



100%



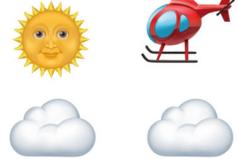
7:00 a.m.



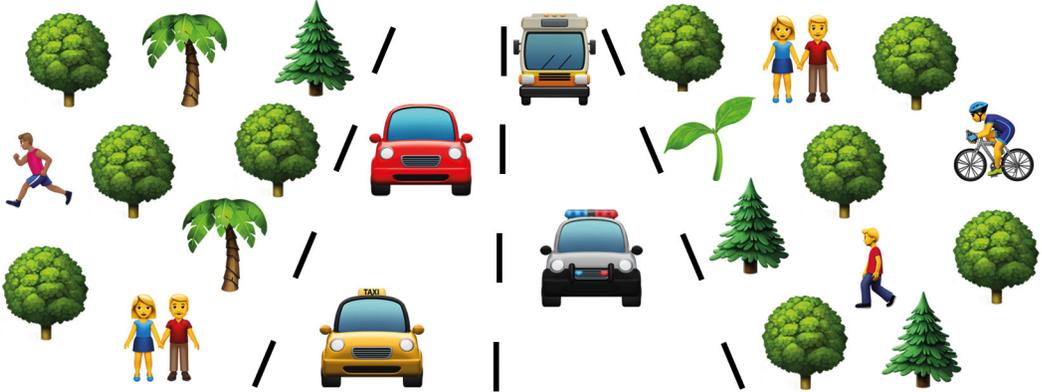
Paz Activa
Asociación Civil



OBSERVATORIO
SEGURIDAD VIAL



V Informe sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela



7:00 a.m.

Observando desde la sociedad civil 2016

8:00 a.m.



RIF: J31481402-8

ZOOM
FUNDACIÓN





© Asociación Civil Paz Activa, 2017
Observatorio de Seguridad Vial, 2017
Todos los derechos reservados
Caracas, Venezuela

Director Ejecutivo

Luis Cedeño

Junta Directiva

Luisa Berlioz
Marcos Carrillo
Abelardo Noguera

www.seguridadvial.org.ve
osvzla@gmail.com
[@SeguridadVialVz](https://twitter.com/SeguridadVialVz)

Edición y Diagramación: Adrián Rodríguez

Coordinador Editorial: Dayana Betancourt

Investigadores: Carlos Santos

Colaboradores: Mayerlin Vera Merlo

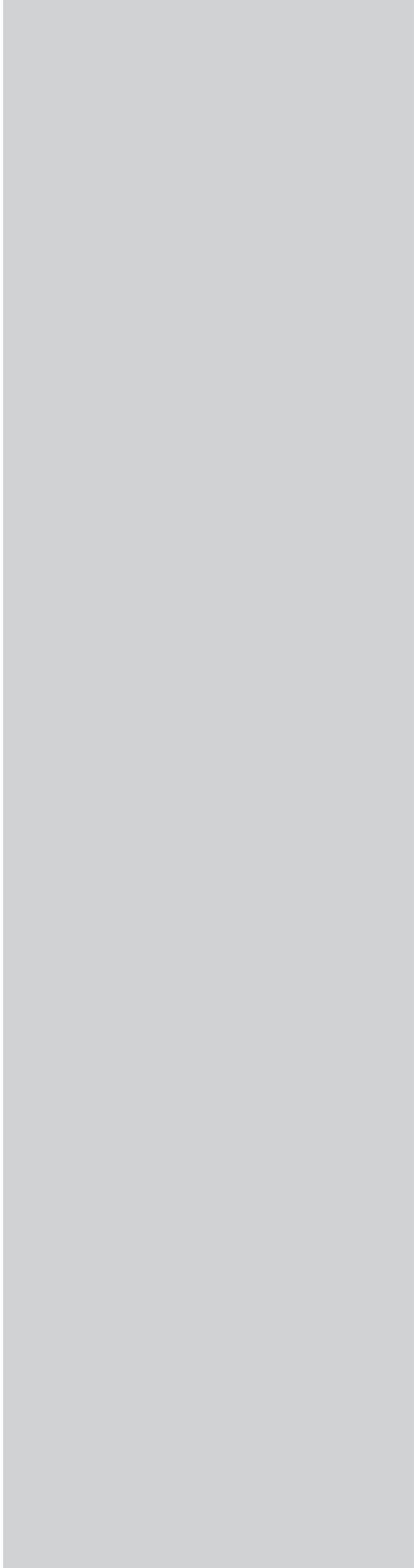
Diseño de la Portada: Adrián Rodríguez

Depósito Legal: MI2017000890
ISBN: 978-980-7607-15-5

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

Índice

INTRODUCCIÓN	5
I CAPITULO: <i>Análisis del Anuario de Mortalidad 2013</i>	
<i>Metodología</i>	7
<i>Hallazgos del Análisis</i>	8
II CAPITULO: <i>Estudio hemerográfico sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela, año 2016</i>	
<i>Metodología</i>	19
<i>Hallazgos de la Investigación</i>	20
III CAPITULO: <i>Protestas sociales y seguridad vial en Venezuela</i>	
<i>Resumen</i>	31
<i>Introducción</i>	34
ANEXOS	71
Nuestras conclusiones y recomendaciones	77
BIBLIOGRAFÍA	79



Introducción

El Observatorio de Seguridad Vial ha venido trabajando de manera ininterrumpida desde el año 2012, en la generación de investigaciones en materia de Seguridad Vial que permitan incidir y coadyuvar en la solución de esta situación nuestro país.

En el presente informe a diferencia del año anterior, contaremos con información oficial, analizaremos el Anuario de Mortalidad 2013 publicado por el Ministerio del Poder Popular para la Salud, en el cual se muestra información importante sobre los registros de fallecidos relacionados con la siniestralidad en Venezuela.

Desde el Observatorio, exhortamos a las autoridades a brindar la información oficial relacionada con la siniestralidad vial en el país. Cabe destacar que aún tenemos tres años de retraso en la presentación de los Anuarios de Mortalidad, estadísticas vitales para poder aportar soluciones alternativas y acciones en torno al tema de la Seguridad Vial en Venezuela.

Como cada año presentaremos los resultados del estudio hemerográfico 2016, mediante un análisis estadístico y sistemático de los hechos viales reportados en las versiones impresas de un total de 30 diarios de circulación nacional y regional.

Adicionalmente, incluimos el artículo “Protestas Sociales y Seguridad Vial en Venezuela” escrito por la Directora de la Asociación Civil sin fines de lucro, “Llamado a la conciencia Vial”, Mayerling Vera Merlo, quien realiza un análisis de la relación de las protestas y los siniestros viales, como influyen los factores psicológicos, culturales y sociales en las conductas y reacciones de conductores en las vías durante momentos de tensión como las recientes protestas de este año 2017.

Como siempre y pese a las limitaciones, seguimos ratificamos nuestro compromiso con la sociedad Venezolana y seguimos trabajando por nuestro propósito fundamental que no es otro que elaborar, publicar y difundir este tipo de publicaciones y estudios, de manera que podamos convertirnos en referencia para evaluar avances y retrocesos en las políticas públicas implementadas en materia de seguridad vial en Venezuela.

Esperamos que esta labor nos permita profundizar cada vez más el conocimiento de los fenómenos asociados a la seguridad vial en Venezuela para poder establecer líneas de acción, asociadas a la resolución de este flagelo que cada día afecta a cientos de personas como lesionados o fallecidos.

Análisis del Anuario de Mortalidad 2013

Carlos Santos

Metodología

El Anuario de Mortalidad es una publicación editada por el Ministerio del Poder Popular para la Salud (MPPS) de la República Bolivariana de Venezuela, validada por el Viceministerio de Redes de Salud Colectiva, a través de la Dirección de Información y Estadísticas en Salud (DIES), adscrita a la Dirección General de Epidemiología.

En el documento, las principales causas de muerte del país son presentadas por grupos de edad, sexo, entidad de residencia del fallecido, y entidad de ocurrencia de la muerte. Este año el Anuario incorporó datos referentes a la población indígena con información concerniente a accidentes de transporte, desagregada por entidad federal, sexo y grupos de edad.

Estos datos provienen de los Certificados de Defunción EV-14, los cuales son cargados en el Sistema de Información de Salud (SIS), en cumplimiento con:

- Los estándares geográficos del Instituto Nacional de Estadísticas (INE),
- Las reglas y orientaciones dadas bajo el volumen II de la décima revisión de la Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y Problemas Relacionados con la Salud (CIE-10),

- La Norma Técnica N° 002-2012 “Normas para la elaboración, distribución, llenado, registro y remisión del Certificado de Defunción (EV-14)”, publicada en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela N° 397.405 del 31 de octubre del año 2012¹.

En este sentido, analizamos los códigos correspondientes a la subcategoría “Accidentes de tráfico de vehículo de motor” (V01-V89) para medir la magnitud del problema de la seguridad vial en el país, las entidades más afectadas, y la población vulnerable.

Hallazgos del análisis

Panorama general de las defunciones por accidentes de tráfico de vehículo de motor

Durante el año 2013, se registraron en Venezuela 149.903 defunciones, de las cuales 7.029 correspondieron a accidentes de tráfico de vehículos de motor, 81 más que en 2012, cifra que ubica a la subcategoría en la cuarta² causa de muerte diagnosticada en el país (al igual que en 2012), seguida por la diabetes mellitus no insulino dependiente (8.790), los homicidios (8.842), y el infarto agudo del miocardio (20.641).

La tasa de mortalidad³ por accidente de tráfico de vehículo de motor fue de 24 víctimas⁴ por cada 100.000 habitantes, lo que quiere

1 Ministerio del Poder Popular para la Salud. (2015). *Anuario de mortalidad 2013*. Caracas: MPPS.

2 Nótese que aquí la comparación es entre subcategorías. “Accidentes de Tráfico de Vehículos de Motor” es una subcategoría que pertenece a “Accidentes de Todo Tipo”, categoría que ocupa el quinto lugar dentro de las principales causas de muerte diagnosticadas en 2013, y que ocupaba el sexto lugar en 2012.

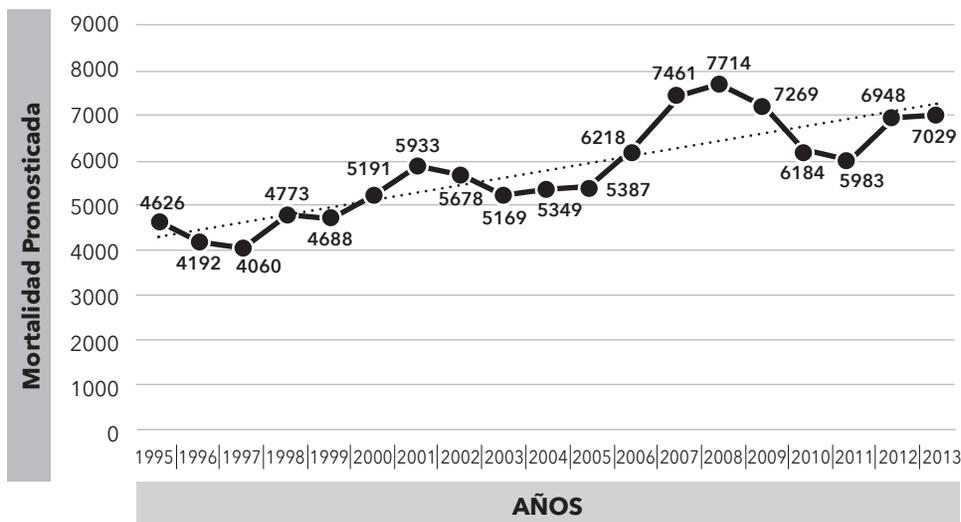
3 Tasa de mortalidad: muestra el cociente entre las víctimas mortales y la población, para estimar la magnitud del problema frente a otras causas de muertes.

4 Para el cálculo de esta tasa, y las siguientes, se utilizaron las proyecciones de población del Instituto Nacional de Estadísticas basadas en el Censo 2011. En este caso, la población estimada para el año 2013 es de 29.786.263 habitantes. En nuestro informe anterior indicamos que la tasa para 2012 fue de 26. Este valor es mayor que el de 2013 porque la población considerada fue la del Censo 2011 y no la correspondiente a la proyección de ese año, que fue 29.365.451. Dicho esto, la tasa de mortalidad para 2012 fue igualmente de 24 víctimas por cada 100 mil habitantes.

decir que el país continúa por encima de la tasa promedio mundial estimada por la Organización Mundial de la Salud en 2013, que es 20. Del total de occisos, 5.841 fueron hombres (83%) y 1.188 mujeres (17%) o, en otras palabras, por cada mujer fallecida murieron 5 hombres, manteniéndose la relación observada en 2012.

Las defunciones causadas por siniestros viales son un hecho que desde 1998 muestra una tendencia al incremento, con algunos períodos de descenso, pero nunca por debajo del valor registrado en 1997, año con el menor número de fallecidos por la causa de muerte en estudio, como se muestra en el gráfico I.

