”, que permitió reconocer e impulsar emprendimientos que ofrecieran soluciones creativas al problema de la seguridad vial en el país. También han brindado su apoyo en la realización del I y II Encuentro de organizaciones interesadas en Seguridad Vial, en conjunto con la Escuela de Ciudadanos, MiCondominio.com y la Red de Madres, Padres y Representantes. Ambos eventos contaron con participantes y medios de diferentes estados del país.

A través de sus iniciativas en el marco de la seguridad vial, la Fundación Seguros Caracas también ha prestado apoyo a campañas tan importantes como “Para, Mira y Cruza”, desarrollada por la Alcaldía de Sucre, en la cual, a través de mimos y payasos, se emplea el humor y la simpatía para corregir y educar a peatones, conductores, motorizados, ciclistas y todo aquel que transita por las congestionadas calles del municipio.

El aporte de esta organización a la seguridad vial incluye también el programa de “Embajadores de la Seguridad Vial”, cuyo fin es promover buenas prácticas de prevención y seguridad vial, dando el ejemplo desde los mismos empleados y proveedores de la Fundación Seguros Caracas. Actualmente, son muchas las organizaciones que cuentan con el apoyo de esta fundación para el desarrollo de nuevas iniciativas y proyectos, lo que demuestra el interés y el reconocimiento de la seguridad vial como uno de los flagelos que más afecta a los venezolanos.

### **Contactos:**

Teléfono: 0212.2099958

Twitter: @fundasegucaracas

Facebook: Fundación Seguros Caracas

### *Asotrónimo*

Su fundadora y directora, Lilian Romero, es una de las miles de personas que, en Venezuela, han perdido varios familiares a causa de un hecho vial. El dolor y la pérdida la han llevado a trabajar con entrega y tesón para construir una organización que abarca algo más que el acompañamiento a la víctima o sobreviviente de un accidente: también busca brindar asesoría legal y capacitación necesaria para mejorar el desempeño y la eficiencia de conductores que utilizan un vehículo automotor en el desempeño diario.

Desde su nacimiento, la misión de Asotrónimo ha sido:

- Apoyar a las víctimas de accidentes de tránsito.
- Concienciar a la sociedad venezolana sobre cómo disminuir los accidentes viales.
- Fortalecer la seguridad vial.
- Impulsar acciones que permitan una movilidad segura.
- Desarrollar campañas de seguridad vial.
- Promover un cambio cultural sobre la seguridad vial y los mal llamados accidentes de tránsito.

Asotrónimo también ofrece asesoría legal a las víctimas de accidentes viales por medio de su portal web, de manera gratuita. Este tipo de asistencia permite a la víctima entender el proceso legal que se inicia luego de un siniestro vial. También ofrece un servicio, gratuito y de fácil manejo, para que las comunidades puedan identificar la presencia de puntos críticos en calles y avenidas, así como diagnosticar las posibles causas de los mismos.

Durante el 2013, esta organización ha realizado distintas actividades.

Entre ellas se encuentran los cursos de manejo defensivo para empresas privadas, donde el incentivo obtenido por estas capacitaciones permite ofrecer los cursos, talleres y seminarios de educación vial en las escuelas, liceos y comunidades organizadas, sin costo alguno.

Dentro de las escuelas se realizan bailoterapias de seguridad vial, una actividad que permite enseñarles a los niños como cruzar la calle de forma segura y los colores del semáforo de manera divertida. En esta misma actividad se les enseña a los niños cuales son las imprudencias que ellos cometen en las calles y avenidas cercanas a sus escuela. A través de payasitas que simulan las situaciones de forma jocosa, los niños y niñas entienden los comportamientos que debemos corregir para poder ser un peatón seguro.

Además de lo mencionado anteriormente, y con la finalidad de contribuir en la prevención y disminución de los accidentes viales en el país, en marzo de 2013 se llevó a cabo la II Feria de la Seguridad Vial, patrocinada por la corporación energética Chevron y organizada por Asotrónimo. Dicha feria fue una actividad abierta y gratuita para la comunidad, en la cual los asistentes tuvieron la oportunidad de hacer uso de los lentes simuladores de embriaguez, simulador de choque y charlas explicativas. De esta manera se demostró al público la importancia de la prevención a la hora de conducir. También fueron incluidas actividades para los más pequeños, quienes están llamados a convertirse en agentes multiplicadores de estos mensajes, como explicó Lilian Romero, presidenta de esta asociación.

En la II Feria de Seguridad Vial también participaron el Centro de Especialidades Anzoátegui, Comelecina, Colegio La Consolación, Agenda Automotriz y Corpoelec. Todo esto en el marco del proyecto educativo de Chevron “Conducete Bien”, llevado a cabo por Asotrónimo, que tiene

entre sus objetivos agrupar a todos los interesados en colaborar con la disminución de los accidentes viales y sus terribles consecuencias, apuntando a una verdadera y efectiva cultura vial, donde todos fortalezcamos los valores de cuidado de la vida, seguridad y prevención y seamos actores fundamentales, sensibilizados, comprometidos y activos con esa causa.

