



Octubre 2018 - ISSN: 1988-7833

## ENFOQUE DE VENEZUELA EN MATERIA DE PROGRAMAS O PLANES DE EDUCACIÓN, PREVENCIÓN Y SEGURIDAD VIAL VENEZUELA'S APPROACH TO EDUCATION, PREVENTION AND ROAD SAFETY PROGRAMS OR PLANS

\*Carmen Janeth Padrón

Universidad Simón Bolívar

Departamento de Tecnología de Servicios

Catía la Mar- Venezuela

e-mail: carmenpadron@usb.ve

ORCID: <http://orcid.org/0000-0003-0512-9199>

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Carmen Janeth Padrón (2018): "Enfoque de Venezuela en materia de programas o planes de educación, prevención y seguridad vial", Revista Contribuciones a las Ciencias Sociales, (octubre 2018). En línea: <https://www.eumed.net/rev/cccscs/2018/10/venezuela-seguridad-vial.html>

### RESUMEN

En el presente artículo se va a analizar el enfoque de Venezuela en materia de programas o planes de educación, prevención y seguridad vial, dado el alto índice de los siniestros viales determinados por el transporte terrestre, pues presentó la mayor tasa de mortalidad de 26 por cada 100.000 habitantes muy por arriba de la registrada en países de altos ingresos según el Observatorio de Seguridad Vial de Venezuela (OSVVZLA, 2014). Se planteó una investigación de diseño no experimental de campo, el nivel descriptivo; la unidad de análisis quedo conformada por las escuelas del estado Vargas; las técnicas de recolección de la información fueron: observación, entrevista, y revisión documental. Finalmente, se evidenció la inexistencia de un Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) en Venezuela, a lo que se le suma la falta de continuidad e implementación de los programas de educación y seguridad vial existentes.

**Palabras claves:** Programa, Planes, Educación, Prevención y Seguridad Vial.

### ABSTRACT

This article analyzes the Venezuelan approach to education, prevention and road safety programs or plans, given the high incidence of road accidents caused by land transport, as it presented the highest mortality rate of 26 per cent. every 100,000 inhabitants well above that registered in high-income countries according to the Venezuelan Road Safety Observatory (OSVVZLA, 2014). A non-experimental field design research was proposed, the descriptive level; the unit of analysis was conformed by the schools of

---

\* Magister en transporte urbano graduada en el año 2017 en la Universidad Simón Bolívar. Licenciada en Administración Mención: Mercadeo graduada en el año 2001 en la Universidad Simón Rodríguez, Núcleo: los Teques. Actualmente Coordinadora de la carrera Administración del Transporte y Organización Empresarial y Profesora de transporte a tiempo integral en la Universidad Simón Bolívar Sede Litoral.

the state Vargas; the techniques of data collection were: observation, interview, and documentary review. Finally, the lack of a National Road Safety Plan (PNSV) in Venezuela was evidenced, in addition to the lack of continuity and implementation of the existing road safety and education programs.

**Key words:** Program, Plans, Education, Prevention and Road Safety.

## **Introducción**

Las ciudades dependen básicamente de sus sistemas de espacio urbano, entre estos las calles que permite la circulación de personas y, en su caso, vehículos ofreciendo servicios de transporte que requieren soluciones eficaces e integrales partiendo de la planificación inteligente de la logística urbana que priorice el transporte público, la bicicleta o la marcha a pie por encima de otros medios de transporte para reducir la contaminación, la congestión, el ruido ocasionado y los accidentes de tránsito. Muchas veces, estos sistemas tienden a operar por encima de su capacidad, con el fin de satisfacer los incrementos de la demanda del transporte, ya sea para tránsito de vehículos livianos y de carga, tránsito comercial, acceso a las distintas propiedades o estacionamiento, entre otros, generando en consecuencia problemas de tránsito, cuya severidad por lo general tienden a ocasionar accidentes provocando muchas veces pérdidas de vida y bienes, por lo que genera a una situación de falta de educación y seguridad vial para las personas e ineficiencia económica del transporte, la solución, indiscutiblemente, se obtendrá haciendo del tránsito algo seguro y eficiente.

A tales efectos, actualmente predomina este tipo de situaciones negativas por consiguiente, el presente artículo, tiene por objetivo general analizar el enfoque de Venezuela en materia de programas o planes de educación, prevención y seguridad vial, para constatar cómo se encuentra el país en este aspecto y si cumple lo decretado por la Organización de Naciones Unidas (ONU) en el año 2010 denominado: "Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020" cuyo objetivo fue: estabilizar y posteriormente reducir las cifras previstas de víctimas mortales por accidentes de tránsito, incrementando las iniciativas para conseguirlo a nivel nacional, regional y mundial, a través de un plan de acción mundial, enmarcado en cinco pilares: gestión de la seguridad vial; vías de tránsito y movilidad más seguras; vehículos más seguros; usuarios de vías de tránsito más seguros, y por último atención después de los accidentes.