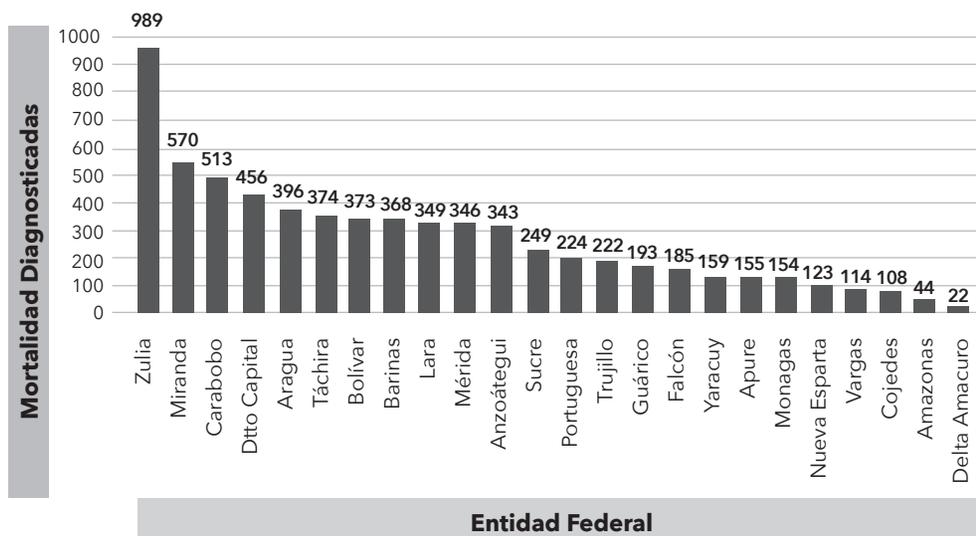
Gráfico I: Histórico de muertes violentas por accidentes de tráfico de vehículo de motor 1995-2013



La mortalidad en las entidades federales

Como muestra el gráfico II, Zulia, Miranda y Carabobo son los tres estados con mayor cantidad de defunciones por siniestros viales, y Cojedes, Amazonas y Delta Amacuro las entidades con menor registro de fallecidos por accidentes de tráfico. Sin embargo, estas magnitudes no reflejan la importancia de la mortalidad por accidente de tránsito en estas entidades, sino más bien su correspondencia con el tamaño de la población.

Gráfico II: Número de muertes por accidentes de tráfico de vehículos de motor según entidad federal, Venezuela 2013



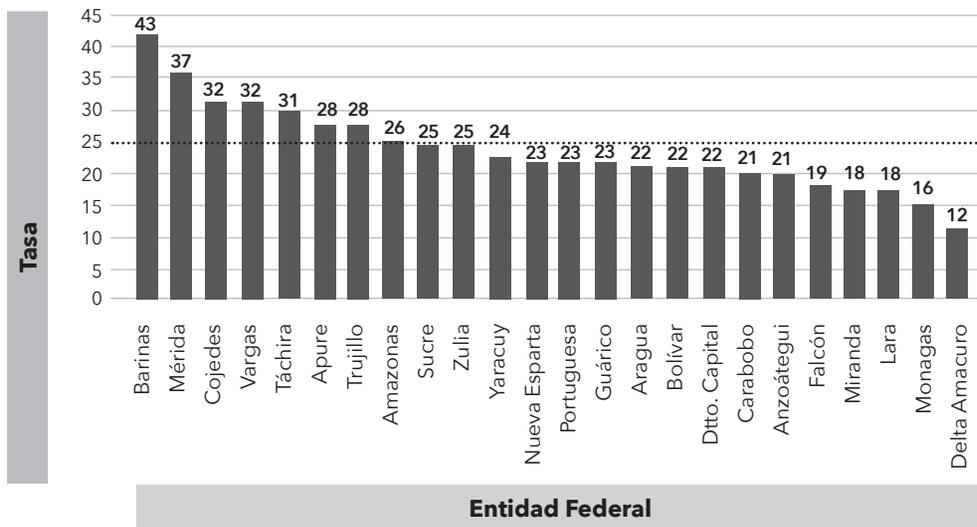
Fuente: Anuarios de mortalidad 2013

Este panorama cambia cuando se analizan las tasas de mortalidad ya que, como se aprecia en el gráfico III, las entidades más afectadas por los siniestros viales letales son Barinas, Mérida y Cojedes. Este

dato es ratificado por la posición que ocupa la categoría “Accidentes de todo tipo” dentro de cada uno de los estados, debido a que justamente en Barinas, Mérida y Cojedes, junto a Apure, este tipo de defunciones representa la tercera causa de muerte.

Vale resaltar que en Amazonas la mortalidad por accidentes de tráfico de vehículos de motor constituye la segunda causa de muerte dentro de esta entidad federal, luego del infarto agudo del miocardio, lo que quiere decir que un análisis sobre los factores de riesgo en esta entidad señalaría el camino para reducir el 7% de las muertes que ocurren en este estado.

Gráfico III: Tasa de mortalidad por accidentes de tráfico de vehículos de motor según entidad federal, Venezuela 2013



Fuente: Anuarios de mortalidad 2013. Cálculos propios

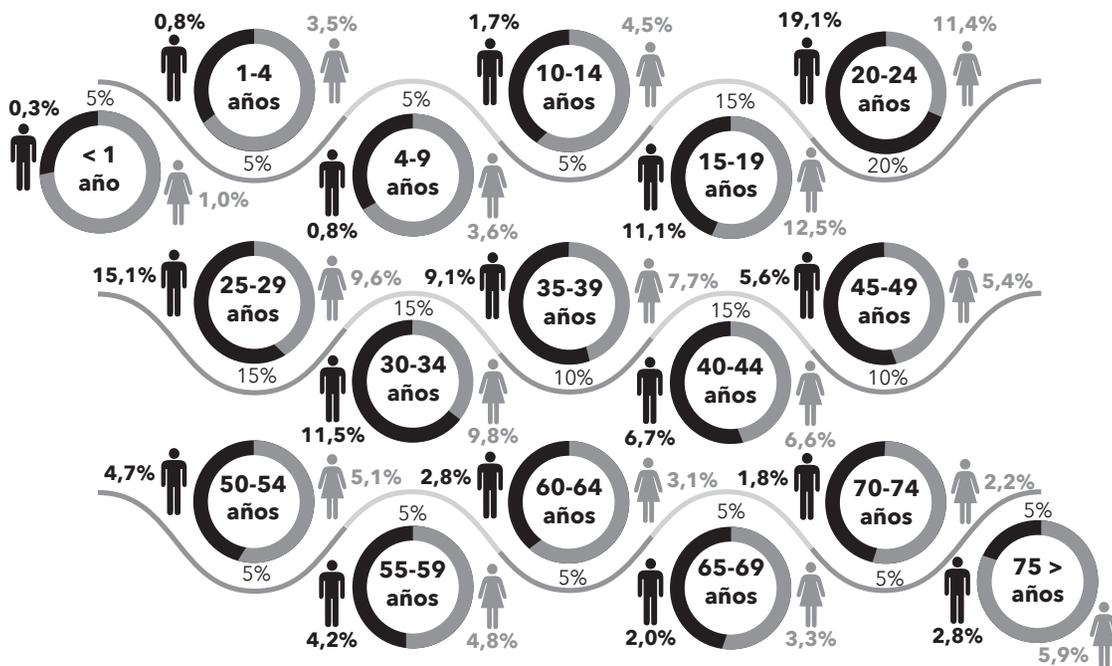
La mortalidad por sexo y grupos de edad

Es de conocimiento general que la población masculina tiende a ser el blanco de las muertes violentas del país. En el caso de los accidentes de tráfico de vehículo de motor, el Anuario señala que esta causa ocupa el tercer lugar entre las muertes masculinas, y el tercero entre las femeninas⁵, al menos en magnitud, o lo que es igual, en número de muertes diagnosticadas. Específicamente la tasa de mortalidad de los hombres es de 39 por cada cien mil habitantes, mientras que la de las mujeres es de 8, lo cual enfatiza aún más el problema de la población masculina.

Igualmente, es sabido que la población joven, principalmente la que se encuentra entre los 20 y 34 años, es la más vulnerable a sucumbir cuando participan en un siniestro vial. Sin embargo, al evaluar el efecto de la edad tanto en hombres como en mujeres, se observa en el gráfico IV, que la población femenina infante (de 1 a 9 años), adolescente (10-19) y adulto mayor (55 y más años) concentra más proporción de fallecidos por siniestros viales que los hombres de la misma edad, mientras que los varones adultos jóvenes (20-34) y de mediana edad (35-54) concentran mayor proporción de muertes en contraste con las mujeres de la misma edad.

5 De nuevo, el grado de importancia aquí establecido está en función de la subcategoría "Accidentes de tráfico de vehículos de motor (V01-V89), no de la categoría global "Accidentes de todo tipo (V01-X59) a la que esta pertenece.

Gráfico IV: Distribución relativa de las muertes por accidentes de tráfico, por grupos de edad según sexo, 2013



Fuente: Anuarios de mortalidad 2013. Cálculos propios

Este hallazgo viene a confirmar los comentarios sugeridos en el informe anterior, y enfatiza que la mortalidad por siniestros viales impacta de forma diferenciada a hombres y mujeres de acuerdo a su edad. En otras palabras, el hecho de que los hombres sean más vulnerables a morir en siniestros viales que las mujeres no significa que este problema carezca de importancia en la población femenina; todo lo contrario, tienen igual importancia en tanto que las edades afectadas son aquellas cercanas al inicio y fin de la vida, etapas en las que el ser humano requiere más cuidado y protección.

La mortalidad indígena

De acuerdo con el Anuario de mortalidad, se diagnosticaron 62 muertes por Accidente de transporte en la población indígena de los estados Zulia (46), Amazonas (13), Guárico (2) y Bolívar (1), predominantemente en la población masculina como indica la tabla I, y con mayor frecuencia en la población femenina de Zulia, frente a las otras entidades, probablemente por el nivel de urbanidad de dicha entidad.

Tabla I: Distribución absoluta de la mortalidad indígena registrada por entidad de residencia del fallecido según sexo, 2013

Entidad	Muertes Diagnosticadas		Total
	Hombre	Mujer	
Amazonas	13	0	13
Bolívar	1	0	1
Guárico	1	1	2
Zulia	40	6	46
Total	255	207	262

Fuente: Anuarios de mortalidad 2013

Igual que en el caso de la población no indígena, el grupo etario más afectado es el de los jóvenes y adultos que se encuentran entre los 15 y 44 años, como se muestra en la Tabla II. La cantidad de casos no son suficientes para observar el efecto de la edad en la mortalidad por sexo, pero puede presumirse que a diferencia de la población no indígena aquí las mujeres infantiles y los adultos mayores están menos expuesto al riesgo de fallecer por un siniestro vial.

Tabla II: Distribución absoluta de la mortalidad indígena registrada por grupos de edad según sexo, 2013

Grupos de edad	Hombre	Mujer	Total
0-4	0	0	0
5-14	3	0	3
15-24	18	4	22
25-44	22	2	24
45-64	7	1	8
65 y más	5	0	5
Total	55	7	62

Fuente: Anuarios de mortalidad 2013

Comentarios finales

A pesar del retraso en su publicación, en la actualidad, el Anuario de mortalidad continúa siendo el documento oficial por excelencia para medir la magnitud de los decesos producto los siniestros viales que ocurren en el país. En informes anteriores, hemos tenido la oportunidad de analizar el Anuario Estadístico del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, primer documento oficial especializado en Seguridad Vial en Venezuela, con datos no solo sobre los fallecidos sino también sobre los lesionados, y con algunas pistas sobre las posibles causas, pero sin periodicidad⁶.

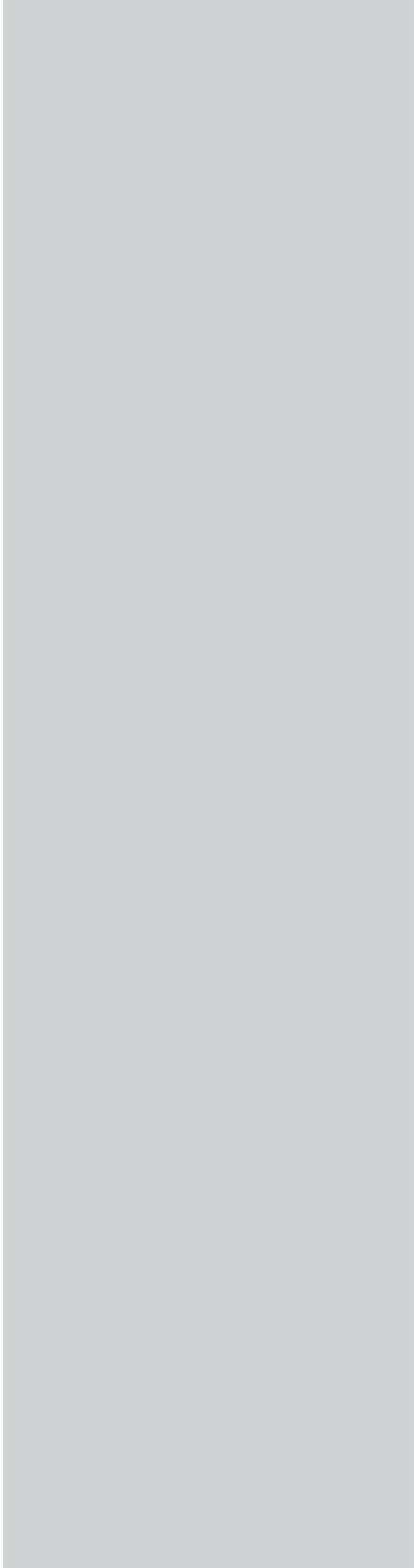
⁶ Desde su primera aparición en el año 2014, no se ha publicado nuevamente.