Para el mediados de 2013, esta organización prepara la presentación y distribución de la Guía de Ayuda a los Afectados en Accidentes de Tránsito, la cual pretende la “Biblia del Conductor”. La misma fue desarrollada en alianza con la Fundación Seguros Caracas y presenta información detallada sobre cómo actuar ante un accidente de tránsito. Esta guía permitirá conocer cómo deben ser las actuaciones de los funcionarios responsables de levantamiento del accidente de tránsito, los procedimientos en la morgue (en caso de que sea necesario) y todo lo relacionado con el expediente y los impactos psicológicos presentes en este tipo de siniestro.

**Contactos:**

Teléfono: 0414.3019771

Twitter: @asotransito

Facebook: ASOTRANSITO

Página web: [www.asotransito.com.ve](http://www.asotransito.com.ve)

***Fundación de Medicina Familiar***

La Fundación de Medicina Familiar ha desarrollado distintos proyectos con la Fundación Seguros Caracas, entre ellos el Programa de Atención y Promoción para la Salud, orientado a mejorar la vida del paciente con diabetes mellitus; programas avanzados de entrenamiento en RCP (Resucitación cardiopulmonar básica y avanzada) y SASE (Soporte avan-

zado de vida en situaciones de emergencia); y, por último, el programa de investigación y educación sobre el consumo de alto riesgo de alcohol para la prevención de accidentes automovilísticos. Estos dos últimos enfocados en la seguridad vial en la región zuliana.

Dentro de sus actividades desarrollaron un programa de actualización de protocolos de atención a personas con heridas producidas en siniestros viales. Esta práctica fue posible debido al uso de maniqués que permitieron ensayar las distintas técnicas incluidas dentro del taller. Dicha actividad estuvo dirigida a médicos, enfermeros y miembros de la comunidad.

#### **Contactos:**

Teléfono: 0261.7650142

Facebook: Fundación Venezolana de Medicina Familiar

#### *Centro de Investigación en Educación para la Seguridad Vial (Ciesvial)*

Ciesvial se define como una organización orientada a analizar la siniestralidad en Venezuela con el objetivo de generar propuestas de prevención. Cuentan con un equipo de expertos que interactúan diariamente con quienes resultan involucrados en los hechos viales, además de conocer el punto de vista de las autoridades, con el fin de cotejar información y sacar algunas conclusiones.

Como parte de su acompañamiento en materia de seguridad vial, esta organización ha realizado estudios de Movilidad Urbana Sostenible. También se encarga de capacitar en Manejo Defensivo y Preventivo a particulares y personal de empresas e instituciones. Dicha organización creó y desarrolló el primer Diplomado en Movilidad y Seguridad Vial en Venezuela y se ha encargado de producir el material audiovisual educativo

llamado “En buen camino”, un micro programa para capacitar a conductores en temas como el uso correcto del cinturón de seguridad, los riesgos del uso del teléfono al conducir, las luces de emergencia, los sistemas de retención infantil, la percepción del riesgo en las vías, entre otras.

Ciesvial ha representado a Venezuela ante la comunidad internacional en el Congreso Iberoamericano de Centros de Formación Vial, realizado en Argentina en 2011. Allí, mediante una conferencia interactiva, Darwin Figuera planteó la necesidad imperiosa de crear formas y medios de comunicación que nos permitan estar acordes a las exigencias de esta era. También se planteó la posibilidad de la creación de redes de trabajo que permitan accionar y evaluar permanentemente, en relación con las estrategias que se van aplicando en las áreas de movilidad, educación y seguridad vial en los diferentes países de Iberoamérica, utilizando la comunicación social como eje fundamental de ese desarrollo.

**Contactos:**

Teléfono: 0412.9679892

Twitter: @ciesvial

Facebook: Ciesvial

Página web: [www.ciesvial.com](http://www.ciesvial.com)

***Asociación Venezolana de Prevención de Accidentes y Enfermedades (Avepae)***

Avepae nace el 23 de diciembre de 1999 como una Asociación Civil Voluntaria, sin fines de lucro, no partidista y dedicada enteramente a la Prevención de Accidentes y Enfermedades. A través de sus programas de prevención y formación busca lograr la disminución de los accidentes y enfermedades en la población venezolana.

Desde su creación, Avepae se ha esforzado por realizar distintas investigaciones que permitan determinar las principales causas, consecuencias y posibles soluciones, tanto de accidentes como de enfermedades. De igual manera, están en una búsqueda constante de recursos para continuar concientizando a la población a través de campañas educativas.