El estudio pretende ir fomentando la difusión de los programas o planes existentes para que la población venezolana tenga conocimientos en lo concerniente a sus principales objetivos, vigencia, conformación, entre otros, de manera que les permita su aprovechamiento y aporten acciones seguras en sus conductas. Muchos de estos programas están insertados en la educación primaria hasta convertirse en materia obligatoria que vincula a niños y jóvenes en sus roles de conductores y peatones, como lo son: "La patrulla escolar", "Las brigadas juveniles", entre otros. Seguidamente se presenta un breve contexto mundial y nacional de la situación actual de la educación y seguridad vial en Venezuela, así como una breve descripción de dichos planes y programas e implementación hasta ahora.

## **Objetivos**

### **Objetivo General:**

Analizar el enfoque de Venezuela en materia de programas o planes de educación, prevención y seguridad vial.

### **Objetivos Específicos:**

- Diagnosticar la situación actual en materia de planes y programas de educación y seguridad vial en Venezuela según los entes involucrados.
- Estudiar los principales planes y programas educativos oficiales sobre educación y Seguridad vial en Venezuela.
- Determinar los resultados de la implementación del Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial desarrollado por el Ministerio del Poder Popular para la Educación (MPPE) en el estado Vargas, centro piloto para la activación de la Misión Transporte que oriente sobre los elementos claves susceptibles de ser incorporados en el programa objeto de estudio.

## **Magnitud del problema. Contexto mundial y nacional de la situación actual de la educación y seguridad vial en Venezuela**

La seguridad vial constituye un problema multisectorial y de salud pública, con efectos económicos a nivel mundial por lo que se ha destacado su importancia en los últimos años, esto se evidencia al revisar el Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismo Causados por el Tránsito: Resumen (Peden, 2004) elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial (BM) los cuales determinaron que los traumatismos causados por el tránsito son la tercera causa de muerte a nivel mundial, en orden de importancia, donde más de la mitad de los involucrados son jóvenes entre 15 a 29 años; presentando una alta tendencia hacia los hombres con un 82 %.

Del mismo modo, el Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2015 de la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2015), señala que el número anual de muertes por siniestros de tránsito no ha aumentado en los últimos 3 años, pero 1,25 millones sigue siendo una cifra inaceptablemente elevada, donde diariamente se alcanzan 3.000 fallecidos, mientras que entre 20 y 50 millones sufren traumatismos no mortales, constituyendo una causa importante de discapacidad en todo el mundo.

En este contexto, Venezuela no escapa de este flagelo de los accidentes de tránsito ocupando la quinta causa de muerte según el Anuario de Mortalidad, publicación desarrollada por el Ministerio del Poder Popular para la Salud (MPPS, 2013) a través de la Dirección de Información y Estadísticas de Salud (DIES) y lo analizado por los registros históricos realizado por el Observatorio de Seguridad Vial de Venezuela (OSVVZLA, 2014) en su III informe, desde 1995 hasta el año 2013, al menos 109.852 personas han fallecido en accidentes de tránsito de vehículos de motor, siendo la tasa de mortalidad de 26 por 100.000 habitantes, una cifra alarmante sin duda (p.10).

Es importante acotar, que en Venezuela a partir de la década del año 1950, fue que comenzó la expansión y divulgación de programas dedicados a planes de alfabetización, escolarización en las zonas rurales, nutrición y educación vial ya que fue en este período en el cual estaba comenzando a incrementarse la circulación de vehículos públicos y particulares en las autopistas y avenidas recién inauguradas, como una demostración de la incipiente renta petrolera.

Actualmente, en lo que respecta a programas de educación vial en Venezuela el Ministerio de Educación y Deportes y la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial (MED-CIAPEV, 2004) creó el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial, mediante Resolución No. 65 de fecha 20 de octubre de 2004, este tiene carácter oficial y obligatorio, por lo que de acuerdo al Artículo 88 de la LTT de 2008, decreta la inclusión en todos los niveles y modalidades del sistema educativo de programas permanentes de enseñanza en materia del sistema de transporte terrestre, educación y seguridad vial, para ser desarrollado en las instituciones educativas venezolanas en todos los niveles y planes involucrados en el sistema vial.

Sin embargo, como resultado de indagaciones previas, según Padrón (2017) en la actualidad “este programa educativo no se cumple a cabalidad, pues no se evidenció consenso entre los entes para aplicarlo, ni eficacia de la capacitación impartida por falta de continuidad, coordinación y actualización del programa permanente” (p.10), así como ausencia de certificación del personal que califique para ser instructor en la formación de los nuevos conductores y nivelación de los ya existentes.

Ante este panorama en el año 2013 se creó la Misión Transporte en Venezuela, adscrita al Ministerio del Poder Popular para el Transporte (MPPT, 2016), pero es a mediados de Marzo del 2014 cuando se inicia oficialmente en el estado Vargas. Cuyo propósito fue masificar el acceso a las proveedurías de repuestos e insumos, garantizar la seguridad de usuarios y transportistas (enmarcada en la Gran Misión “A Toda Vida Venezuela”), estimular el financiamiento a través de la banca pública para la renovación de flota de vehículos, conformar las escuelas de conductores y la construcción de nuevos sistemas de transporte. Sin embargo, esta misión demostró que hasta ahora no se ha hecho el énfasis debido, para la consecución de sus fines iniciales, solo se han mejorado las condiciones del parque automotor del país, que si bien esto constituye un aporte importante al mejoramiento de los servicios de

transporte, no se debió haber dejado de lado la creación de las escuelas para conductores y profundizar los planes de seguridad vial en el país.