En síntesis, el análisis realizado evidenció que:

- No hubo variación en la importancia que tienen las defunciones por accidentes de tráfico de vehículos de motor frente a otras causas de muerte, en comparación con el año 2012. En ambos años ocupan el cuarto lugar entre las principales causas de muerte diagnosticada, y la tasa de mortalidad por este hecho se mantuvo en 24 por cada cien mil habitantes.
- La mortalidad por accidentes de tráfico, es un hecho que ha venido incrementándose a lo largo del tiempo de forma cíclica, con ascensos y descensos, presentando en el 2013 un período de incremento.
- Los estados más afectados por siniestros viales letales son Barinas, Mérida y Cojedes.
- El 83% de la población de occisos son hombres. Su tasa de mortalidad es de 39 víctimas por cada cien mil habitantes, mientras que la de las mujeres es de 8.
- A pesar que la población entre 20 y 34 años es la más afectada por los accidentes de tránsito mortales, existe una clara distinción en la manera en que la edad afecta a la oportunidad de morir tras un siniestro vial en función al sexo: mientras que la proporción de la población femenina infante y adulta mayor fallecida es superior a la masculina, la proporción de población masculina adulta fallecida, joven y de mediana edad, es mayor que la femenina.
- Finalmente, el estado Zulia concentra la mayor cantidad de indígenas fallecidos por accidentes de tránsito, en ambos sexos,

frente a otros estados donde se identificó la misma población, posiblemente por su alto nivel de urbanidad y fácil acceso de los indígenas a las vías y al tránsito automotor, incrementando su exposición a morir por esta causa.

La invitación es a promover estudios pormenorizados que indaguen sobre los factores de riesgos que pudiesen estar incidiendo tanto en la exposición al riesgo de participar en una colisión, como en la gravedad de los traumatismos, para lo cual es necesario un análisis sistémico de las características de la vía, el vehículo y la persona; así como del marco institucional encargado de velar por la seguridad vial en el país.



II CAPÍTULO

Estudio Hemerográfico sobre la Situación de Seguridad Vial en Venezuela, año 2016

Carlos Santos

Metodología

Cumpliendo con el compromiso de cubrir la carencia de información disponible y actualizada sobre la situación de la seguridad vial en Venezuela, el Observatorio de Seguridad Vial presenta, por quinto año consecutivo, su análisis estadístico sobre los siniestros viales ocurridos en el país, en esta ocasión, durante el año 2016.

La fuente de información estuvo constituida por más de 30 periódicos de circulación nacional y regional entre los que se encuentran: Correo del Caroní, Data Digital, Diario 2001, Diario Vea, Diario La Calle, Diario La Mañana, El Aragueño, El Avance, El Carabobeño, El Diario de Guayana, El Diario de Los Andes, El Impulso, El Informador, El Nacional, El Periódico de Monagas, El Siglo, El Sol de Margarita, El Sol de Maturín, El Tiempo, El Universal, La Iguana, La Nación del Táchira, La Región, La Verdad de Monagas, La Verdad de Vargas, La Verdad del Zulia, La Voz, Notitarde, Nueva Prensa de Guayana, Nuevo Día, Nuevo País, Panorama, Primicia, Qué pasa, Sucesos Mar, Sucesos Top, Últimas Noticias y Versión Final.

La base de datos estuvo constituida por un total de 425 siniestros viales ocurridos entre enero y diciembre del año 2016, lo cual constituye un descenso en el número de artículos publicados con reportes sobre siniestralidad vial, respecto a 2015 (554 casos) y 2014 (754 casos). Esta disminución en el número de hechos reportados no es sinónimo de un descenso en el volumen de la siniestralidad vial, sino más bien responde a factores asociados a la oportunidad de cubrir el suceso -como el acceso de los medios al lugar de los acontecimientos o la relevancia del mismo- y al espacio disponible para publicarlo en la prensa escrita, el cual ha sido cada vez más restringido debido a las circunstancias adversas del país.

La información fue procesada en el programa informático *Statistical Package for Social Science* (SPSS), a través de un análisis estadístico descriptivo. Debido a que la fuente de información no contempla la totalidad de siniestros viales ocurridos en el país durante el año de estudio, sino más bien una muestra supeditada a las circunstancias inherentes al hecho noticioso, la validez de los resultados que se exponen a continuación no recae en la magnitud del problema sino más bien en sus factores asociados. De ahí la importancia del análisis hemerográfico como estrategia para el análisis cualitativo de la siniestralidad vial.

Hallazgos de la investigación

A continuación, se describen los rasgos más resaltantes de la situación general del hecho vial en Venezuela, a partir de indicadores unidimensionales concernientes a las características del siniestro, la vía, el vehículo y las personas involucradas; y se profundiza en el análisis del tipo del siniestro y su gravedad, a través de tabulaciones

comparativas con distribuciones bidimensionales, para sugerir medidas preventivas a favor de la seguridad vial en el país.

*Los siniestros viales en Venezuela*⁷

En correspondencia con los resultados del año 2015, los estados Miranda, Carabobo, y Zulia concentraron más de la mitad de los casos (54%)⁸ de siniestralidad vial publicados en la prensa nacional y regional, durante el año 2016.

A nivel general, el tipo de siniestro predominante en el país fue la colisión entre dos vehículos (35%), seguido por el accidente de un solo vehículo sin colisión (26%), y la colisión con peatón (24%)⁹. Las causas parecen estar asociadas a la imprudencia de los conductores (62%)¹⁰, pero al analizar el tipo de siniestro según sus posibles causas se observa, en la Tabla I, que mientras la colisión entre dos vehículos, y la colisión con peatón, son consecuencia de la imprudencia, el accidente de un solo vehículo sin colisión se debe a la impericia.

7 Para una lectura fluida sobre el contexto general del hecho vial venezolano, las tablas unidimensionales se han colocado en los anexos al final del trabajo, mientras que las bidimensionales se mantienen dentro del texto.

8 Ver tabla 1 en anexos.

9 Ver tabla 2 en anexos.

10 Ver tabla 3 en anexos.

Tabla I: Distribución absoluta de los siniestros por tipo según posibles causas

Tipo de siniestro	Posibles causas del siniestro					Total
	Clima adverso	Daños maliciosos	Falla Mecánica	Impericia	Imprudencia	
Colisión entre dos vehículos	0	0	1	6	33	40
Accidente de un solo vehículo sin colisión	1	0	9	20	3	33
Colisión con peatón	0	1	1	2	29	33
Colisión con obstáculo fijo	0	0	0	9	5	14
Colisión entre tres o más vehículos	0	0	0	0	5	5
Colisión con vehículo estacionado	0	0	0	1	0	1
Otros accidentes	0	1	0	0	0	1
Total	1	2	11	38	75	127¹¹

La frecuencia de los siniestros según día y hora de ocurrencia no muestran diferencias marcadas entre las categorías que componen dichas variables. Lo que puede decirse es que tales hechos suelen ocurrir entre lunes y viernes (61%)¹², por un lado; y en presencia de la luz del día (60%)¹³, por el otro. Esta característica de la siniestrali-

11 Nótese que este total no contempla los casos donde no fue posible identificar el tipo de siniestro y su posible causa.

12 Ver tabla 4 en anexos.

13 Ver tabla 5 en anexos.

dad del país ya había sido advertida en nuestro informe anterior, así como la predominancia de los siniestros durante horas de la mañana y la tarde entre lunes y viernes, y durante la noche y la madrugada entre sábado y domingo.

En su momento, atribuimos este comportamiento a la dinámica laboral y escolar propia de los primeros cinco días de la semana, y a la costumbre de compartir actividades sociales durante el fin de semana, en horario nocturno, donde el consumo de alcohol no se hace esperar. Sin embargo, al analizar la tabla II podemos agregar a este argumento que mientras la colisión entre dos vehículos y el accidente de un solo vehículo sin colisión son más frecuentes entre semana, durante la hora diurna; la colisión con peatón es más frecuente los fines de semana, en horario nocturno, como muestra la tabla II.

Tabla II: Distribución absoluta de los siniestros por tipo, según día y hora de ocurrencia, 2016

Tipo de siniestro	Día	Hora		Total
		Diurna	Nocturna	
Colisión entre dos vehículos	Semana	21	10	31
	Fin de semana	7	8	15
	Total	28	18	46
Accidente de un solo vehículo sin colisión	Semana	17	6	23
	Fin de semana	4	5	9
	Total	21	11	32
Colisión con peatón	Semana	5	4	9
	Fin de semana	3	7	10
	Total	8	11	19
Otros accidentes	Semana	5	2	7
	Fin de semana	3	7	10
	Total	8	9	17

En correspondencia con el tipo de siniestro más frecuente, el promedio¹⁴ de vehículos involucrados en estos hechos fue de 2. El tipo de vehículo con mayor frecuencia de participación en siniestros viales fue el automóvil (49%) seguido por la motocicleta (23%)¹⁵, pero más específicamente, como se aprecia en la tabla III, los automóviles y las motocicletas tienen mayor participación en las colisiones entre dos vehículos, mientras que los vehículos industriales y autobuses son los protagonistas de los accidentes de un solo vehículo sin colisión, donde el volcamiento parece ser la principal causa, presumiblemente tanto por exceso de velocidad como por fallas mecánicas, o por la habilidad del conductor en manejar ese tipo de vehículo.

Tabla III: Distribución absoluta de los siniestros por tipo, según tipo de vehículo, 2016

Tipo de siniestro	Tipo de vehículo				Total
	Automóvil	Vehículo motorizado de dos o tres ruedas	Vehículo industrial	Autobús, autocar o tranvía	
Colisión entre dos vehículos	59	28	11	9	107
Accidente de un solo vehículo/ sin colisión	31	10	25	11	77
Colisión con peatón	21	8	8	4	41
Colisión con obstáculo fijo	8	12	1	2	23
Colisión entre tres o más vehículos	10	0	1	2	13
Colisión con vehículo estacionado	0	1	0	0	1
Otros accidentes	1	0	0	0	1
Total	130	59	46	28	263

14 Ver tabla 6 en anexos.

15 Ver tabla 7 en anexos.

Durante el año 2016, las vías ubicadas fuera de los límites de una zona urbana, como son las carreteras, concentraron la mayor proporción de los siniestros viales (38%)¹⁶, los cuales se caracterizaron por ser colisiones entre dos vehículos, como se observa en la tabla IV. El segundo lugar de ocurrencia de siniestros lo ocupan las autopistas, donde predominaron los accidentes de un solo vehículo sin colisión.

Tabla IV: Distribución absoluta de los siniestros por tipo, según tipo de vía, 2016

Tipo de siniestro	Tipo de vía				Total
	Fuera de zona urbana	Autopista/ autovía	Vía urbana	Otra	
Colisión entre dos vehículos	37	22	24	3	86
Accidente de un solo vehículo sin colisión	28	32	13	0	73
Colisión con peatón	11	13	21	1	46
Colisión con obstáculo fijo	5	6	4	0	15
Colisión entre tres o más vehículos	7	5	2	0	14
Colisión con vehículo estacionado	0	1	0	0	1
Otros accidentes	0	1	0	0	1
Total	88	80	64	4	236

¹⁶ Ver tabla 8 en anexos.

En resumen, durante el año 2016 los siniestros en Venezuela se caracterizaron por la colisión entre dos vehículos, causada aparentemente por el incumplimiento de las normas del tránsito terrestre. Este tipo de siniestro tendió a suceder entre lunes y viernes en horario diurno, principalmente entre automóviles, pero también con la participación de motocicletas, en las principales carreteras del país.

Sobre la gravedad de los siniestros viales en Venezuela

De acuerdo con la fuente de información utilizada en este estudio, el nivel de gravedad característico de los siniestros del país es el mortal (65%)¹⁷, seguido por los que generan traumatismos (27%), y daños materiales (7%). Sin embargo, de acuerdo con el Instituto Nacional de Transporte Terrestre (INTT)¹⁸ la tendencia para Venezuela es que predominan los siniestros que tienen como desenlace solo daños materiales, seguido por los que generan solo lesionados, y finalmente fallecidos.

Durante el año 2016, se hizo más notorio el sesgo de la prensa por publicar preferentemente los siniestros mortales, de aquí la necesidad de caracterizar la gravedad del siniestro en función de dos categorías, en lugar de tres, para contrarrestar el peso de los hechos mortales.

En la tabla V, se observa que los siniestros mortales tienden a ser producto de colisiones entre dos vehículos, de colisión con peatón, y de colisión con objeto fijo. Una mirada a la tabla III nos recuerda que los vehículos involucrados en la colisión con peatón son los automóviles, mientras que en las colisiones con obstáculo

¹⁷ Ver tabla 9 en anexos.

¹⁸ Para mayor información consultar el Anuario Estadístico del Instituto Nacional de Transporte Terrestre del año 2013 y su Boletín Estadístico del año 2014.

fijo se encuentran involucradas las motocicletas, lo que quiere decir que los peatones y los motociclistas fueron los usuarios más vulnerables en las vías del país durante el año 2016. Por su parte, el accidente de un solo vehículo sin colisión tendió a generar siniestros no mortales, a pesar que son los típicos de vehículos industriales y autobuses.

Tabla V: Distribución absoluta de los siniestros por tipo, según gravedad, 2016

Tipo de siniestro	Gravedad		Total
	Mortal	No mortal	
Colisión entre dos vehículos	74	43	117
Accidente de un solo vehículo sin colisión	38	47	85
Colisión con peatón	64	9	73
Colisión con obstáculo fijo	25	5	30
Otros accidentes	11	8	19
Total	212	112	324

Al analizar la gravedad del siniestro según el día y hora de ocurrencia en la tabla VI, vemos que entre lunes y viernes los accidentes mortales suelen ocurrir en plena luz del día, mientras que durante los fines de semana lo típico es que ocurran en horario nocturno. En relación a los siniestros con consecuencias no mortales, la tendencia es que ocurran en presencia de la luz diurna, sin mayor distinción entre el día de la semana.