En 2012, Kennet Agar, en representación de Avepae, asistió al V Seminario Internacional de Seguridad Vial en Bogotá, Colombia, donde se presentaron los avances en materia de Seguridad Vial y se trabajaron ideas para la implementación de metodologías en los observatorios y/o centros de información de movilidad, para mejorar el conocimiento sobre los eventos de tránsito, de tal forma que sean el insumo de información básica para la formulación y puesta en marcha de las políticas públicas.

Dentro de los programas desarrollados por Avepae asociados con Seguridad Vial se encuentran Avepae Vial, cuyo objetivo principal es brindar a los participantes de las diferentes actividades y cursos técnicas, conocimientos y herramientas para optimizar su desempeño como conductor minimizando los riesgos en las situaciones adversas que se pueden conseguir en las vías. Este programa cuenta con dos campañas especiales:

- Campaña de prevención de Accidentes Viales: especialmente dirigida a jóvenes, con el único propósito de que al, comenzar a conducir, aprecien los riesgos que van asumir y los peligros que pueden correr si no están realizando un acto consciente y seguro, como es el de la conducción de un vehículo automotor.
- Campaña de concientización del uso de cinturón de seguridad: dedicada a lograr reducir los lesionados y fallecidos en accidentes de tránsito, ya que si el uso del cinturón se incrementa, se reducen las consecuencias hasta en un 52%.



En la página de esta organización también se encuentran las investigaciones asociadas a dichos programas (1er Estudio Nacional de Accidentes de Motos en Venezuela y Cinturón de Seguridad en Venezuela), los cuales fueron realizados en conjunto entre Ciesvial y Avepae, con la finalidad de dar a conocer la situación de Seguridad Vial en torno a estos tópicos.

Otra de las actividades de Avepae es el registro hemerográfico que conservan desde 1980 hasta hoy. En esta recopilación se aprecia material sobre todo tipo de accidentes viales que pueden ser de gran interés para estudiantes, profesores, consejos comunales y cualquier otro ente.

### **Contactos:**

Teléfono: 0412.7064480

Twitter: @avepae

Facebook: Avepae

Página web: [www.avepae.org](http://www.avepae.org)

### *Asociación Civil Vive para Servir*

La asociación civil Vive para Servir nace en 1998, en la Parroquia La Vega, Caracas. Desde sus inicios ha llevado adelante programas para minimizar el número de niños de la calle a través del abordaje preventivo, la preparación de talleres lúdicos y otras herramientas que han permitido, a lo largo de 12 años, aportar un grano de arena para mejorar la calidad de la educación venezolana y minimizar el fomento de la delincuencia juvenil.

De igual manera, ha venido desarrollando actividades enfocadas en educación y cultura vial desde las escuelas del municipio Libertador, en Caracas. También tienen planeado un evento para noviembre de 2013, enmarcado en el tema de la Seguridad Vial y la campaña que han desa-

rollado para fortalecer el trabajo desempeñado hasta ahora.

Para noviembre de 2013, Vive para servir tiene estimado lanzar una campaña de seguridad vial junto con la organización de otros eventos relacionados con el tema.

### **Contactos:**

Twitter: @vive\_paraservir

Facebook: Vive Para Servir

### *Asociación de Motorizados del Estado Aragua (Ascimotar)*

Ascimotar fue creada el 10 de abril de 1987, por Iván Navarro y un grupo de trabajadores, entre ellos mensajero de empresas públicas y privadas, cobradores, carteros y mototaxistas. Su origen se debe a la necesidad de cambiar el concepto y la percepción que tiene el ciudadano con respecto a los conductores de los vehículos de dos ruedas. Desde Ascimotar se reconoce que el fundamento de las acusaciones se deben a los actos criminales que se desarrollan a bordo de motocicletas. Sin embargo, es precisamente eso lo que se ha convertido en la fuerza fundamental para continuar la lucha y cambiar esa imagen que actualmente se tiene en nuestro país sobre ellos.

Entre los propósitos generales de esta organización está disminuir la cifra de accidentes de tránsito, generar conciencia en los jóvenes e incorporar a quienes deseen formar parte de las actividades deportivas que se han convertido en prioridad para Ascimotar, como una manera de estrechar lazos con empresas e instituciones, sellando así un compromiso con una sociedad libre de discriminaciones.