Partiendo, de que Venezuela cuenta con una población proyectada de unos 31.028.637 habitantes según el Instituto Nacional de estadística (INE, 2016); y un área metropolitana: 4.841.365, cuya población se localiza mayoritariamente en áreas urbanas, en las que la mayoría de esas personas dependen del transporte público para su desplazamiento, pero no cuentan con un plan de movilidad integrado y coordinado. Entre las autoridades administrativas que regulan el transporte terrestre están: el Ministerio del poder Popular para el Transporte, Instituto Nacional de Transporte Terrestre a escala nacional, la Policía Nacional Bolivariana, así como las gobernaciones, alcaldías municipales y metropolitanas, por intermedio de sus órganos administrativos competentes, en el ámbito de sus respectivas jurisdicciones.

En cuanto, al estado Vargas según proyecciones del Censo poblacional, este posee una población estimada para el año 2015 de 398.018 de habitantes según el Instituto Nacional de Estadística. En lo que respecta a las condiciones de accidentabilidad, específicamente en los años 2012-2013 según lo publicado en el Anuario de Mortalidad del (MPPS, 2013) se omitió el año 2014 por no conseguirse estadísticas, por lo que se pierde continuidad y se sesga la información, sin embargo los siniestros viales son la cuarta (4°) causa de muerte (más de 2500 personas al año), después de enfermedades del corazón, cáncer y la diabetes, afectando a la población principalmente entre 20 y 24 años, siendo hombres en su mayoría, presentando una variación de accidentes de 5,23 %, con una tasa de mortalidad que debe mantenerse entre el 2014 y 2016 en el orden de 32 %.

En cuanto a este contexto, el Gobierno Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, ha realizado diversos esfuerzos, a través del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, el cual fue creado según Gaceta Oficial N° 37.322 de fecha 12 de Noviembre del 2001; inició sus funciones formalmente en Enero de 2003 y es el brazo ejecutivo del organismo rector (Ministerio del Poder Popular para el Transporte (MPPT) a través del decreto N° 2.668, publicado en la Gaceta Oficial extraordinaria N° 41.074 del 18 de enero de 2017. Dentro de sus más amplias funciones, cabe destacar el contenido del artículo N° 9 de la Ley de Transporte Terrestre: “El Registro del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, el cual comprende: vehículos, conductores, infraestructura, servicios conexos de transporte terrestre, accidentes, infracciones y sanciones”. Así mismo, el artículo 23, numeral 10 de la misma ley, atribuye al INTT: “Llevar las estadísticas del transporte terrestre y dispositivos para el control de tránsito”, promover la educación y seguridad vial y de esta manera suministrar la información necesaria para el estudio, análisis y planificación de estrategias y proyectos en materia de transporte terrestre.

En este mismo orden de ideas, se evidenció que en el VII Informe Iberoamericano de Seguridad Vial 2015/2016 realizado por el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI, 2015/2016) se determinó que en algunos países de Latinoamérica (Argentina, Chile, Colombia, Costa Rica), ya cuentan

con un plan estratégico o Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) en funcionamiento y con distintos grados de avances. Aunque todavía existen algunos países, incluyendo Venezuela, que no disponen de un plan concreto, se le suma que el levantamiento de la información sobre el tránsito es realizado de forma manual, para ser procesados y sistematizados. Con graves consecuencias ya que el país aparece en dichos informes sin datos, sobre todo en lo que se refiere a la tendencia de la conducta vial están sin porcentajes, de igual forma se presentan los lesionados, el uso de dispositivos, entre otros. Aun, se manejan estadísticas subestimadas, incompletas y en algunos casos inexistentes, lo que incide en la confiabilidad para la toma de decisiones al momento de elaborar políticas de seguridad vial de largo plazo.

### **Programas o planes de Educación, Prevención y Seguridad vial en Venezuela**

Un programa según Pérez (2006) “es un documento en el que se entregan los objetivos educativos a lograr a través de determinados contenidos, con un plan de acción a su servicio” (p. 180), dicho plan contempla a su vez la evaluación de carácter formativo, como un elemento más en sintonía y armonía con todos ellos. En la actualidad los programas deben estar orientados a desarrollar ciertas estrategias y habilidades, a juicio del autor antes citado, también deben generar, modificar o mantener determinadas actitudes y hasta buscar el compromiso con ciertos valores sociales y morales, lo que evidentemente, hace de ellos una realidad mucho más compleja de diseñar, llevar a cabo y evaluar.

En Venezuela, existe falta de continuidad en los programas de educación y seguridad vial, y por otro lado se le suma el mal funcionamiento del servicio de transporte terrestre existente, aunado a las condiciones de seguridad y la prevención de accidentes de tránsito en la Gran Caracas, entre otros, por lo que se organizó y surgió la Comisión Presidencial Interministerial para la Atención Prevención y Educación Vial – CIAPEV mediante decreto No. 2.404 en fecha 9 de mayo de 2003, publicado en la Gaceta Oficial No. 328.653, como Órgano Asesor del Ejecutivo Nacional ante esta situación, la cual fue integrada por representaciones de los Ministerios de Educación y Deportes, Educación Universitaria, Infraestructura, Salud y Desarrollo Social, Interior y Justicia, Ambiente y Recursos Naturales y Ministerio de la Defensa. Dicha CIAPEV, creó el Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial (PIESV), el cual, está vigente como todo instrumento legal y pedagógico, pero escasamente es el que se lleva a cabo a través del currículo bolivariano quedando diluido en el área de aprendizaje: ser humano y su interacción con otros componentes del ambiente ciencias naturales, biología, ciencias de la tierra y salud determinado desde el año 2007.