Tabla VI: Distribución absoluta de los siniestros por gravedad, según día y hora de ocurrencia, 2016

Gravedad del siniestro	Día de la semana		Fin de semana		Total
	Día	Noche	Día	Noche	
Mortal	29	20	10	26	85
No mortal	19	3	7	3	32
Total	48	23	17	29	117

Sobre las víctimas

A partir del registro hemerográfico se logró contabilizar 1054¹⁹ personas involucradas en 425 siniestros viales, de las cuales el 65% resultó lesionada, 32% herida, y apenas un 2% fueron casos que no pudo identificarse la gravedad del traumatismo.

De los registros en los que se identificó la gravedad y el sexo de la víctima, puede decirse que los hombres suelen ser más afectados que las mujeres, debido a que son ellos los que tienden a morir, mientras que las mujeres suelen resultar lesionadas.

Tabla VII: Distribución absoluta de las víctimas, según gravedad del traumatismo y sexo, 2016

Gravedad	Sexo		Total
	Hombre	Mujer	
Lesionado	154	84	238
Mortal	179	68	247
Total	333	152	485

19 Ver tabla 10 en anexos.

Desde el punto de vista de la edad, el grupo más vulnerable se encuentra entre los 15 y 54 años²⁰, pero esta es una característica particular, nuevamente, de los hombres. Como muestra la tabla VIII, dicho grupo de edad y sexo no marca distinción entre la gravedad del traumatismo, lo cual sí ocurre en las mujeres. En este último caso, el grupo etario más vulnerable es el comprendido entre los 15 y 24 años, ya que concentra la mayor cantidad de fallecidas. Por otra parte, el grupo entre los 15 y 44 años es el que tiende a resultar lesionadas.

Tabla VIII: Distribución absoluta de las víctimas, según gravedad del traumatismo, sexo y edad, 2016

Grupos de edad	Fallecidos		Lesionados	
	Hombre	Mujer	Hombre	Mujer
De 0 a 4	1	6	7	3
De 5 a 14	6	5	10	6
De 15 a 24	20	12	20	15
De 25 a 34	17	5	26	17
De 35 a 44	21	3	19	14
De 45 a 54	15	2	13	8
De 55 a 64	7	2	3	3
De 65 a 74	6	2	3	1
75 o más	3	1	0	1
Total	96	38	101	68

Algunos focos de atención

Si bien el análisis de los siniestros viales, a través de registros hemerográficos, no permiten conocer la magnitud del problema, da luces sobre los factores de riesgos a intervenir para mejorar la situación.

²⁰ Ver tabla 11 en anexos.

En esta ocasión, la situación del año 2016 demanda el cumplimiento de las normas del tránsito para reducir las colisiones mortales entre vehículos, sean automóviles o motocicletas, principalmente en las vías ubicadas fuera de las zonas urbanas. Se hace urgente prestar atención tanto a los peatones como a los motociclistas, ya que constituyeron los usuarios más vulnerables de las vías, en tanto que buena parte de los siniestros donde se vieron involucrados tuvieron un desenlace fatal.

Si bien los accidentes de un solo vehículo sin colisión no suelen dejar víctimas fallecidas, hay que prestar atención a los conductores de vehículos industriales y autobuses, sea para garantizar el cumplimiento de las normas, su habilidad para conducir, o el buen estado del vehículo. Igualmente, se sugiere reforzar la seguridad vial en horas de la noche durante los fines de semana, momento en que suelen ocurrir buena parte de los siniestros letales del país.

Nótese que el análisis aquí sugerido se enfocó en el factor humano. Sin embargo, la seguridad vial también depende del estado de las carreteras, y la capacidad institucional del país para hacer cumplir las normas. En consecuencia, hacemos un llamado a las autoridades competentes a publicar la información que garantice un estudio integral de la seguridad vial de Venezuela, con niveles de desagregación suficientes para diseñar políticas públicas a nivel local, regional y nacional.

Protestas Sociales y Seguridad Vial en Venezuela

Mayerling Vera Merlo

Resumen

La polarización social puede definirse como la elección de tomar una posición radical en un conflicto, se caracteriza por ser excluyente debido a que no hay un reconocimiento de la existencia y legitimidad de unos ni de otros entre sí, condimentado con emociones fuertes, personales más allá de lo político, teórico, profesional.²¹

Manuel Alejandro Mireles²² considera que en Venezuela la polarización ha llegado a todos los niveles de la vida nacional y es la consecuencia y también la causa de que se haya perdido la credibilidad y la legitimización de las instituciones del Estado en las cuales se asienta la democracia y la confianza ciudadana como lo es por ejemplo el poder moral o el poder electoral. Mireles en su análisis sobre la polarización social y política en Venezuela también indica:

En el actual conflicto venezolano se viene produciendo una transformación del imaginario social referido al espíritu de convivencia que ha caracterizado a los venezolanos

21 Lozada, Mireya. *Violencia política y polarización social: desafíos y alternativas*. Conferencia dictada en el Centro de Estudios Latinoamericanos «Rómulo Gallegos» (CELARG), Caracas, 9 de junio de 2002.

22 Mireles, Manuel Alejandro. Licenciado en Ciencias Pedagógicas, especialista superior en Derechos Humanos. Director de Investigación y Documentación del Instituto de las Artes Escénicas y Musicales del Ministerio del Poder Popular para la Cultura Profesor titular del Diplomado en Derechos Humanos de la Universidad Católica Andrés Bello.

en las últimas décadas. Ante la actual situación de polarización y violencia política, la población sufre un proceso de cambios que afectan su vida, asumiendo como normal, por habitual, lo que no lo es. Ante la avalancha de sucesos de agresión, muerte y destrucción material o simbólica se transforma en cotidiana la violencia, y en este proceso de internalización y naturalización, se trastoca tanto la identidad del individuo como sus relaciones sociales²³.

Queda expuesto y se enfatiza: El entorno social actual venezolano trastoca, primero, todos los niveles de la vida nacional, segundo hay un proceso de naturalización de la violencia que afecta la identidad del individuo, tercero una condición de enfrentamiento en donde la solidaridad está siendo cambiada por la necesidad de defensa o ataque ante otro que se considera "enemigo". Entonces cabe la pregunta ¿El fenómeno circulatorio acaso no forma parte de la vida social y por ende se ve afectado por la polarización social y política?.

En materia de Seguridad Vial, en donde la anarquía es palpable sin estudio alguno, sino con solo salir a la calle, en donde la investigación y castigo ante una infracción o de un hecho de tránsito pasa por el filtro de quién sea el funcionario de turno o quién sea el victimario o la víctima - de peso público por ejemplo - pareciera que el colmo o la guinda de torta, desde el año 2013, pasando por las barricadas de 2014 y llegado a este 2017, es la polarización política que se ha visto reflejada en el aumento de ataques de ciudadanos contra ciudadanos paradójicamente con aquello que en apariencia no toman en serio en el día a día cuando irrespetan el semáforo: De la nada, en medio del conflicto, concientizan

23 Mireles, Manuel Alejandro. (2007). Polarización Social y Política en Venezuela: Análisis desde la perspectiva de la Cultura de Paz. *Aportes Andinos* N° 20 (8) [Revista en línea]. Consultado el 16 de septiembre de 2017 en: <http://hdl.handle.net/10644/993>

que tienen en sus manos una fuerza que hace daño: un vehículo a alta velocidad contra una persona, ya sea a modo de atacar, defender, reaccionar. Otro hecho inesperado que se le presentó al ciudadano en la vía pública durante las manifestaciones ciudadanas entre abril y agosto de 2017, fue que las propias autoridades propiciaron situaciones de riesgo en vez de al contrario, propiciar la calma y el feliz término de cada concentración. Todo esto encierran un gran nivel de complejidad sobre todo porque es poco lo que se ha estudiado y hecho al respecto. ¿Qué pasa aquí? ¿Cómo debe reaccionar el ciudadano en una situación de conflicto para la cual nadie le ha preparado? ¿Y la autoridad, está realmente interesada en saber qué hacer, cómo hacerlo y aplicarlo?.

La intención es acercarle en las próximas líneas a una serie de acontecimientos históricos, entrevistas a expertos latinoamericanos y nacionales para dejar en la mesa acontecimientos que no han tenido la atención debida durante años, de hecho, hasta el momento de la edición de este artículo, no se tiene registro de situaciones de la forma como se presentaron en Venezuela, especialmente entre abril y agosto de 2017, no quiere decir que, no existen referencias o situaciones de violencia vial durante una manifestación, de hecho en el desarrollo del tema se indicará sobre esto con mayor amplitud. Esto que se le llama seguridad vial es realmente un entramado y complejo grupo de elementos, acciones, planes, estudios, campañas, sistemas de prevención que abarcan problemas y soluciones multifactoriales que van desde el YO ciudadano pasando por el complejo proceso de socialización que debería provenir desde el Estado para con la cultura vial, política y judicial de un país. ¿Qué sucede con la seguridad vial cuando el proceso de socialización, la política, el sistema judicial y el Estado en pleno están pasando por una crisis?

La polarización y sus consecuencias se hacen notar en la movilidad o fenómeno circulatorio con todo lo que ella significa: Violencia, muer-

te, heridos, caos, esto se ha seguido manifestando sin que al parecer haya algo que hacer al respecto, como si fuese algo natural, inevitable como un terremoto o un huracán, donde se va a morir sin remedio sin ningún tipo de conciencia real de cómo y el por qué pasa.

Sin embargo esto es discutible y será planteado en el desarrollo del artículo en un constante usar a las víctimas que ya no tienen como expresarse, defenderse o decir su verdad, por estar muertas o heridas, siendo utilizadas para los intereses de unos u otros y sin ningún respeto, cuando el único fin debería ser una investigación imparcial que permita primero llevar un poco de consuelo a sus familiares y luego crear precedentes, que fortalezcan el sistema de justicia y el sistema de protección por parte de los cuerpos del Estado.

Palabras claves: Estrés, anarquía, seguridad vial, polarización, transito.

Introducción

Cuando se le pregunta a un grupo de personas qué entienden por seguridad vial, a la mayoría lo primero que le viene a la mente es que es algo relacionado con señales de tránsito y semáforos. Otros logran exponer un concepto, que no está mal en líneas generales: "Un conjunto de normas que rigen el transito". Pocos relacionan la seguridad vial consigo mismos, como algo que les pertenece, es asomado más bien como que es asunto de otro, de la policía, por ejemplo, pero no relacionado con su ser, actuar o conducta. Qué importante sería lograr establecer en la memoria colectiva que la seguridad vial también es cada ciudadano con sus acciones, al tiempo que sí tiene que ver con señales de tránsito, el semáforo es un elemento importante dentro del sistema de prevención, sí, los funcionarios, el Estado, el sistema de justicia también forman parte del éxito de una buena seguridad vial en su región, país, provincia. Casi

todas las ciencias y áreas de estudio conocidas son aplicables para lograr la óptima seguridad vial de los ciudadanos.

La vía pública es el gran escenario donde todas esas disciplinas se relacionan mediante el tránsito. Es la vía pública el lugar donde todos nos encontramos en algún momento del día sin distingo de raza, credo, ideología, edad, miles de personas se movilizan diariamente por las distintas calles con motivaciones diferentes: trabajar, pasear, estudiar y cada motivación tiene su ritmo, desde el que va tarde hasta el que disfruta del paisaje, como también el que tiene una emergencia. Las personas van en un constante cruzar de un extremo a otro. Para lidiar con estas distintas formas de vida, el hombre ha construido sociedades bajo las cuales ha establecido una especie de contrato, sin profundizar en el tema sociológico-político, se mencionará que hoy en día, la mayoría de los países posee una Constitución, que da forma, nombre, a determinado grupo humano bajo los cuales nos acogemos. La vía pública forma parte del entramado social y posee leyes que norman pues, lo cotidiano para poder convivir en igualdad de condición en derechos y deberes. En lo referente a movilidad y protestas, se les menciona en la Constitución Bolivariana de Venezuela en los siguientes artículos:

CRBV Artículo 68 Los ciudadanos y ciudadanas tienen derecho a manifestar, pacíficamente y sin armas, sin otros requisitos que los que establezca la ley. Se prohíbe el uso de armas de fuego y sustancias tóxicas en el control de manifestaciones pacíficas. La ley regulará la actuación de los cuerpos policiales y de seguridad en el control del orden público.

CRBV Artículo 50 Toda persona puede transitar libremente y por cualquier medio por el territorio nacional, cambiar de

domicilio y residencia, ausentarse de la República y volver, trasladar sus bienes y pertenencias en el país, traer sus bienes al país o sacarlos, sin más limitaciones que las establecidas por la ley. En caso de concesión de vías, la ley establecerá los supuestos en los que debe garantizarse el uso de una vía alterna. Los venezolanos y venezolanas pueden ingresar al país sin necesidad de autorización alguna. Ningún acto del Poder Público podrá establecer la pena de extrañamiento del territorio nacional contra venezolanos o venezolanas”.