Actualmente, esta organización cuenta con 1300 afiliados. El arduo trabajo iniciado desde Ascimotar ha sido aceptado y replicado en otros estados donde también otros motorizados buscan cambiar el concepto que los golpea a diario como gremio. Es así que en 2002 nace el *Código de Ética del Motorizado*, esta publicación busca abarcar tres aspectos importantes:

- **En lo social:** busca promover actividades de carácter interno y externo entre los profesionales, tales como organizar eventos para integrar a la familia y las amistades, ya que la mayor parte del tiempo trabajan en las calles y permanecen fuera de su hogar.
- **En lo laboral:** trata de guiar a los profesionales para mantener una conducta adecuada al trabajo que desempeña, así como mantener un buen vocabulario y comportamiento, tomando en cuenta que representa una institución o una figura importante para la sociedad.
- **En la seguridad:** plantea mantener ciertos criterios de prevención y seguridad, respetando las normas, pero también busca ayudar al público, mejorar las condiciones de trabajo y crecer profesionalmente.

La iniciativa de Ascimotar ha sido apoyada por autoridades municipales mediante la promoción de talleres y discusiones del *Código de Ética del Motorizado*, con el fin de diseñar estrategias y elaborar planteamientos que fueron considerados en la discusión de la Ley de Tránsito Terrestre de 2008 y del reglamento parcial del motociclista en 2011.

De igual manera, medios de comunicación del estado Aragua como El Periodiquito, Auténtica 107.5 y Canal TRV han brindado su apoyo a Ascimotar con la difusión del Código de Ética del Motorizado, a la vez que han desarrollado una campaña informativa que incluye la colocación de cintillos especiales en el El Periodiquito, así como próximos

micros de radio y tv para difundir el contenido del referido código.

### **Contactos:**

Teléfono: 0414.3583242

Facebook: Ascimotar

### *Llamado a la Conciencia*

Esta frase cobra sentido a partir del 29 de marzo de 2003, cuando en un hecho vial violento falleció la prima hermana de su fundadora, Mayerling Vera. Entre el dolor y la ignominia de no poder hacer nada, surge primero como una dirección de e-mail con la cual se empezó a pasar notificaciones a cuanto ente, persona, organización nacional o internacional se topara en el camino, para hacer llegar la injusticia que su familia estaba viviendo.

Luego, con la búsqueda de respuestas, y el contacto con otras víctimas, familiares, la tecnología abrió otro campo. Es así como Llamado a la Conciencia pasó de ser una simple dirección de correo a un blog. Primero, como una empresa personal, sirvió para drenar la ira, el dolor y la frustración por la injusticia. Al exponer todos esos sentimientos, Vera se dio cuenta de que muchos habían pasado por lo mismo que su familia, que la violencia y la inmunidad ante el crimen vial no era un problema meramente venezolano, sino que era una epidemia mundial.

En medio de la superación del duelo, Vera estaba a punto de dejar el tema de la seguridad vial cuando la falta de valores educativos viales tocó nuevamente el corazón de su familia, arrebatándole a otro joven miembro. Esto la llevo a tomar fuerzas, a no abandonar y a seguir adelante.

Para el 2009, la organización toma un nuevo giro a través de las expe-

riencias adquiridas en la Fundación Margarita en Positivo. La idea no es “promover un mensaje para evitar la muerte, es un mensaje para continuar la vida”. A partir de ese mismo año, gracias al apoyo de los medios, lograron ir más allá del blog y empezar a organizar pequeños eventos.

Desde entonces, Llamado a la Conciencia Vial es para “Crear Caminos de Vida”. De igual manera, está en proceso de convertirse en fundación, para llegar a más personas. Entre sus proyectos está dictar charlas para las comunidades, apoyar la seguridad vial infantil, así como desarrollar campañas específicas en torno a temas como bebida responsable, omisión de uso del celular mientras maneja, transitar por las calles. También desean brindar apoyo a otras organizaciones con objetivos comunes.

Sus amados familiares partieron, pero aún siguen vivos por la organización, para enseñar a otros a vivir mejor, a amar la vida, a aprender de sus errores, para que ayuden a otros a ser mejores ciudadanos. Llamado a la Conciencia busca crear empatía con el dolor por la trágica pérdida de los seres queridos, así se darán cuenta de que el mensaje no es llorar a mis seres queridos ni a los otros seres amados que han partido por un siniestro vial: el mensaje es “para vivir mejor”.

### **Contactos:**

Twitter: @llamadovial

Facebook: Llamado a la Conciencia

Blog: <http://llamadoalaconciencia.blogspot.com/>

### *La Red de Madres, Padres y Representantes*

La Red de Madres, Padres y Representantes ha desarrollado diversos proyectos en distintas áreas. Su vocera, Lilia Vega, explica que a pesar de

que la seguridad vial no era un tema principal dentro de la organización, decidieron unir esfuerzos dentro de su ámbito de desarrollo.

En el ámbito de Seguridad Vial, desde hace dos años han estado trabajando en el proyecto Escuelas Promotoras de Seguridad Vial. En dicho proyecto, a través de una metodología aplicada por la Organización Mundial de la Salud, han promovido en escuelas programas y actividades enfocadas a la concientización y prevención.