Por lo que, se le empieza a dar la importancia necesaria a la educación vial definida según la CIAPEV (2004), como “el aprendizaje de conocimientos, formación de hábitos, actitudes en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas para dar respuesta adecuada (segura y fluida) en las distintas situaciones del tránsito” (p.54).

Tomando en cuenta, que en lo que respecta a la educación vial tiene su fundamentación filosófica y legal en el Artículo 3, 5 y 103 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela; los Artículos 3, 4,15 y 54 de la Ley Orgánica de Educación, los Artículos 4 y 7 del Reglamento general de la Ley Orgánica de Educación y los Artículos 10, 16, 60, 61, y 147 de la Ley de tránsito y transporte Terrestre y en los Artículos 23 literal 11, 32,36:1, 88, 89, de la Ley de Transporte Terrestre promulgada el 1º de Agosto de 2008 y en los Artículos 327,328,329,330,331 al 400 del Reglamento de la Ley de tránsito Terrestre vigente, entre otros.

Con lo cual, se incentiva a la prevención vial entendida según Manso, V y Castaño, M (2008) como él:

Conjunto de medidas o estrategias que apuestan por “actuar antes” de que ocurra el accidente, o que dado el caso de que éste ocurriera, reducir al máximo sus consecuencias negativas: mejora de la normativa, de las infraestructuras, de la señalización, del control y vigilancia, de las tecnologías, de la seguridad activa y pasiva de los vehículos, de los Planes Estratégicos, de la calidad de las estadísticas, de la investigación entre otros. (p.11)

Para efectos de mayor comprensión se incluye la definición de seguridad vial por Menéndez (2008), enunciándola como “La no producción de accidentes” para lograr esta afirmación, deberían existir factores y condiciones que incluyan un mantenimiento general de las vías terrestres, señalización apropiada, educación y concientización tanto en los conductores como en los peatones, para evitar accidentes.

A continuación, se describen los programas de educación vial nacionales con vigencia actual en Venezuela:

1. 1957: **Programa de Patrullas Escolares**, dirigido a unidades educativas, como actividad formativa de educación vial para el adecuado uso de pasos peatonales y dispositivos de tránsito. Dentro de sus objetivos están:
  - Complementar los conocimientos recibidos en el aula e integrarlas a la personalidad del alumno por medio de la experiencia propia al accionar como guías de sus compañeros en el uso apropiado del Sistema de Tránsito Terrestre, adyacente a su escuela y sus objetivos específicos.
  - Desarrollar en los alumnos la capacidad de participar, activa y responsablemente en la organización escolar.
2. 1976: **Programa de Brigadas Juveniles**, que promueven la sensibilización ciudadana mediante actividades teórico-prácticas en jóvenes entre 13-17 años en rol de agentes multiplicadores, cuya función consiste en divulgar la prevención y la normativa en materia de seguridad vial.

3. 1970: **Programa Parques Infantiles de Educación Vial**, creando hábitos de seguridad y destrezas en los niños, al desempeñarse como usuarios de las vías, conduciendo bicicletas o vehículos infantiles.
4. 1980: **Brigadas Voluntarias de Tránsito Terrestre**, se crearon para ayudar a la comunidad a buscar soluciones en torno a los problemas ocasionados por el tránsito terrestre, al igual que apoyar a las autoridades competentes en el cumplimiento de sus objetivos y el logro de una mejor calidad de vida en su entorno, este programa se mantiene en vigencia, por decreto y resolución presidencial bajo Gaceta oficial N° 31.932 desde el 27 de febrero del año 1980, y contemplada por la ley vigente, conformado por hombres y mujeres, adscrito al antiguo Ministerio de Transporte y Comunicaciones, actualmente perteneciente al Ministerio del Poder Popular para el Transporte, como ente rector y adscrito al Instituto Nacional de Transporte Terrestre, en conjunto con el Cuerpo de Vigilancia de Tránsito Terrestre, su Comando principal está ubicado en: la Región capital y tiene sus sedes en los estados Lara, Zulia, Aragua, Valencia, Yaracuy y Nueva Esparta.
5. 2004: La Comisión para la Atención, Prevención y Educación Vial (CIAPEV) creó el **Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial (PIESV)**, cuyo propósito fundamental es promover la construcción de una nueva cultura vial fomentando iniciativas orientadas a la atención, prevención, educación y seguridad vial en Venezuela, emanado por el Ministerio de Educación, Cultura y Deportes (MECD), hoy Ministerio del Poder Popular para la Educación (MPPE), mediante Resolución No. 65 de fecha 20 de octubre del 2004, el cual se desarrollaría en todos los niveles y modalidades del sistema educativo venezolano y sería ejecutado por cada zona educativa a través de la Coordinación de Educación y Seguridad Vial y su Comisión Regional Intersectorial, para formular los planes operativos y mecanismos de ejecución de las actividades del Programa en el área geográfica de su competencia.

El Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial presenta dos líneas estratégicas: la línea curricular (contenidos conceptuales, procedimentales y actitudinales) que han de desarrollarse en los niveles y modalidades, como en la educación no escolarizada y la línea de la intersectorialidad (bajo los principios de la corresponsabilidad y concurrencia) con la incorporación y participación activa de organismos gubernamentales o no en los municipios y estados y de los ciudadanos y ciudadanas de cada localidad que aporten propuesta para la concreción del programa.

6. 2006: **Programa de Prevención de Accidentes y Hechos Violentos (PPAHV)**, elemento en las políticas de salud del Ministerio del Poder Popular para la Salud (MPPS), cuya actividad es identificar los factores de riesgo predominantes, en cada uno de los elementos de la triada epidemiológica de los accidentes, minimizar los factores de riesgo involucrados en cada tipo de accidente, promover la adecuada atención médica pre hospitalaria a todos los lesionados, propiciar el manejo adecuado de los accidentados por parte de terceros, en caso de no recibir atención médica pre hospitalaria y estandarizar los registros a nivel nacional.

La iniciativa se sustentó en la estructura del sistema de salud tradicional y no aparecen integradas a la estrategia de Atención Primaria de Salud (APS) que adelanto la Misión Barrio Adentro. Ello probablemente explica el escaso respaldo que se le ha brindado a dicho programa, no obstante dicha información evidenciaba los crecientes riesgos de morir por causas violentas que se registran en el país (Freitez, 2008). Dentro de los objetivos específicos del programa se tienen:

- Identificar los factores de riesgo predominantes, en cada uno de los elementos de la triada epidemiológica de los accidentes.
- Minimizar los factores de riesgo involucrados en cada tipo de accidente.
- Promover la adecuada atención médica pre-hospitalaria a todos los lesionados.
- Propiciar el manejo adecuado de los accidentados por parte de terceros, en caso de no recibir atención médica pre-hospitalaria.
- Estandarizar los registros a nivel nacional.

7. 2006: **Programa de Fortalecimiento del Servicio de Vigilancia y Seguridad Vial**, a cargo de la Guardia Nacional para atender preventivamente las carreteras y autopistas del país.
8. 2013: **Misión Transporte**, adscrita al Ministerio del Poder Popular para el Transporte (MPPT, 2016), pero es a mediados de Marzo del 2014 cuando se inicia oficialmente en el Estado Vargas con el propósito de masificar el acceso a las proveedurías de repuestos e insumos, garantizar la seguridad de usuarios y transportistas (enmarcada en la **Gran Misión “A Toda Vida Venezuela”**), estimular el financiamiento a través de la banca pública para la renovación de flota de vehículos, conformar las escuelas de conductores y la construcción de nuevos sistemas de transporte.

La Misión Transporte, comprende siete vértices, entre los cuales se encuentra el educativo, que a su vez se desglosa en los siguientes ejes de acción: el plan de educación vial, las escuelas de conductores, plan de prevención de accidentes, campaña de reforzamiento del cumplimiento de las normas de tránsito y la formación de conductores para el acatamiento del uso exclusivo de las paradas. Sin embargo las experiencias demuestran que hasta ahora no se ha hecho el énfasis debido, para la consecución de sus fines iniciales, solo se han mejorado las condiciones del parque automotor del país, que si bien esto constituye un aporte importante al mejoramiento de los servicios de transporte, no se debió haber dejado de lado la creación de las escuelas para conductores y el profundizar en los planes de seguridad vial en el país, lo que representa una gran debilidad en cuanto a la generación e implementación de políticas públicas en materia de educación y seguridad vial en el país.

9. 2013: **Ley Plan de la Patria Segundo Plan Socialista de Desarrollo Económico y Social de la Nación, 2013-2019** (Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.118 Extraordinario, 4 de diciembre de 2013), dentro de sus Objetivos Estratégicos y Generales: 3.2.5.8 desarrollar los siguientes proyectos en conceptualización en el sector automotriz: a) fábrica de autobuses tanto para requerimiento nacional como capacidad de exportación; b) nuevas capacidades en producción de camiones de carga pesada; c) plantas de maquinaria de construcción y vialidad; así como los tipificado en el punto 3.4.1.7. mejorar la funcionalidad de la red de centros urbanos, articulándolos al nuevo modelo productivo: a) impulsando un sistema de ciudades policéntrico; b) mejorando, ampliando y consolidando los sistemas de interconexión entre los centros poblados, en vialidad y finalmente el 1.4.2.2 como es el de fortalecer los programas de vialidad (mantenimiento y construcción de nuevas vías) en pro de la calidad de vida de los venezolanos.

### **Metodología**

Para efectos del presente artículo, los datos y la información requerida se localizan en un momento determinado, por lo que se considera una investigación de diseño no experimental donde “se observan los hechos tal y como se presentan en su contexto real y en un tiempo determinado o no, para luego analizarlos” (Palella y Martins, 2010: 96). A su vez este diseño, emplea una modalidad de investigación descriptiva que de acuerdo con Mc. Millan y Schumacher (2005) se refieren simplemente a “un fenómeno existente utilizando números para caracterizar individuos o un grupo tal como se presentan” (p.42).