Derechos ¿Enfrentados?. Al leer el artículo 68 de la CRBV se puede extraer la siguiente porción: “La ley regulará la actuación de los cuerpos policiales y de seguridad en el control del orden público”. Es decir que los cuerpos policiales estarán prestos a preservar la integridad personal durante la protesta, pero ¿Qué sucede cuando la manifestación se desarrolla aun cuando no tiene el permiso para que, el Estado pueda prever y atender el orden público, entendiéndose, el resguardo del derecho de movilización de quienes no está participando en la protesta? ¿Es que acaso la situación planteada en la pregunta anterior se presenta porque se está negando el derecho a la protesta? Pueda que sí, o que no. Son muchas las circunstancias a evaluar y tomar en cuenta para contestar seguramente generando amplios debates, el que interesa tocar aquí específicamente es el que conteste estas interrogantes: ¿Cómo abordar el tema desde la prevención y la Seguridad Vial? ¿Es pertinente? ¿De qué se trata? ¿Qué hacer? Este saber que hacer ¿Debe quedar en manos del Estado, del individuo, de todos? ¿Debe ser un protocolo de seguridad? ¿Es responsabilidad de quién? Y la otra gran inquietud que genera este tema: Si en el día a día, el hacer ver a la población las consecuencias de sus actos en la vía pública como acciones delictivas que tienen secuelas fatales y trágicas, ha llevado en la historia de la seguridad vial un tiempo considerable y

más en un país donde siquiera hay un Plan Nacional de Seguridad Vial ¿Cómo mantener la vialidad a buen resguardo en un país en conflicto? En principio es muy complejo, no se puede obtener una sola respuesta de un solo sector, de un solo grupo de expertos. Existen estudios y análisis sobre violencia y polarización, el marco teórico en ese sentido está encaminado, y se viene trabajando desde varios entes y organizaciones, lo que se hace necesario es enlazar esos conceptos, análisis y consideraciones con la movilidad y por ende con la Seguridad Vial, siendo así, a todas luces, la respuesta no está centrada sólo en el individuo, ni solo en lo social o lo político, debe ser multidisciplinaria y profunda. Se debe comenzar en algún punto, por el momento será mostrando bajo un esquema inicial del problema. Para esta oportunidad en particular se ha querido presentar desde dos aristas de las muchas que conforman el entramado vial: El Psicologico-neurológico visto desde el individuo y desde la respuesta institucional visto desde la responsabilidad del Estado.

VIOLENCIA, POLARIZACIÓN Y SEGURIDAD VIAL

Las Protestas - Casos

Arrollamientos

Caracas, 15 de noviembre, año 1991. En el diario El Nacional, Sandra Guerrero reportaba un hecho ocurrido el día anterior: "Un estudiante del Liceo Andrés Bello, resultó muerto al ser arrollado por un autobús que se desplazaba por la avenida México en momentos que un grupo de estudiantes le hacía señas al conductor para que se detuviera"²⁴.

24 Guerrero, Sandra (1991, noviembre 15). "Estudiante del Liceo Andrés Bello murió atropellado por un autobús". *El Nacional*. Microfilm. Jefatura de Archivo diario El Nacional. Consultado el 13 de septiembre 2017.

Ese alumno fue Jimmy Hernández, tenía 17 años. En esa época la protesta de los estudiantes estaba relacionada con el medio pasaje estudiantil entre otros. En el reporte de Guerrero se pueden leer las declaraciones del director del Liceo, este informaba que los jóvenes se habían organizado para dirigirse en grupos a la Plaza Bolívar para protestar, algunos se irían en Metro, otros a pié y otros estaban solicitando colaboración de los choferes de las distintas rutas para que los llevaran, aseguró que los jóvenes no habían tomado acciones violentas. El acusado del siniestro: Domingo Antonio Hernández, conductor del autobús de la línea La Vega-El Paraíso, había bajado la velocidad al acercarse a los jóvenes que estaban atravesados en el medio de la calle haciendo señales para que se detuviera, - esto fue declarado por testigos - pero repentinamente aceleró y con esa acción terminó arrollando al joven Jimmy. El chofer se dio a la fuga, aun así fue alcanzado por un empleado bancario que vio todo lo ocurrido. El hombre ya detenido indicaba que los estudiantes le habían detenido en otras tres oportunidades. El chofer fue entregado a la Policía Metropolitana y puesto al a orden de la División Contra Homicidios donde se iniciaron las investigaciones del caso.

Ciudad Bolívar, 11 de julio 2017. Fallece luego de ser arrollado por un camión de HidroBolívar el joven Oswaldo Rafael Britt. Tenía 17 años y el hecho ocurrió durante una manifestación en esa ciudad. Varios medios de comunicación reflejaron el hecho, algunos señalaban que había sido por acciones de los propios manifestantes, otros acusaban a los empleados de HidroBolívar. El caso es que fueron asignados los Fiscales del Ministerio Público para investigar el caso en el medio de estas declaraciones encontradas.

Maracaibo, Estado Zulia, Luis Vera de 21 años fallece en junio de 2017 arrollado durante una manifestación, cuando según relató la abogada de Foro Penal, Laura Valbuena, que el chofer se encontró

frente una barricada en la cual se le quería despojar del vehículo, aparénteme el chofer no se dio cuenta que había arrollado al joven, al acelerar el vehículo debido a la desesperación.²⁵

Barricadas - Guarimbas

Valencia, Estado Carabobo, 26 de febrero 2014. Fallece Eduardo Anzola. 29 años. Motorizado. Su muerte ocurrió en horas de la noche. Según reportó el portal Noticias 24 Carabobo, "Chocó contra un cúmulo de palos, troncos y piedras, que no pudo apreciar por la oscuridad de la zona", para ese momento era el segundo motorizado que fallecía al encontrarse sorpresivamente con una barricada, la otra víctima había sido en Caracas, en la Avenida Rómulo Gallegos: Santiago Enrique Pedroza, 29 años, la barricada contaba con una guaya de metal atravesada de poste a poste²⁶.

En cuanto a las barricadas, en abril 2014, Daniel Pardo, redactó para la BBC Mundo "Los opositores venezolanos que están hartos de las protestas violentas"²⁷ y se refería especialmente a las "Guarimbas" o Barricadas, forma de protesta que, según él mismo narra, unía a los bandos enfrentados por el repudio que este tipo de manifestación generaba en la población, mientras otro grupo de ciudadanos, en contra parte, veía a los "guarimberos" como guardianes debido que justificaban su presencia como mecanismo de defensa ante la represión ejercida por entes del Estado.

25 Alvarado, Darsy. (2017, Junio 15) "Muere estudiante arrollado en una manifestación en Maracaibo". *El Carabobeño*. [Periódico en línea]. Consultado el 13 de octubre de 2017 en: <https://www.el-carabobeno.com/muere-estudiante-arrollado-una-manifestacion-maracaibo/>

26 "Muere motorizado al chocar contra barricada en la avenida Michelena de Valencia". (2014, febrero 26). *Noticias 24 Carabobo*. [Portal de noticias en línea] Consultado el 07 de septiembre 2017 en:

<https://www.noticias24carabobo.com/muere-motorizado-chocar-barricada-avenida-michelena/>

27 Pardo, Daniel. (2014, Abril 12). "Los opositores venezolanos que están hartos de las protestas violentas". *BBC Mundo* [Portal de noticias en línea]. Consultado el 16 de septiembre de 2017 en: http://www.bbc.com/mundo/noticias/2014/04/140409_venezuela_12_guarimba_oposicion_dp

El manejo de la noticia vial contexto - protesta - según el medio de comunicación que lo refleje

Jimmy Hernández, hecho vial ocurrido en contexto protesta en Noviembre 1991: Agencia Nacional de Noticias (AVN) consultado vía internet 17 de noviembre de 2015, titulaba: "Se cumplieron 24 años del asesinato de Jimmy Hernández, otra víctima del régimen puntofijista". AVN luego de indicar que Hernández fallece por arrollamiento, describiendo el hecho, continúa con el siguiente párrafo: "No se trató de una muerte accidental, sino de un homicidio intencional. El asesinato de Hernández fue el trágico resultado de una conducta de desprecio de los choferes hacia la población estudiantil, motivada por las políticas ineficientes de transporte urbano impuestas por este régimen puntofijista que no garantizaba el pago del subsidio del pasaje escolar a los conductores". La misma Agencia Nacional de Noticias, un año antes, es decir el 14 de noviembre de 2014 recordaba la muerte de Jimmy Hernández iniciando su artículo de la siguiente manera: "Un 14 de noviembre de 1991 fue asesinado, por la represión de las fuerzas de seguridad del gobierno adeco de Carlos Andrés Pérez, el estudiante Jimmy Hernández quien protestaba frente al liceo Andrés Bello en Caracas por el derecho al pasaje estudiantil".

Oswaldo Britt, hecho vial ocurrido el 11 de julio de 2017, Alba Ciudad tituló: "Muere arrollado un manifestante opositor por camión secuestrado por sus compañeros" en el reportaje citan las declaraciones del gobernador del estado Bolívar, Francisco Rangel Gómez: "Lamentamos informar que en el desquicio que los invade, violentos se llevaron camión arrollando a uno de sus compañeros, causándole la muerte", luego de esta declaración, le siguió una segunda - a través de la Red Social Twitter - donde el gobernador aseguraba que investigarían los hechos. En la web de Alba Ciudad también hacen mención sobre el hecho de que los medios de comunicación privados, señalaban a los trabajadores de HidroBolívar como los causantes del siniestro, mientras que este medio oficial acusó a las barricadas y a emcapuchados por el resultado fatal. El Nacional refleja la opinión del movimiento estudiantil de la Universidad de Oriente donde éstos acusan a los entes gubernamentales, nacionales y regionales de lo ocurrido. Mientras que El Universal publicó al día siguiente, que el Ministerio Público había asignado a dos fiscales para investigar el caso. Según algunos testigos, el joven Britt estaba manifestando cuando un camión de HidroBolívar lo arrolló.

El hecho vial, contexto protesta, ¿Utilizado políticamente solo en Venezuela?

Si bien en caso argentino a presentar, no fue directamente el medio de comunicación el que le dio un matiz político a la noticia, muestra como en un ambiente de conflicto, se tiende a advertir sobre la politización de una acción individual ejecutado a través de un hecho vial:

Argentina, diario El Capital (2017, marzo 30) consultado el 19 de septiembre 2017 refleja que durante una manifestación el señor Jonathan Gardini, de 38 años, fue “embestido por un camionero que en una actitud desaprensiva avanzó con su vehículo sobre el grupo de personas que protestaba en el cruce de las rutas provincial 10 y nacional 11, en el acceso norte a la ciudad de San Lorenzo”. En el mismo diario, misma fecha también reflejan las declaraciones de los trabajadores que estaban protestando y el titular es el siguiente: “El responsable de esta muerte es Macri porque no nos respeta como trabajadores” y cito: “El secretario general de la CGT San Lorenzo, Edgardo Quiroga, responsabilizó al gobierno nacional por la muerte de Jonatan Gardini quien murió a la madrugada al ser atropellado por un camionero en un piquete en el acceso norte de la vecina localidad. Además de pedir una profunda investigación y una condena ejemplar para el conductor del camión que provocó la tragedia, el dirigente gremial alertó sobre el uso político que habrá de este hecho”.

El Estado tiene una responsabilidad ineludible en el manejo, control y garantía de la vida, la seguridad y el bienestar de la población, se puede entender que en algún sentido, en momentos de conflicto, se le atribuyan las muertes que están envueltas en determinadas circunstancias, a las malas políticas de los distintos funcionarios. El problema con los siniestros viales, es que ya en lo cotidiano justamente las responsabilidades no parecen estar bien ajustadas a los hechos, a la imparcialidad, a la búsqueda de la solución y tienden a ser tratados con pañitos tibios, con leyes a medio ejecutar, campañas temporales que no llevan a nada concreto. En un total vacío de cultura vial, los siniestros viales parecen ser la prenda *talla única* a ser ajustada para todo lo que a bien sirva: Culpar al político de turno, conspiraciones - Caso Diana de Gales - , mala suerte, mal karma, y hasta supersticiones - Caso Paul Walker- que alientan el morbo e imaginario de la población, quedando sólo en manos de los activistas pro-seguridad vial la reflexión de los hechos desde lo teórico, científico y judicial sin que el verdadero motivo llegue masivamente a la población ¿Será porque no es atractivo como lectura?.

En este aspecto, a diferencia de 2014, en 2017, no se usó el término guarimba, se le llamó “Trancazo” y se caracterizó por ser convocado para ser aplicado por horas y lugares específicos. Se publicó en varias redes sociales recomendaciones y un constante llamado al respeto a las instalaciones públicas, a la no violencia, el respeto a los árboles, aun así, los resultados en algunos sectores no fueron positivos, el trancar las calles con barricadas siguió siendo un mecanismo de protesta muy polémico aún entre factores del mismo bando, debido a que muchos manifestantes obstaculizaban el paso de vías únicas, es decir, en sectores que no había otra ruta de acceso por la cual llegar al hogar u oficina, esta situación generó enfrentamientos entre vecinos, unos por el derecho a salir, pasar, y otros trancando definitivamente el paso porque había que protestar. Otro aspecto negativo de este tipo de protesta en la vía pública fue la quema de basura, cauchos y otros objetos, sin tomar en cuenta si estaban cerca o no de un centro de salud, perjudicando al personal médico y pacientes, algunas veces, una vez que se retiraban las personas, los escombros terminaban mal puestos en aceras, calles y avenidas. Estas aseveraciones vienen dadas no solo de conversaciones informales personales con vecinos, colegas, o transeúntes, de quien escribe, sino que el malestar fue público y notorio en redes sociales y medios de comunicación, hubo estudios y encuestas de empresas como Datanalisis, que avalan la indisposición de la población al cierre de vías como medida de protesta, incluso personas públicas expusieron libremente su rechazo en la Red Social Twitter²⁸.