Dentro de sus actividades también figura la organización del I y II Encuentro de Seguridad Vial en Caracas, el primero en 2011 y el segundo en 2013, junto con otras asociaciones. De igual manera, realizarán un evento a mediados de mayo para hacer seguimiento a las escuelas participantes del año anterior y evaluar los avances del proyecto.

Dado que sus actividades están íntimamente relacionadas con el ámbito escolar y familiar, han desarrollado una serie de micros que forman parte de la campaña de prevención y educación vial que será transmitida en radio y en los eventos que organizan dentro de escuelas y colegios.

### **Contactos:**

Twitter: @lareddepadres

Facebook: Red De Madres Padres Representantes

Blog: <http://reddemadrespadresyrepresentantes.blogspot.com>

### *Centro de Formación Popular Renaciendo Juntos (Ceporejun)*

Esta iniciativa nace en Caracas y se desplaza junto con su fundadora a La Vela de Coro, en Falcón. Es liderada por Maria Elina Medina, quien coordina las diferentes actividades que desempeñan junto con los progra-

mas de formación comunitaria que se dictan a escuelas, consejos comunales y conductores de tres municipios cercanos: Zamora, Colina y Miranda.

A través del trabajo diario han apoyado y orientado la creación de brigadas escolares que llevan su mensaje tanto a niños como a adultos. Igualmente, han logrado el trabajo en conjunto con las autoridades de tránsito, dictando talleres de manejo y ofreciendo cursos relacionados con la prevención de accidentes de tránsito, sobretodo a conductores de la zona.

### **Contactos:**

Teléfono: 0268.2770969 / 0268.2778248

Twitter: @ceporejun

Facebook: Ceporejun Falcon

### *La Escuela de Ciudadanos*

Dentro de sus múltiples labores, La Escuela de Ciudadanos organizó en abril de 2013 el II Encuentro de Seguridad Vial, que contó con la participación de diversas organizaciones interesadas en el tema y que, desde diferentes puntos de interés, presentaron sus iniciativas y propuestas de acción en el marco del Decenio para la Seguridad decretado por la Organización de las Naciones Unidas en 2011.

A raíz de este encuentro surgió un documento que conformará una agenda común a todas la organizaciones. Con ello se pretende crear una red de seguridad vial más cohesionada y participativa, en la que se pueda interactuar y reforzar el trabajo de cada una de las organizaciones que desde su campo de trabajo contribuyen con la Seguridad Vial, ya sea desde la investigación, la ayuda a la víctima, la difusión de campañas en medios de comunicación o el desarrollo de campañas

educativas en colegios y universidades. Esto también incluye la realización de eventos relacionados con la educación, cultura y seguridad vial en nuestro país.

**Contactos:**

Twitter: @santanaelias

Facebook: La Escuela De Ciudadanos

Página web: [www.laescueladeciudadanos.org](http://www.laescueladeciudadanos.org)

***Educación Vial y Ciudad***

Es una organización fundada en Mérida con la visión de mejorar la siniestralidad en la región. Una de sus primeras actividades fue la realización de cursos de conducción para 573 motorizados, con el fin de educarlos y habituarlos al uso de cascos como mecanismos de prevención.

También han dirigido talleres y charlas de seguridad vial a policías del estado para ayudar a corregir malas prácticas y, a partir de allí, ser ejemplo para la ciudadanía.

Educación Vial y Ciudad ha logrado hacer alianza entre autoridades, empresa privada y academia. Según su cofundador, Víctor Peña, “la inclusión ha sido la clave en la consecución del éxito”. Hoy en día, en las calles y avenidas de Mérida se puede percibir el cambio.

**Contactos:**

Facebook: Evc Merida

Blog: <http://educacionvialyciudad.blogspot.com/>



### *Asociación Civil Cultura para la Vida*

Fue fundada en Ciudad Bolívar. Su foco central es articular y fortalecer una red de organizaciones que promuevan la educación vial en esa ciudad, a través de herramientas educativas enfocadas en cuatro sectores esenciales: consejos comunales, docentes, jóvenes estudiantes y conductores del transporte público.

Los talleres ofrecidos giran en torno a temas como comunicación comunitaria, manejo preventivo, primeros auxilios básicos y relaciones interpersonales, algunos de estos directamente relacionados con la seguridad vial.

Durante el II encuentro de Seguridad Vial, Franklin Cisneros, director de la Asociación Civil Cultura para la Vida presentó el Manual del Conductor Inteligente, el cual presenta una serie de consejos que permiten evitar o evadir situaciones que pueden generar riesgos innecesarios en la vía.