De igual manera, la investigación en función de la detección de necesidades se apoyó en la investigación de documental, utilizando documentos oficiales de distintas fuentes gubernamentales: a) Leyes venezolanas relacionadas con las bases legales de la educación y seguridad vial b) estadísticas relacionadas con este tema c) fuentes electrónicas principalmente.

Posteriormente, se emplearon para la recolección de datos las siguientes técnicas interactiva como: la observación directa participante, en este caso fue en 2 colegios ubicados en el estado Vargas por ser centros pilotos y representativos en esta área como fueron: Escuela Integral Bolivariana Guaicamacuto en la Parroquia Macuto y la Escuela Integral Bolivariana Martin Luther King en la Parroquia Naguayatá para conocer las actividades relacionadas con el cumplimiento de los planes y programas de educación vial en el país. Toda la información fue recabada y registrada en la guía de observaciones. En cuanto, a la entrevista fue personal no estructurada, para lo cual se diseñó previamente un guión de entrevista de manera abierta y profunda en sus propias palabras.

### **Resultados**

Luego, de la implementación del Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial desarrollado por el Ministerio del Poder Popular para la Educación (MPPE) en el estado Vargas como centro piloto para la activación de la Misión Transporte, está vigente como todo instrumento legal y pedagógico, pero cuyo contenido según investigaciones realizadas por la autora requiere ser revisado, corregido y actualizado de acuerdo a las nuevas realidades presentes en el país. De igual manera, un porcentaje mínimo de docentes conoce el texto, de igual forma la dinámica que han aplicado en el Estado para llevarlo en los colegios y planteles educativos durante el periodo 2003-2016, no ha sido precisamente la más idónea. La mayoría de los docentes ni siquiera, ha adquirido la edición emanada por el Ministerio y menos ponerlo en práctica en las masas quedándose en acuerdos y decretos.

Asimismo, se determinó que para implementar dicho programa hace falta aplicar una metodología de planificación de políticas que determine, a partir de los objetivos, los planes, programas y acciones, el calendario, contenidos, los responsables, los indicadores y el presupuesto y determinar el modelo de seguimiento y control.

De igual manera, se hace necesario generar un proceso de enseñanza-aprendizaje en materia de educación vial a través de *e-learning* (aprendizaje a través de Internet) de que se asuman actitudes positivas, tanto para el cuidado y mantenimiento de la infraestructura vial, como para el acatamiento de las normas que rigen la seguridad y el tránsito este aumentaría las opciones de controlar y guiar al conductor principiante. El aprendizaje vía Internet representaría, concretamente, un modo eficiente de proporcionar materiales para educar a los nuevos conductores y a aquellos que les ayudan en los aspectos relacionados con la conducción, incluyendo las reglas de la carretera y los peligros potenciales. Seguidamente, en la Tabla 1 se presentan los objetivos del “Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial”, el grado de cumplimiento actual y las tareas pendientes a la fecha.

**Tabla 1**

**Resultados de la implementación del PIESV en Venezuela**

<b>Objetivos</b>	<b>Grado de Cumplimiento</b>	<b>Tareas pendientes</b>
Aumentar y formular la importancia a la ejecución de planes y programas en materia de educación vial en el país reservándose el Estado la decisión definitiva	Acción dispersa y poca organización de divulgación del tema	Aumentar la continuidad del programa en los colegios, media diversificada y universidades como materia electiva y no dentro del currículo como un tema más.  Formular el Plan Nacional de Seguridad Vial (PNSV) porque Venezuela no cuenta con un plan  Disminuir la accidentalidad.
Crear la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial – (CIAPEV) (mayo del año 2003)	Combatir el terrible flagelo de los accidentes viales, utilizando el canal de las Comisiones Regionales Intersectoriales de Educación Vial creadas según Resolución No. 65-2004 del Despacho, de obligatorio cumplimiento en todos los niveles de la educación inicial hasta media diversificada	Las consecuencias de este panorama, se ven traducidas en los siguientes resultados aproximados durante el año 2013, hubo un total de 149.903 defunciones, de ellas 7029 están asociadas a los accidentes de tránsito, la tasa de mortalidad es de 23 por cada 100,000 habitantes y Jóvenes con una edad que oscila entre 16 y 26 años (OSVV, 2014)
Fomentar la participación activa de los medios de comunicación social en la implantación de campañas educativas de seguridad y educación vial	No hay participación activa de los medios de comunicación social en la implantación de campañas educativas de seguridad y educación vial	Aumentar la participación activa de los medios de comunicación social en la implantación de campañas educativas de seguridad y educación vial
Capacitar a los docentes y a los ciudadanos	Deficiente. Existe un Porcentaje mínimo de docentes que conoce el texto y los profesores ante su evidente desconocimiento en esta materia, al punto que la mayoría ni siquiera ha adquirido la edición emanada por el Ministerio, optan por saltar este contenido y dedican su tiempo a otros temas en los cuales tengan mayores conocimientos.	Formar a través de la capacitación a los docentes y ciudadanos en general con urgencia
	Poca cultura vial	

**Fuente:** Padrón, (2017) adaptada de la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial) y el Ministerio de Educación y Deportes (MED, 2003)

Al comparar estas evidencias, además de lo observado por la autora en los colegios, liceos y las instituciones universitarias también se hacen partícipes de la anarquía, sin contar a los funcionarios públicos del ministerio u organismos encargados del programa que no guardan correlación entre el trabajo que desempeñan con la realidad del entorno.