28 “Expresan rechazo a los trancazos”. (2017, Agosto 2017). *Noticiero Digital.com* [Portal de noticias en línea]. Consultado el 14 de octubre de 2017 en: <http://www.noticierodigital.com/2017/08/expresan-rechazo-a-los-trancazos/>

Comité de Víctimas de las Guarimbas

Este comité se integra personas que declaran ser víctimas de las protestas violentas suscitadas en el país a partir del año 2013 y 2014.

Entre las víctimas sobre las cuales están pidiendo justicia, se encuentran personas que recibieron disparos, pasando por personas que vieron afectada su salud y fallecieron por falta de atención médica debido a la imposibilidad de asistir al centro de salud debido a las guarimbas.

También incluyen denuncias de daños a bienes públicos.

En un folleto que se puede encontrar en Internet titulado "Comité Víctimas de la Guarimba y el Golpe Continuo" describen qué es una guarimba:

Se expresan a través de la instalación en la vía pública de barricadas elaboradas con alambres de púas, guayas de acero galvanizado, aceite derramado, cauchos, colchones viejos, árboles cortados y otros materiales de desecho, con el objetivo de obstaculizar la circulación de vehículos y personas.

Este Comité en la actualidad a realizado giras por distintos países de Suramérica y Europa exponiendo sus alegatos, casos y solicitando justicia para las víctimas.

Actuación de las Autoridades

Nueva Esparta 24 de abril 2017, - Av. Juan Bautista Arismendi, a la altura de Almacenadora Caracas, quien escribe este artículo estaba en el lugar a bordo de un vehículo particular, cuando en dirección Villa Rosa - Porlamar los manifestantes habían trancado la avenida. Estaba un piquete de la Guardia Nacional. En determinado momento, se empezó a penetrar por las rendijas del aire acondicionado, olor a gas pimienta y con ello, un grupo de personas corriendo entre los automóviles que estaban detenidos. Con pericia y calma, el conductor del vehículo logró dar la vuelta, a la par de otros y en contra vía huir del lugar. Es de hacer notar que el sector de la Av. Juan Bautista Arismendi donde ocurrió el hecho, la vía está bordeada por cunetas amplias y profundas. La noticia fue reflejada por el diario local "El Sol de Margarita" bajo el siguiente titular: *Plantón*

en la avenida Juan Bautista fue dispersa con lacrimógenas (Marval, Karla, 2017, Abril 24)²⁹.

Estado Carabobo, Autopista Regional del Centro, 16 de junio 2017. Un grupo de estudiantes había decidido realizar como acción de protesta, caminar desde el Estado Lara, hasta la Capital - Caracas - unos 380 Km. Al llegar al túnel del sector llamado La Cabrera, fueron detenidos por Guardias Nacionales impidiendo el paso de los estudiantes, esto provocó la paralización de todo el tránsito automotor, en determinado momento las autoridades lanzaron gas lacrimógeno para disuadir a los manifestantes a retirarse, afectado al conjunto de transeúntes que estaban en el lugar: Vehículos particulares, camiones, autobuses³⁰. En ambas arterias viales: Avenida Juan Bautista Arismendi (JBA - Nueva Esparta) como la Autopista Regional del Centro (ARC - Inter Estatal), se reportan constantes siniestros viales, algunos llaman a la ARC, la guillotina y la JBA tristemente es escenario de muchos arrollamientos pues a sus alrededores existen conjuntos residenciales donde sus habitantes requieren cruzar la avenida para tomar o descender del transporte público.

¿Era esta la forma correcta de proceder en una arteria vial principal llena de vehículos con todo tipo de personas que no tenía que ver con lo que estaba pasando? ¿Era la manera de persuadir correctamente a unos manifestantes? ¿Se pensó en la seguridad vial en ese momento? ¿Era el sitio adecuado para abordar una manifestación,

29 Marval, Karla. (2017, Abril 24). "Plantón en la avenida Juan Bautista fue dispersa con lacrimógenas". *El Sol de Margarita*. [Periódico en línea]. Consultado el 14 de octubre de 2017 en <http://www.elsoldemargarita.com.ve/posts/post/id:188006/Plant%C3%B3n-en-la-avenida-Juan-Bautista-fue-dispersa-con-lacrim%C3%B3genas>

30 "GNB reprimió a estudiantes en el túnel La Cabrera". (2017, junio 17). *El Nacional*. [Periódico en línea]. Consultado el 23 de julio de 2017 en: http://www.el-nacional.com/noticias/protestas/gnb-reprimio-estudiantes-tunel-cabrera_188157

por ejemplo, en el caso de La Cabrera, se tomó en cuenta que del otro lado del túnel, de donde provenían los estudiantes, lo que hay es un puente? No se reportaron víctimas que lamentar en ambos acontecimientos, solo la seguridad vial sufrió un atentado.

Hubo casos aislados donde la persuasión de la policía municipal ayudó a evitar enfrentamientos, permitiendo la protesta pero evitando el cierre total de la vía y evitando el uso de los bienes públicos. Un ejemplo de ello fue el día 16 de abril de 2017, con la tradicional quema de Judas, en la Plaza Las Banderas de Pampatar, Estado Nueva Esparta, algunos participantes pretendían cerrar el paso y usar la base del semáforo para guindar el muñeco para ser quemado. Intervino la policía de la Alcaldía de Maneiro, conversaron y se logró dejar, de los dos canales, uno libre y colocar el muñeco en una base de concreto a medio hacer.

Otros Casos: Transporte - Vialidad

No es menos importante señalar otros hechos referentes a la movilidad que se presentaron o fueron señalados como consecuencia de la situación social-política venezolana, se trata por ejemplo del cierre de estaciones del Metro alegando medidas preventivas para salvaguardar instalaciones y a los empleados³¹, retiro de rutas del sistema de movilización terrestre Metrobus en algunas en zonas consideradas de riesgo, retiro de los puentes de guerra que habían sido instalados como una solución vial para comunicar a los sectores de Bello Monte y Las Mercedes. Aparición de contenedores bloqueando acceso a la

31 "Metro de Caracas fue objeto de ataques sistemáticos en 2014 y 2017"(2017, Agosto 29). *Agencia Venezolana de Noticias*. [Portal de noticias en línea]. Consultado el 09 de septiembre de 2017 en: <http://www.avn.info.ve/contenido/metro-caracas-fue-objeto-sistem%C3%A1tico-ataques-2014-y-2017>

Autopista Francisco Fajardo de Caracas³². En algunos casos, las autoridades municipales declararon no estar en conocimiento previo a los hechos debido a no contar con información oficial sobre trabajos de mantenimiento o cierre de vías por parte del Ministerio del Poder Popular para el Transporte Obras Públicas. Para cerrar este punto, se presenta a continuación, las declaraciones de la Ingeniero Celia Herrera, directora de la Escuela de Ingeniería Civil de la Universidad Central de Venezuela, para la prensa, se citará textualmente:

Las ampliaciones que se están haciendo en la autopista Francisco Fajardo deben corresponder a políticas públicas de transporte: “El problema de fondo es que hay una alta tasa de movilidad de personas que se trasladan en un servicio deficiente de transporte público y una gran cantidad de vehículos particulares que mueven pocas personas”. Señaló que el problema radica en que las demandas del ciudadano en materia de vialidad no están cubiertas, por lo que cuestionó la manera como se están realizando los trabajos: “Parte de la plataforma vial está destinada a vehículos particulares con una muy baja ocupación”. Herrera añadió que 90% de la infraestructura vial que transita actualmente el conductor fue construida en la década de los años sesenta y setenta, y explicó que la planificación en materia de tránsito debe ser elaborada pensando a largo plazo. “Aquí no hay políticas de transporte estructuradas pensadas para la Venezuela del futuro”.³³

32 “Con containers bloquean paso a la Francisco Fajardo desde Las Mercedes y Bello Monte”. (2017, Mayo 12). *La Patilla*. [Portal de noticias en línea]. Consultado el 09 de septiembre de 2017 en: <https://www.lapatilla.com/site/2017/05/12/con-containers-bloquean-paso-a-la-francisco-fajardo-desde-las-mercedes-y-bello-monte-fotos/>

33 “Aseguran que desmontaje de puentes en Las Mercedes y Bello Monte no acallarán protestas”. (2017, mayo 26). *El Nacional* Consultado a través del Web Site RunRunes el 09 de septiembre de 2017 en: <http://runrun.es/nacional/311217/aseguran-que-desmontaje-de-puentes-en-las-mercedes-y-bello-monte-no-acallaran-protestas.html>

El Metro de Caracas

Durante el 2017, especialmente entre abril y agosto, fue común ver en la red social Twitter comunicaciones de la cuenta oficial del Metro de Caracas indicando el cierre de varias estaciones del sistema subterráneo alegando que debido al anuncio de protestas, era necesario garantizar la protección de los usuarios y empleados.

En este sentido, en el sitio web del Ministerio para el Poder Popular para el Transporte (MPPT) refleja la denuncia efectuada ante el Ministerio Público por parte del Sindicato de Trabajadores del Metro de Caracas. Prensa del MPPT en fecha 28 de abril de 2017 expone lo siguiente: “Trabajadores del Metro de Caracas acudieron este viernes a la Fiscalía General de la República para denunciar los ataques terroristas de los que han sido víctimas durante las últimas semanas, así como los daños causados a las instalaciones del sistema”.

Luego el presidente de la organización sindical indica que el ataque a las instalaciones y empleados se está repitiendo en otros estados del país como Maracaibo, Valencia y el Trolebus de Mérida.

Ricardo Molina, Ministro de Transporte Terrestre, declaraba para la prensa el 19 de mayo de 2017 que las medidas tomadas por su despacho en cuanto a la prestación del servicio subterráneo, especialmente durante manifestaciones, se debía a que se tenía estimado que una setecientas (700) personas relacionadas con sistemas de transporte terrestre y/o metro, habían sido afectadas o heridas por ataques de la oposición, además “cuestionó que no haya personas privadas de libertad por atentar en contra del libre tránsito y generar terror”.

Mientras esto se reflejaba desde el Estado, el 05 de mayo de ese mismo año, varias ONG’s introdujeron una demanda por el cierre de las Estaciones del Metro en el Tribunal Supremo de Justicia, denunciaron que:

(...) estos cierres evidencian la motivación y finalidad discriminatorias para restringir la movilización de opositores, aun cuando las consecuencias de la medida afectan a todos los usuarios del servicio por igual, violando los artículos 21, 53, 57, 62 y 68 de la Constitución Nacional. (...) Sólo es posible restringir la libertad de tránsito cumpliendo con tres condiciones: que la medida sea i) legal; ii) persiga un fin legítimo; iii) idónea, necesaria y estrictamente proporcional en una sociedad democrática, como lo consagran los artículos 50 de la Constitución, 12 del Pacto Internacional de Derechos Civiles y Políticos y 22.3 de la Convención Americana sobre Derechos Humanos.

La respuesta a la demanda fue a través de sentencia N° 390/2017 declarándola inadmisibile mandando a cuantificar los daños a los bienes del Estado correspondientes al Metro de Caracas como a otros medios de transporte de la Nación.

Víctimas desde abril hasta agosto 2017

¿De cuántas víctimas por siniestros viales en protestas del año 2017 se está hablando? El portal noticioso Runrunes³⁴ realizó un trabajo de recopilación y documentación de asesinatos durante las manifestaciones desde abril hasta agosto 2017. Según el trabajo realizado por ellos, hubo 157 muertes de los cuales trece (13) tienen relación directa con un hecho vial contexto protestas, sea arrollamiento o choques a causa de barricadas y/u pérdida de control del vehículo. Todo forma parte de una crisis generalizada, acusaciones polarizadas, etiquetas y señalamientos donde al final se han perdido vidas y no hay una respuesta equilibrada, imparcial ni se visualizan soluciones viales contundentes.

El Individuo, su respuesta ante situaciones de caos en la vía pública y su responsabilidad

En la introducción del presente texto, se expuso que es importante establecer que la seguridad vial también es cada ciudadano con sus acciones, las protestas son desarrolladas por individuos que usan la vía pública y son quienes desarrollan o no una actitud violenta. Parece pues pertinente que para seguir con el tema, explorar un poco al *individuo* y así desarrollar esa relación Yo - Seguridad Vial. Para comenzar se establecerán algunas diferencias o comparaciones importantes con el Factor Ambiental del fenómeno circulatorio y desde allí entender un poco qué le pasa a una persona cuando se encuentra ante con un conflicto social y sus reacciones ante elementos violentos, imprevistos, o de alto nivel de estrés y cómo eso quizás se enlaza con la responsabilidad del Estado en las consecuencias y prevención.

34 "Fotos, Infografía Y Mapa 157 muertos en protestas en Venezuela hasta el 13Agos". (2017, agosto 03). *Runrunes* [Portal de noticias en línea]. Consultado el 13 de octubre de 2017 en: <http://runrun.es/rr-es-plus/319427/fotos-infografia-y-mapa-muertos-en-protestas-en-venezuela-parte-dos.html>

El Fenómeno Circulatorio:

En seguridad vial se entiende por fenómeno circulatorio la acción que emprenden las personas de movilizarse en la vía pública a través de sus propios medios (cuerpo) o utilizando vehículos, incluso animales. Esta acción de movilizarse ocurre en un mismo espacio - tiempo, lo cual conlleva a encuentros - relaciones temporales mientras se produce el traslado. La movilización o traslado, es lo que se le llama tránsito. Este se caracteriza por cuatro factores que influyen directamente en el proceso. Los factores son: Factor Ambiental: El clima, nieve, neblina, sistemas montañosos, entre otros. Factor Humano.