#### **Contactos:**

Email: [culturaparalavida@gmail.com](mailto:culturaparalavida@gmail.com)

Twitter: @accevida

Teléfono: 0212.6313564 / 0414.8164271

# CAPÍTULO V

## Nuestras conclusiones y recomendaciones

En Venezuela, el problema de la seguridad vial debe ser visto desde diferentes aristas, ya que está íntimamente relacionado con la educación, la cultura, los valores, las instituciones, la infraestructura, las leyes, entre otras cosas. No es algo que pueda solucionarse a través de la prevención únicamente: la seguridad vial debe ser promovida, controlada y regulada a través normas concretas y sanciones específicas, que deben ser apoyadas y promovidas desde la sociedad civil.

Quizás no nos hemos puesto a pensar, pero cada vez que ocurre un accidente vial hay múltiples afectados, no sólo lesionados y fallecidos, también los que transitan la zona que se ve colapsada mientras se levanta el siniestro, así como los que tuvieron que presenciar el hecho por una u otra razón. Pero sin duda los más afectados son los familiares de fallecidos, quienes enfrentan una pérdida irreparable e inician el correspondiente proceso de duelo mientras reorganizan roles, rutinas y obligaciones.

Por su parte, los lesionados y sus familiares emprenden un proceso de recuperación y rehabilitación que interrumpe sus labores de trabajo, afectando el ámbito económico debido a los altos costos de los tratamientos necesarios. Igualmente se deben considerar las consecuencias físicas y psicológicas que generan en los sobrevivientes este tipo de eventos, y que muchas veces terminan condicionando las actividades que desarrollarán en un futuro.

El hecho que en Venezuela los hombres jóvenes sean los más afectados

en accidentes de tránsito implica que la población económicamente activa esta pereciendo justo en el momento en que son más productivos, en muchos casos sostén de familia. Cuando ellos se ven afectados, ya sea como lesionado o como fallecidos, la familia deja de percibir ingresos que son necesarios para mantener el hogar y cubrir las necesidades que en él se generan.

Es importante resaltar que la única manera de que nuestros jóvenes no sigan muriendo en las vías es haciéndolos conocedores de la realidad, enseñándoles la manera de prever los accidentes de tránsito y evitar que asuman hábitos y conductas que multipliquen el riesgo de resultar afectados. De allí la importancia del acompañamiento, la creación de conciencia, cultura y educación vial en los primeros años de vida de las personas.

Como comentamos anteriormente, la solución no está en implementar operativos en temporadas específicas, está en hacer cumplir las leyes de manera permanente. Para ello es necesario el control y la supervisión por parte de las autoridades competentes, la aplicación de la ley de tránsito y el reglamento correspondiente, la imposición de las sanciones previstas con el fin de corregir las malas acciones de cualquiera de los ciudadanos, ya sea conductor de automóvil, moto, bicicleta, autobús o camión, incluso peatón.


También hay una parte importante de la seguridad vial que está en manos del Estado, como la construcción de nuevas vías así como vías alternas que permitan equilibrar y distribuir el flujo de vehículos. De igual manera, se debe hacer un mantenimiento efectivo de todo el eje carretero del país, para corregir las anomalías existentes y reducir los riesgos asociados al mal estado de las vías, la poca iluminación y la escasa señalización existente.

La cuestión está en crear conciencia, por parte de los ciudadanos y de las autoridades, quienes en todo momento deben dar el ejemplo del “deber ser”. No importa si estamos dentro o fuera de un vehículo: debemos, nosotros mismos, ser prudentes, evitar situaciones que nos puedan poner en riesgo. Debemos entender que el uso del cinturón de seguridad no beneficia al policía que nos multa por no hacerlo, ni al que hizo la ley para obligarnos a usarlo, nos beneficia a nosotros y protege nuestras vidas.

Debemos entender la necesidad de educar en valores, en tolerancia, en respeto, para que “comernos una luz” no sea algo cotidiano; entender que las normas y señalizaciones no están para nuestra libre interpretación, sino para protegernos y garantizar el orden vehicular en las vías. Recordemos que la seguridad vial es también parte de la seguridad ciudadana, y esta afecta de igual manera nuestra calidad de vida.