## **Conclusiones**

Venezuela necesita elaborar y desarrollar un Plan Nacional de seguridad vial en sintonía con lo establecido en el Decenio de la Organización de Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial (BM), así como la importancia de mejorar las normas jurídicas como la revisión de las leyes, principalmente la actualización del Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre (RLTT), que demanda un inminente ajuste de sus contenidos a la ley vigente, lo que debe además ser una oportunidad para incorporar temas que no han sido abordados hasta la fecha, entre otras, que establezca objetivos nacionales mensurables, como la falta de agencias líderes, presupuestos insuficientes para actuaciones de seguridad vial, a diferencia de los otros países como Argentina, Colombia, por mencionar algunos, que ya cuentan con planes nacionales de seguridad vial que promueven y desarrollan acciones coordinadas y efectivas.

De la misma manera, revisar e implementar los programas existentes pues no se cumplen a cabalidad, debido a que existe falta de continuidad, coordinación y actualización del programa permanente, para crear conciencia acerca del alto grado de incidencia que tienen los siniestros viales en el país. Asimismo ausencia de cursos o talleres de capacitación en el diseño y planificación de estrategias didácticas para la enseñanza en entornos virtuales, ofertadas por las principales instituciones responsables en el área.

En el caso específico, del programa patrulla escolar se mantiene vigente, el cual lo organizan los docentes encargados de la educación vial por planteles conjuntamente con la comunidad educativa, pero solo lo ejecutan al momento de la entrada y salida de los colegios para proporcionar seguridad vial y a la vez son utilizadas para mantener el orden y la disciplina entre los alumnos dentro de sus formaciones básicas.

En relación, a las brigadas viales, solo se pudo conocer que en algunas comunidades de Caracas si están presentes y son ejecutadas por funcionarios del extinto Cuerpo Técnico de Vigilancia de Transporte Terrestre, ahora Policía Nacional Bolivariana.

En cuanto, al Plan Nacional de Accidentes y Hechos violentos es llevado a cabo solo por médicos epidemiológicos asignados por el MPPS en ciertos estados, y aun no se han masificado su implementación.

En el caso de la Misión transporte, en cuanto a él plan de educación vial y las escuelas de conductores, plan de prevención de accidentes, campaña de reforzamiento del cumplimiento de las normas de tránsito y la formación de conductores para el acatamiento del uso exclusivo de las paradas demuestran que al momento de realizar la investigación no se ha hecho ninguna de las mencionadas, solo han mejorado las condiciones del parque automotor del país, que si bien esto constituye un aporte importante al mejoramiento de los servicios de transporte, falta crear las escuelas para conductores y profundizar en los planes de seguridad vial en el país, lo que es una gran debilidad en cuanto a la generación e implementación de políticas públicas en materia de educación y seguridad vial en el país.

Asimismo, la Ley Plan de la Patria Segundo Plan Socialista de Desarrollo Económico y Social de la Nación, 2013-2019 no se ha cumplido en lo tipificado dentro de sus Objetivos Estratégicos y Generales, relacionados a fortalecer los programas de vialidad (mantenimiento y construcción de nuevas vías) en pro de la calidad de vida de los venezolanos.

## **Recomendaciones**

Solicitar la reactivación de la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial (CIAPEV) o la creación de una instancia similar por el Ejecutivo Nacional.

Inclusión y mejoras de programas permanentes de enseñanza en materia de educación y seguridad vial coordinados acompañados con un sistema de seguimiento y evaluación, dirigido inicialmente a los aspirantes a conductores de vehículo a motor por el INTT, como ente encargado de expedir las licencias de conducir (formación y evaluación, protocolos de pruebas teórico prácticas, reglamentación para la certificación de escuelas privadas y públicas de conducir, instructores y evaluadores, conductores jóvenes y nóveles) la cual es débil a nivel nacional entre otras competencias, así como extender su continuidad por parte del Ministerio del Poder Popular para la Educación en todos los niveles de enseñanza desde el inicial a los universitarios y de postgrado para garantizar la disminución categórica de las muertes y los hechos de tránsito, como una de las condiciones esenciales para un abordaje significativo.

## **Referencias**

Aguilera, E.R. (2009). *Seguridad Vial en Venezuela*. Fundación Seguros Caracas. Recuperado el 25 de mayo de 2016 de [http://www.intt.gob.ve/repositorio/biblioteca/educacion\\_y\\_seguridad\\_vial/Seguridad\\_Vial\\_Prof\\_Elio\\_Aguilera.pdf](http://www.intt.gob.ve/repositorio/biblioteca/educacion_y_seguridad_vial/Seguridad_Vial_Prof_Elio_Aguilera.pdf).

Banco Interamericano de Desarrollo BID (2010) *ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL- BID Cerrando la brecha de siniestralidad en América latina y el Caribe. Plan Acción 2010-2015*. Recuperado el 19 de mayo de 2016 de: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=37043401>.