Factor Vehicular y el cuarto que es el Factor Velocidad: el avance por Km/h del objeto o individuo que se moviliza en la vía pública y enlaza al resto de los tres factores.

Cuando alguno de estos factores es alterado, o se manifiesta en proporciones distintas al resto de las personas, en tiempo, o espacio, intensidad, altera el ritmo del tránsito y es cuando se produce el siniestro vial.

En un folleto repartido por la Alcaldía del Distrito Metropolitano de Caracas, sin fecha, sobre qué hacer en casos de terremoto, uno de los enunciados dice: "Si usted está en su vehículo" y describen tres recomendaciones, entre ellas se puede leer: *Detenga el vehículo y permanezca en el interior*. También es conocido por la población cuando se acerca la época de lluvia, las campañas constantes de qué hacer en caso de crecida de los ríos. En algunas empresas, se realizan anualmente simulacros para desalojo de los edificios en casos de emergencia. En México, un estado que se reconoce como sísmico, Ciudad de México posee alarmas por toda la ciudad, puntos verdes en calles y avenidas estimadas como las más seguras como centros de encuentro, además, realizan anualmente simulacros generales. ¿Qué es todo esto que se acaba de nombrar? Educación, planes nacionales, programas empresariales, creación de la cultura de la prevención generalizada, a gran escala. Privados y funcionarios están conscientes del riesgo que implica un incendio, inundación

o terremoto, y están conscientes que en la educación, la práctica y el llamado a la calma son elementos que buscan el que se pueda permanecer con vida ante un incidente incontrolable e imprevisto. ¿Qué haces si el terremoto te toma de sorpresa cuando estás manejando? Quizás la respuesta más lógica es: "Usar el sentido común". Pero ¿Qué es el sentido común? ¿Qué haces con el miedo o el pánico, lo desaparece el sentido común? No, porque si se dejase al sentido común, no se harían los simulacros con el fin de ordenar, educar la respuesta que resguardará la vida en masa, no individual, sino en masa de todo un conjunto de personas. ¿Estas técnicas de educación, programas, planes a gran escala y creación de una cultura de la prevención no pueden ser igualmente aplicables para casos de caos social, enfrentamientos y polarización social? ¿De qué depende? ¿Es el individuo que responde con sentido común, un sentido común formado en la cultura de la anarquía vial y de polarización social que vive la sociedad venezolana? ¿O la solución para evitar muertes a causa del uso inapropiado de la vía pública, solo proviene y es responsabilidad del Estado?. Es aquí donde se empezará a profundizar un poco sobre el Factor Humano del fenómeno circulatorio. La psicóloga Mariana Luongo³⁵, quien fuera entrevistada personalmente el día 15 de septiembre de 2017, además de lo ya descrito, se le preguntó cómo una persona que tiene hijos, familia, trabaja, tiene un vehículo, sale un día de su casa, y en su día a día, con frecuencia y sin el sentido de riesgo - por su vida ni por la de otro - quizás no respeta la luz del semáforo. Esa misma persona, uno de esos tantos días, sale de su casa, se encuentra con una barricada u otro tipo de manifestación, es allí donde si toma conciencia de que su vehículo, le puede abrir paso, - percibe el riesgo a la inversa -

35 Luongo, Mariana. Psicóloga, profesora de la Cátedra de Evaluación Psicológica de la Universidad Católica Andrés Bello, Caracas, Venezuela.

o puede ser instrumento de defensa o ataque, sabe pues, que hace daño o que creará temor y termina por matar a un manifestante bajo las ruedas de su vehículo.

Luongo indica que, existen muchos factores que entran en juego a la hora de analizar la respuesta violenta, intencional o no de una persona ante un hecho caótico o imprevisto. Expone que hay factores individuales como el tiempo de reacción, la capacidad de procesar estímulos rápidamente, análisis de lo que está pasando para reaccionar, hay quien lo hace más rápido que otros. Si bien, en un enfrentamiento de dos bandos así como cuando ocurre un fenómeno natural hay un desajuste a nivel neuroquímico y emocional, hay diferencias. Por ejemplo; Cuando ocurre un huracán, sismo, o incluso se está en la vía pública rodeado de bombas lacrimógenas, de verdad se puede sentir que la vida está en peligro. Se activa la adrenalina para llevar al cuerpo a reaccionar para salvar la vida. En el caso de un enfrentamiento, también se activa la adrenalina, pero entra otro actor: La deshumanización del otro, mientras más lejos esté el otro de mí - lo perciba lejos de lo que yo soy como persona - aclara la psicóloga -, no se pierde el miedo como tal, pero si, en la misma respuesta cargada de adrenalina puede llevar al ciudadano a tomar acciones que normalmente no haría. En momentos de crisis, sea esta cual sea, el tema principal es cuando la persona definitivamente siente que está en peligro, es la clave de la respuesta, el nivel de riesgo es la que determina si ataca, huye, o se defiende. Al componente individual hay que sumarle el entorno y la educación o el proceso de socialización por el cual pasó el individuo, lo cual también va a influir en su respuesta ante una situación crítica en la vía pública: ¿Cómo maniobrar durante situaciones de riesgo?, por ejemplo, si este tiene como referencia el haber leído un folleto, o la forma en que un familiar reaccionó ante un hecho imprevisto, ambos

casos proveen conocimiento. Es distinta la reacción de una persona que tiene mayor experiencia que otra que pasa por una situación por primera vez y su respuesta estará determinada por el nivel de riesgo que esta perciba del entorno. El primer impulso siempre será reaccionar para “salvarse”.

Hay una diferencia entre polarización, sinónimo de odio, exclusión, deshumanización, y cuando estamos ante el miedo, - dice Luongo - Al leer estas consideraciones, se puede resumir que hay tres niveles o impulsores de respuesta ante un hecho imprevisto-de peligro o violento: El primero: percepción de riesgo o peligro de vida. Segundo, el entorno que rodea la circunstancia: ¿Se trata de que me están acosando, es un fenómeno natural, situación país? Tercero: el nivel de educación-aprendizaje y socialización fortaleciendo el sentido común con todos esos elementos aprendidos.

Tania Domínguez Zúñiga, profesora de la UNAM, México, se le envió un cuestionario vía correo electrónico el 26 de septiembre 2017, con este mismo planteamiento, entre sus respuestas referentes al entorno social del individuo contestó lo siguiente:

El estrés tiene un papel muy importante en la manera como te desenvuelves en la calle, si estás sometido a un alto estrés y entras en un estado de alerta para evitar riesgos, como a veces no lo sabemos controlar, esto se convierte en irritabilidad. No es tanto una capacidad, depende en realidad del nivel de estrés a la que se está expuesto. El hecho de salir a manejar, ya estás predispuesto y tienes una base que según como sea el día, suma o baja el nivel de respuesta agresivo.

Domínguez, expresa en cuanto al tercer impulsador de respuesta que da un individuo ante situaciones riesgo, referente al nivel de educación y socialización recibido, lo siguiente:

El conocimiento genera autorregulación, una mayor flexibilidad y tolerancia que aún en situaciones de enfrentamiento ello pudiera evitar pasar la línea que rompa con la moral, valores ciudadanos y legales, una persona para actuar de forma violenta, debe sentirse realmente en peligro. Hay personas que pueden estar en desacuerdo con algún tipo de protesta o sentir odio y eso no implica hacer daño porque si el otro no está atendiendo contra tu propia supervivencia, no hay razón para atacar y de hacerlo, ya se estaría hablando de una patología, una personalidad más psicópata.

Tanto Luongo como Domínguez coinciden en que lo expuesto es apenas una pequeña explicación, el tema es mucho más profundo, amplio y no se puede generalizar, en algunos casos hay que estudiar las circunstancias individualmente para poder hacer algún diagnóstico o dar una opinión más certera del por qué una persona decide o no arrollar a un manifestante o atacar a su vecino porque este sobrepasa una barricada.

El Dr. Eduardo Bertotti, director del Instituto de Seguridad y Educación Vial de Argentina (ISEV) en conversación vía telefónica el día 07 de septiembre de 2017 y a través de otro cuestionario que se le transmitió vía correo electrónico, asegura que en la población lo que hay es un problema de percepción. Una persona evita colocar las manos en la hornilla con el fuego encendido porque sabe que es peligroso, se puede quemar. En la vía pública, esa misma per-

sona pasa un SMS mientras maneja la moto sin ningún tipo de percepción de riesgo: “La gente no ve la dimensión del riesgo de su acción” Bertotti considera que la polarización social, no solo es de índole político, puede ser por ejemplo en el tema deportivo, es un problema de grandes proporciones pues en esos casos, mientras unos consideran que un piquete es un tipo de protesta de bajo riesgo, así mismo el que no está de acuerdo, es posible que no vea el peligro de cruzar la barricada. La polarización, continua Bertotti, se muestra incluso en las redes sociales abiertamente, cuando en algunos comentarios un grupo de lectores celebran el arrollamiento de una persona que se le considera un contrario.

Esta valoración del director del ISEV coincide con las apreciaciones de Mariana Luongo que indicaba que durante un enfrentamiento de bandos opuestos, surge con la adrenalina, la deshumanización del otro, lo cual puede ser uno de los tantos elementos que lleve a la persona a tomar una acción violenta.

El Papel del Estado durante las protestas y la adecuada seguridad vial

Si bien hay componentes individuales, no podemos dejar de lado el entorno, social, cultural, clima político, y polarización, no lo puedes adjudicar exclusivamente al individuo la responsabilidad de lo que pasa en la vía pública. Son muchos los elementos para tomar en cuenta antes de hacer un juicio. Es como difícil generalizar, hay que ver qué está sucediendo. Lo que hay es que discernir la carga de responsabilidad en cada ente involucrado, esto no significa que se está exonerando a los implicados en un siniestro vial de sus responsa-

bilidades en los hechos. (T. Domínguez, comunicación personal, 26 de septiembre de 2017)

Efectivamente, no es solo responsabilidad del individuo y en este sentido el Estado tiene bien definidas sus competencias en todo lo referente a la vida nacional:

CRBV Artículo 3. El Estado tiene como fines esenciales la defensa y el desarrollo de la persona y el respeto a su dignidad, el ejercicio democrático de la voluntad popular, la construcción de una sociedad justa y amante de la paz, la promoción de la prosperidad y bienestar del pueblo y la garantía del cumplimiento de los principios, derechos y deberes consagrados en esta Constitución. La educación y el trabajo son los procesos fundamentales para alcanzar dichos fines.

Así como en el análisis del factor humano - el individuo - se plantearon tres niveles o factores impulsores de respuestas en la vía pública en momentos de caos o crisis. Para esta sección del análisis se aplica la misma alternativa para hacer el tema más llevadero: El Estado como generador de programas - sean educativos, legales -. El Estado en la acción y el Estado en la inacción.

El Estado como generador de Programas Nacionales

Desde Argentina, el Dr. Bertotti asegura que el tema de la percepción no es solo un tema individual, sino que el entorno, es decir, en su caso, "El papel del Estado es ineludible, gobernar, hacer que las leyes se cumplan, velar, controlar en igualdad de condición sin distingo de raza, credo, género o ideología" el Estado Argentino no

ayuda, incluso considera que Latinoamérica en general tiene un problema cultural que muestra pocos avances en materia de seguridad vial. Presento un ejemplo. En Argentina el costo de para sacar la licencia puede estar rondando los \$ 30, pero en Europa, puede estar fácil por los 1.800,00 Euros. El costo de este documento se quiera o no, lleva un mensaje implícito de su importancia, deber y responsabilidad al obtenerlo. La licencia en Latinoamérica "Da derecho a"... mientras en Europa es una "habilitación", cuando le cambias el sentido del por qué y para qué es el documento para conducir, la actitud ante el volante también cambia. Así lo asegura Bertotti mientras sigue presentando ejemplos: Hace treinta años, España y Argentina rondaban casi por las mismas cifras de mortalidad por siniestros viales. Hoy, el país europeo ha bajado considerablemente los números y Argentina se mantiene igual u otras veces presentando aumentos. ¿Por qué? El director del ISEV argumenta que en España se han aplicado planes o programas nacionales sostenidos en el tiempo, constantes y de fiel cumplimiento, no son pañitos tibios "Lo difícil es armar un programa de Educación y Control para preparar al futuro usuario de la vía pública. En Argentina no se necesitan políticos sino próceres, esos próceres obtendrían el rédito, y no los tenemos en Seguridad Vial". En pocas palabras, se requiere de voluntad política y hacer lo que se tiene que hacer por sobre las ansias de obtener votos y así, por el contrario salvar vidas y se puede observar con los resultados la política vial sostenida en España - con todo lo que se le pueda criticar - .