## Anexo 1: Instrumento de Recolección de Datos

Version 2012-1



**OBSERVATORIO SEGURIDAD VIAL**

Identificación del artículo

¿Fue reseñado este suceso en otra fuente? SI  NO

Si este suceso ha sido reseñado en otra fuente ingrese su código y anexo al día los artículos a este planilla


Si en este artículo se reseña más de un suceso indique a continuación y Reme un cuestionario para cada suceso adicional

Observador: \_\_\_\_\_

Ciudad: \_\_\_\_\_ Fuente: \_\_\_\_\_

Fecha: \_\_\_\_\_ N° del artículo \_\_\_\_\_

Cuerpo: \_\_\_\_\_ Página: \_\_\_\_\_ Internet: \_\_\_\_\_

N° total de sucesos

Suceso N°

---

**IDENTIFICACIÓN DEL INFORMANTE Y DEL LUGAR DEL SUCESO**

**1. Nombre del informante**

**2. Tipo de informante**

1. La víctima	5. Funcionario de org. de seguridad
2. Familiar/Conocido	6. Otro: _____
3. Desconocido	7. No informa
4. Bomberos/PC	

**3. Lugar del suceso**

1. Población	4. Punto de Referencia
2. Municipio	
3. Estado	

**4. ¿Cómo específicamente ocurrió el siniestro?**

1. Autopista	5. Carretero
2. Avenida	6. Puente
3. Vía Expresa	7. Elevado
4. Calle	8. Tunnel
5. No informa	9. Otro: _____

**5. ¿Cuándo ocurrió el siniestro?**

1. Día de la semana entre 1:00 a.m. a 5:00 p.m.	7. Día de la semana entre 7:00 p.m. a 12:00 p.m.
2. Día de la semana entre 6:00 a.m. a 6:00 p.m.	
3. Día de la semana en la noche entre 7:00 p.m. a 12:00 p.m.	
4. Fin de semana entre 1:00 a.m. a 5:00 a.m.	
5. Fin de semana en el día entre 6:00 am a 6:00 pm	
6. Fin de semana en la noche entre 7:00 p.m a 12:00 p.m.	
7. Día de la semana	
8. Fin de semana	
9. No informa	

**7. Hora exacta del siniestro:**

--	--

**8. Tipo de vehículos involucrados**

1. Motocicletas	4. Autobuses
2. Automóviles	5. Vehículo de carga
3. Minibuses	6. Vehículos especiales
7. No informa	

**9. Número de Vehículos involucrados**

1. Uno	6. Más de 15
2. Dos	7. No informa
3. De 3 a 6	
4. De 7 a 10	
5. De 11 a 14	

**10. Principales causas del siniestro**

1. Exceso de Velocidad	7. Celos Adversos
2. Imprudencia	8. Otra: _____
3. Fallas Mecánicas	
4. Mal estado de las vías	
5. Obstáculos en la vía	
6. Imparcia	
9. No informa	

**INFORMACIÓN DE LA VICTIMA (S) DEL SUCESO**

11. N° de víctimas  12. Varías  13. No informa

Nombre de la víctima	12. Sexo	13. Edad	14. Edo. Civil	15. Nacionalidad	16. Ocupación

**INFORMACIÓN DEL HERIDO (S) EN EL SUCESO**

17. N° de heridos  18. Varías  19. No informa

Nombre del Herido	18. Sexo	19. Edad	20. Edo. Civil	21. Nacionalidad	22. Ocupación

**23. Tipo de Siniestro**

1. Anillamiento	5. Volcamiento
2. Choque con vehículo estacionado	6. Otro: _____
3. Choque con obstáculo fijo	
4. Choque múltiple	
9. No informa	

## Anexo 2: Solicitud de información a organismos del Estado



Ciudadano:

**Nestor Reverol**

**Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores y Justicia**

Caracas, 30 de Enero de 2013

Nosotros, Observatorio de Seguridad Vial, organismo que se desarrolla sus actividades dentro de la Organización Civil Paz Activa, en ejercicio del derecho constitucional de petición establecido en el artículo 51 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y el artículo 9 de la Ley Orgánica de la Administración Pública, tenemos a bien dirigirnos a usted con la finalidad de que nos informe sobre el Operativo Navidad Segura 2012. Esperamos que en el mismo se detallen los siguientes puntos de interés:

- Cantidad y ubicación de los diferentes puntos de control desplegados en la entidad, así como los nombres de las vías o carreteras monitoreadas durante el operativo.
- Número de unidades terrestres utilizadas en el operativo (patrullas, motos, bicicletas, grúas y ambulancias)
- Número de funcionarios que participaron en el operativo.
- Número de funcionarios abocados a la seguridad vial durante el operativo.
- Cifras totales de accidentes de tránsito durante la implementación del operativo.
- Número de heridos en accidentes viales durante el operativo.
- Número de fallecidos en accidentes viales durante el operativo.
- Principales causas de los accidentes viales durante el operativo.
- Zonas de mayor siniestralidad vial durante el operativo.
- Cantidad de multas de tránsito expedidas en la entidad durante el operativo.
- Principales motivos de aplicación de multas durante el operativo
- Cantidad de sanciones aplicadas en la entidad durante el operativo,
- Cantidad de pruebas de alcoholemia aplicadas a conductores durante el operativo,
- Cantidad de pruebas de alcoholemia con resultado positivo durante el operativo.
- Cantidad de sanciones aplicadas y asociadas al uso de alcohol durante el operativo.
- Cantidad de pruebas toxicológicas aplicada a conductores durante el operativo,
- Cantidad de pruebas toxicológicas con resultado positivo durante el operativo,
- Cantidad de sanciones aplicadas y asociadas al uso de alcohol durante el operativo.