Castaño, C.; Maiz, I.; Palacio, G. y Villarroel, J. D. (2008) *Prácticas educativas en entornos web 2.0*. Síntesis. España.

*Constitución de la República Bolivariana de Venezuela*. (2009). Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5.908.

Freitez, A (2008) *Se intensifican los riesgos de morir por causas violentas en la población joven de Venezuela*. Revista Venezolana De Análisis de Coyuntura. Recuperado el 11 de mayo de 2016 de: [http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1315-36172008000100014&lng=es&nrm=i](http://www2.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-36172008000100014&lng=es&nrm=i).

INE Instituto Nacional de Estadísticas (2016) *Censo de Población y Vivienda*. Recuperado el 14 de marzo de 2017 de: <http://www.redatam.ine.gob.ve/Censo2016/index.html>

Ki-moon, B (2011) *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020*. Recuperado el 18 de marzo de 2016, de: [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_spanish.pdf?ua=1](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1). *Ley de Transporte Terrestre* (2008). Gaceta Oficial N°- 38.985. República Bolivariana de Venezuela. Venezuela: Caracas. *Ley Plan de la Patria Segundo Plan Socialista de Desarrollo Económico y Social de la Nación* (2013-2019) Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.118 Extraordinario, 4 de diciembre de 2013.

*Ley de Transporte Terrestre* (2008). Gaceta Oficial N°- 38.985. República Bolivariana de Venezuela. Venezuela: Caracas.

*Ley Plan de la Patria Segundo Plan Socialista de Desarrollo Económico y Social de la Nación* (2013-2019) Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 6.118 Extraordinario, 4 de diciembre de 2013.

*Ley Orgánica de Educación y su Reglamento* (2009) Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5.929.

Manso, V.; Castaño, M. (coord) (2008) *Educación y Seguridad Vial. La aportación de los agentes sociales en* McMillan, J, y Schumacher, S (2005). *Investigación Educativa*. 5. a edición PEARSON EDUCACIÓN, S. A., Madrid.

(MED-CIAPEV) Ministerio de Educación y Deportes - Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial (2004). *Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial*. Gaceta Oficial N° 328.653 - 20 de mayo de 2003. Decreto N°. 2.404. Gaceta Oficial N° 38.048 - 20 de octubre de 2004. Venezuela: Caracas. Recuperado de: [http://www.intt.gob.ve/repositorio/biblioteca/educacion\\_y\\_seguridad\\_vial/Programa%20Nacional%20Integral%20de%20Educac%C3%ADon%20y%20Seguridad%20Vial%20%20CIAPEV.pdf](http://www.intt.gob.ve/repositorio/biblioteca/educacion_y_seguridad_vial/Programa%20Nacional%20Integral%20de%20Educac%C3%ADon%20y%20Seguridad%20Vial%20%20CIAPEV.pdf).

Melendreras, V (2012) *La educación vial como medio para otorgar y garantizar la seguridad vial a los vecinos de la ciudad de Guatemala*. Segura. Tesis de Pregrado. Universidad Rafael Landívar. Guatemala. Recuperado el 16 de abril de 2017 de: <http://biblio3.url.edu.gt/Tesis/2012/07/01/Malendreras-Roberto.pdf>.

- (MPPS) Ministerio del Poder Popular para la Salud (2013) *Anuario de Mortalidad*. Caracas: Venezuela.
- (MPPTOP) Ministerio del Poder Popular para Transporte y Obras Públicas (2016) *Misión Transporte*. Recuperado el 15 de febrero de 2017, de: <http://www.mpptop.gob.ve/mision-transporte/>.
- (OMS) Organización Mundial de la Salud (2015) *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015*. Recuperado de: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/Summary\\_GSRRS2015\\_SP\\_A.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/Summary_GSRRS2015_SP_A.pdf).
- (OSVVZLA) Observatorio de Seguridad Vial de Venezuela (2014). *III Informe sobre la Situación de Seguridad Vial en Venezuela: Observando desde la sociedad civil*. Recuperado el 20 de enero de 2017 de: [http://www.seguridadvial.org.ve/ad\\_sv/fotos\\_pap/81.pdf](http://www.seguridadvial.org.ve/ad_sv/fotos_pap/81.pdf).
- Padrón, C (2017) *Propuesta de Capacitación Virtual para Conductores Jóvenes: hacia una Movilidad Segura*. Tesis de Maestría. Universidad Simón Bolívar. Caracas: Venezuela.
- Parella, S. y Martins, F. (2010). *Metodología de la investigación cuantitativa*. Ediciones Fondo Editorial de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador, FEDEUPEL, Caracas, Venezuela.
- Peden, M. (Ed.). (2004). *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* (Vol. 599). Pan American Health Org.
- Pérez Juste, R. (2006) *Evaluación de programas educativos*. Madrid: La Muralla. *Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre*. (1998). Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5. 420.
- Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre*. (1998). Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5. 420.
- UPEL (2012). *Manual de trabajos de grado de especialización y maestría y tesis doctorales*. Universidad Pedagógica Experimental Libertador, UPEL. Vicerrectorado de Investigación y Postgrado. Caracas, Venezuela. *Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre*. (1998). Gaceta Oficial Extraordinaria No. 5. 420.