Sin más a que hacer referencia, quedamos a la espera de su respuesta,  
Atentamente,

  
Lic. Mayerlin Egundez

Coordinadora General del Observatorio de Seguridad Vial

 **OBSERVATORIO  
SEGURIDAD VIAL**  
R.L.P. J-30749456-5



- Número de fallecidos en accidentes viales durante el operativo.
- Principales causas de los accidentes viales durante el operativo.
- Zonas de mayor siniestralidad vial durante el operativo.
- Cantidad de multas de tránsito expedidas en la entidad durante el operativo.
- Principales motivos de aplicación de multas durante el operativo.
- Cantidad de sanciones aplicadas en la entidad durante el operativo.
- Cantidad de pruebas de alcoholemia aplicadas a conductores durante el operativo.
- Cantidad de pruebas de alcoholemia con resultado positivo durante el operativo.
- Cantidad de sanciones aplicadas y asociadas al uso de alcohol durante el operativo.
- Cantidad de pruebas toxicológicas aplicada a conductores durante el operativo.
- Cantidad de pruebas toxicológicas con resultado positivo durante el operativo.
- Cantidad de sanciones aplicadas y asociadas al uso de alcohol durante el operativo.

Sin más a que hacer referencia, quedamos a la espera de su respuesta,  
Atentamente,

Lic. Mayerlin Fagundez

Coordinadora General del Observatorio de Seguridad Vial



## BIBLIOGRAFÍA

*Anuarios de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud, 1999 – 2010.*

AMADOR, G. “El Periodiquito te lleva a rodar con conciencia”. El Periodiquito, 02 de marzo de 2012.

BELLO, N. “Accidentes, colas y deterioro vial ha traído libre tránsito de gandolas”. Diario La Voz, 11 de febrero de 2013.

BRICEÑO, O. “Complementos de seguridad y protección para motorizados son obligatorios”. El Luchador, 07 de febrero de 2013.

DENNERY, D. “Proponen eje vial para unir al Sureste”. El Universal, 03 de febrero de 2013.

FLORIÁN, Y. “La muerte viaja en moto”. Panorama, 21 de febrero de 2013.

FUENTES, C. “Motorizado se organizan para meterse por el carril”. El Periodiquito, 28 de abril de 2013.

GARCÍA, J. “Código de Ética busca mejorar la conducta de los motorizados”. El Periodiquito, 05 de marzo de 2012.



GARNICA, H. “Motorizados rechazan rodar por el hombrillo”. Últimas Noticias, 02 de febrero de 2013.

GONZÁLEZ, J. “Motorizados aportan su granito de arena en la Ley que los regula”. El Periodiquito, 04 de marzo de 2012.

HERNÁNDEZ, J. “Motorizados sin reglamento ni refugios”. El Universal, 18 de marzo de 2013.

MARACARA, L. “Venezuela se desangra en las vías”, El Universal, 07 de mayo de 2012.

MARCANO, P. “Piden ponerle un parao a las unidades piratas”. Últimas Noticias, 04 de febrero de 2013.

MARCANO, P. “Ordenar despelote de rutas en Caracas es un cangrejo”. Últimas Noticias, 05 de febrero de 2012.

NAVAS, C. “El Periodiquito participo en II Encuentro de Seguridad Vial en Caracas”. El Periodiquito, 06 de abril de 2013.

PATIÑO, Z. “Motorizados entre 16 y 26 años son los más vulnerables”. Diario 2001, 11 de febrero de 2013.

ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD. “Informe sobre la situación mundial de seguridad vial 2013”. [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/es/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/es/)

PERALES, A. “Aplicarán 900 bolívares de multa por no usar el cinturón de seguridad”. El Universal, 30 de noviembre de 2012.

---

RODRÍGUEZ, F. “Motorizados de Aragua presentaron código de ética”. El Carabobeño, 12 de marzo de 2006.

SINGER, F. “Tomará 10 años renovar la flota de autobuses”. Últimas Noticias, 06 de febrero de 2013.

SÁNCHEZ, R. “La mayoría de los accidentes dejan discapacidades” Diario 2001, 11 de febrero de 2013.

Este *I INFORME SOBRE LA SITUACIÓN DE LA  
SEGURIDAD VIAL EN VENEZUELA: Observando desde la sociedad civil,*  
se terminó de imprimir en el mes de mayo de 2013,  
en los talleres gráficos de Grupo Intenso, en Caracas.  
En su composición se utilizaron fuentes de la familia tipográfica Adobe Caslon Pro.