Una primera generación de ciudadanos, pudo haber no sido muy beneficiada de momento porque la educación y la creación de hábitos no es un asunto de un día para otro, las generaciones siguientes se han ido amoldando a las normas, campañas, regulaciones, al pasar los años, en estos momentos, ya tienen el buen hábito vial incorporado u encaminado dentro de los ciudadanos que usan el sistema vial,

palabras más, palabras menos, así lo explica el experto argentino. Al preguntar a Berttotti sobre cuáles eran las cifras actuales de fallecidos por hechos viales violentos en Argentina esta fue su respuesta:

No las damos en términos absolutos. A partir del 1° de enero de 2006, el Consejo Directivo del ISEV decidió cesar de comunicar públicamente las estadísticas numéricas de accidentes viales graves y mortalidad diaria, mensual y anual, en virtud de una decisión madurada durante el segundo semestre del 2005.

Dicha información estadística quedará exclusivamente limitada a los socios, como así también, a los organismos internacionales con quienes mantenemos comunicación recíproca.

Hacemos una breve relación de ellas: Como la mayoría ya lo sabe, el ISEV decidió hacer públicas las cifras de siniestralidad y mortalidad vial a través de sus Comunicados a la Opinión Pública y del sector libre de su web a partir de 1995. El Banco Privado de Datos de Siniestralidad Vial Grave del ISEV opera desde 1993. La decisión de hacerlas públicas respondió esencialmente a la necesidad de procurar conciencia real de la problemática vial argentina (primera causa de muerte de 0 a 30 años de edad) a la sociedad y a las autoridades. Siempre hemos tenido diferencias con los datos que se aportan desde organismos oficiales pero hasta el año 2000 no eran substanciales, ya que si a las oficiales se las ajustaba por los coeficientes internacionales, que de alguna manera salvaban la falta de seguimiento de los heridos graves que fallecían hasta los treinta días posteriores al accidente, se obtenían guarismos muy cercanos. Sin

embargo, en el año 2005, los valores tuvieron diferencias abismales, generando discusiones. Ello generó un mecanismo “perverso” por el cual en vez de resaltar la enfermedad social de los accidentes y sus causas, se generó un debate “numérico”, entre las cifras del ISEV, las del Estado (de diversas fuentes) y las de otras ONG. Ciertamente es un debate estéril, en donde lo único que se logra es que “el árbol tape al bosque”.

Por tales razones el Consejo Directivo tomó la decisión que en materia de difusión pública el ISEV aportará a la sociedad datos sobre Tasas (Mortalidad cada 100.000 hab., por Parque Automotor, etc.), Tendencias (Porcentuales de aumento o disminución de siniestralidad vial grave, morbilidad y mortalidad) y los aspectos más relevantes de la Tipología (edades, vehículos, zonas, etc.).

En esta conversación, quedó expuesto otro problema de nuestros países americanos, problemas con el manejo de las cifras, competencias y/o falta de entendimiento. En cada país se manifiesta de una forma distinta, no es un secreto el retardo con que en Venezuela se presenta con el anuario de mortalidad, o que en el último informe de Seguridad Vial de la Organización Mundial para la Salud, “Los siniestros viales provocan demasiados traumatismos y muertes prevenibles”, de septiembre 2016 Venezuela aparece en blanco por falta de data. La importancia de las cifras refuerza la creación de planes direccionados, encaminando la solución del problema y salvar vidas, sin ellas, es como andar a ciegas, es invertir tiempo y dinero en campañas que posiblemente no estén dirigidas a corregir el problema.

El Estado en la Acción y en inacción

Un aporte del Director del ISEV es haber hecho llegar el enlace a una noticia, donde el año pasado, 2016, en Argentina fue aprobado el "Protocolo De Actuación De Las Fuerzas De Seguridad Del Estado En Manifestaciones Públicas"³⁶: Es un grupo de normas, reglamentos para garantizar tanto el derecho a la protesta como el libre tránsito. Dado que Argentina es un país federal, fue necesario que la Ministra se reuniese con todas las provincias para llegar a un acuerdo en cuanto a este Protocolo. Este punto viene a contestar una de las interrogantes expuestas en la Introducción de este artículo: *Derechos ¿Enfrentados?*. Es interesante leer la resolución FG-Nº-025-16-CGA del Ministerio Público Fiscal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Fiscalía General de fecha 31 de marzo 2016, de la cual se puede extraer el siguiente párrafo:

Los cortes de vías de transporte automotor por particulares con la finalidad de manifestar por peticiones, protestas o simples aclamaciones de aprobación o reproche, contra autoridades o personas físicas o jurídicas públicas o privadas, necesariamente entran en colisión con el derecho de terceros a circular libremente. Es decir, en tales circunstancias el eventual ejercicio del derecho de peticionar o de manifestarse públicamente se enfrenta con el derecho a desplazarse con libertad por el territorio nacional (...). Por tanto,

36 Lectura recomendada: Protocolo de Actuación de las Fuerzas de Seguridad del Estado en Manifestaciones Públicas. Argentina. En: "Si no se van a los cinco o diez minutos, los sacamos. Patricia Bullrich presentó el protocolo antipiquetes" (2016, Febrero 18). *ElPerfil.com*. [Periódico en línea]. Consultado el 19 de septiembre de 2017 en: <http://www.perfil.com/politica/patricia-bullrich-presento-el-protocolo-antipiquetes-si-no-se-van-a-los-cinco-o-diez-minutos-los-sacamos-0218-0007.phtml>

es razonable el modo en que la cuestión fue abordada por el Protocolo emanado del Ministerio de Seguridad de la Nación, cuando estableció una especie de requisito de procedibilidad ante la interrupción inadecuada del tránsito, cual es la intimación previa al cese y el establecimiento de canales de comunicación entre quienes reclaman y los destinatarios del reclamo. Es decir, garantizar a los manifestantes el éxito de su intención de ser escuchados y al mismo tiempo ponerlos en conocimiento de la inconveniencia del modo elegido para expresar el reclamo, intimando al cese de la conducta bajo apercibimiento de dar comienzo al procedimiento penal.³⁷

En este caso, y se invita a leer el artículo de prensa y leer completa la resolución de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires y así ampliar la información sobre este particular, esta resolución como el Protocolo de actuación durante manifestaciones públicas de Argentina son un ejemplo de medidas a tomar, no se está indicando que es perfecto, ni que es el mejor, se debe hacer toda una evaluación del contexto argentino para ello, además que es recomendable e importante ver cómo funciona en la práctica, solo se está exponiendo que, existe un papel, un reglamento, una referencia sobre el tema estableciendo una la relación entre la acción y el derecho de protestar y el derecho al libre tránsito, el punto es, y se repite la pregunta: ¿Qué sucede con la seguridad vial cuando el proceso

37 Ministerio Público Fiscal de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires. (2016) Resolución-FG-Nº-025-16-CGA. Consultado el 14 de octubre de 2017 en: www.fiscalias.gob.ar/wp-content/uploads/2016/04/Resolución-FG-Nº-025-16-CGA-Reemplaza-Reso-FG-Nº-12-03-Corte-y-obstrucción-de-Vía-Pública.pdf

de socialización, la política, el sistema judicial y el Estado en pleno están pasando por una crisis? ¿Aún funcionaría un protocolo como éste?, dependerá de la voluntad política y el carácter institucional de sus funcionarios como garantía del cumplimiento del reglamento y del nivel de confrontación y gobernabilidad del lugar donde se aplique, porque y se cita:

Cuando nos llevan a situaciones extremas, o injustas, donde alguien siente que se está pasando por encima de ella y además está el ciudadano que si cumple con las normas pero ve que otros no, la víctima del incidente no se siente protegido, siente desesperanza, y últimamente se habla mucho del tema de la desesperanza aprendida. Definitivamente esto recae directamente en las instituciones del Estado. (M. Luongo, comunicación personal, 15 de septiembre 2017)

Desde México, la profesora Tania Domínguez, sobre el rol del Estado, indicó:

Considero que el Estado puede tener un mayor control en función de tener en claro que uno de sus desempeños principales es salvaguardar la seguridad de la población, por ejemplo el día del Grito, en México se despliega un operativo de seguridad, los servicios de atención de emergencia, cierre de vías. Ese es su deber.

Desesperanza Aprendida

Este concepto viene de un experimento con animales que los ponían en una jaula y en ella les daban descargas eléctricas cada cierto tiempo. No podían predecirla ni detenerla. Los animales intentaron varias cosas para evitar la descargar: abrir la jaula, pegarse a ella, distintas acciones, pero no pasaba nada. Ya llegaba un punto que había hecho todo y no pasaba nada, ellos dejan de actuar ante la descarga eléctrica.

Igual pasa en la sociedad con las personas, estas sienten que llega un punto en que tus acciones no tienen consecuencia en el sentido, de las acciones que acometes para cambiar la situación que estás.

Lo que se vive en Venezuela puede llevar a los ciudadanos a tomar la justicia por sus propias manos porque, se observa que no hay detención del infractor, desestimando muchas veces la opción de llamar a la policía o de poner la denuncia porque sienten que no hay una institución que les va a respaldar.

Una víctima de un arrollamiento, si el victimario huyó, la persona afectada se siente que no hay nada que hacer y no actúa ante su situación.

M. Luongo, comunicación personal, 15 de septiembre de 2017

En la “I Encuesta Nacional sobre hábitos y actitudes de Seguridad Vial en Venezuela” (2015)³⁸ el resultado del planteamiento realizado a 1.000 personas, en las preguntas relacionadas con las autoridades encargadas de hacer cumplir las normas en materia de seguridad vial, el resultado fue:

25% considera que dichas autoridades nunca hacen cumplir las leyes, 48% cree que pocas veces hacen cumplir las leyes, 23% dice que algunas veces las hacen cumplir, mientras que 3% expresa que las autoridades siempre hacen cumplir las leyes. Solo el 1% de los encuestados señala que no sabe la res-

38 Observatorio Seguridad Vial; Asociación Civil Paz Activa (Ed.) (2016). “Resultados de la I Encuesta Nacional sobre hábitos y actitudes de Seguridad Vial en Venezuela”, en *IV Informe sobre Situación de la Seguridad Vial en Venezuela, Observado desde la Sociedad Civil 2015*. Caracas. Pp 43-58

puesta asociada a la pregunta. Al totalizar, podemos apreciar que 73% de los entrevistados considera que las autoridades viales nunca o pocas veces hacen cumplir las leyes existentes. Tanto en la región central como en la zuliana la percepción de que las autoridades nunca hacen cumplir las leyes alcanza el 40,7% y 39,5% respectivamente. (p-51)

Es realmente preocupante en cuanto al tema de las protestas y las muertes que ocurren durante una manifestación a causa de un delito vial, sea por obstrucción de vías, o a través de un vehículo, percibir que el Estado y los distintos funcionarios tienen una cuota realmente importante en las reacciones violentas de los bandos enfrentados en cuestión, ¿El Estado tiene responsabilidad en las respuestas más allá de falta de planes, programas, o improvisación? Domínguez responde:

Otras acciones de los gobiernos que generan consecuencias sociales se reflejan en sus declaraciones, es decir, el cómo encasilla a los manifestantes - población - y cómo los está nombrando, qué etiquetas le está poniendo porque así, de alguna manera está validando ese odio que se puede tener hacia esas personas. También desde el propio discurso, se está muy implicada manifestaciones de odio.

Mostradas todas estas opiniones y consideraciones, para finalizar se puede concluir respondiendo la pregunta que se presentó en el resumen:

¿El fenómeno circulatorio acaso no forma parte de la vida social y por ende se ve afectado por la **polarización social y política?**

Conclusiones

Una tela de araña. Así es el tejido social. Dar solución y salvar vidas en la vía requiere tejer puentes en distintas direcciones, verlo por separado como se ha mostrado aquí, puede ayudar a ver el problema desde lo micro para luego llevarlo a lo macro pero por separado no se hace absolutamente más que lograr paliativos momentáneos de poco alcance cuantitativo en cortos espacios de tiempo.

La polarización en Venezuela se relaciona hoy día bajo el tema político, pero este concepto no es solo referente a ello, se puede estar polarizado, como ya se expuso, en cualquier trama, si nos detenemos un minuto a concientizar el cómo son nuestras calles y avenidas desde hace muchos años, se puede decir que ha existido una polarización vial fuerte que se manifiesta desde hace muchos años a diario, de hecho, quienes más polarización generan últimamente son los motorizados, los cuales se han convertido en el dolor de cabeza latinoamericano. ¿Quién no ha dicho odiar o temer a un motorizado? Otros que generan rechazo son los camioneteros - transporte público - y los taxistas. Es común la frase: "Tenía que ser un taxista" o lo habitual que es ver choques en las equinas entre motorizados los ya nombrados prestadores de servicio particular. Los transportistas invisibilizan a diario a sus propios compañeros cuando se paran atravesados para recoger pasajeros, generando caos, que les afecta más a ellos mismos, que a cualquier otro conductor, pues, son ellos los que están bajo el calor agobiante cada día, todos los días. En la vía pública se vive un ambiente de un todos contra todos: "Déjame pasar a mí" ¿Pero cómo si la luz está en rojo para mi paso? Los peatones incontrolados cruzan corriendo o paseando sin importar el otro. Hace rato que se ha perdido el espíritu de convivencia en la vía pública.

En este ambiente se desarrolla en nuestra nación una crisis institucional innegable, sin importar que tendencia política siga el lector, ni quien tiene la razón y quién no, es evidente que hay una crisis que afecta el orden de las cosas, se convierte en un aderezo más a lo que ya se vivía cotidianamente, se obtiene una maximización ante enfrentamientos o manifestaciones sociales sobre todo si no se es simpatizante de quienes las efectúan.

Otra pregunta interesante y oportuna de la "I Encuesta Nacional sobre hábitos y actitudes de Seguridad Vial en Venezuela" (2015) dice: ¿Cuánto conoce usted de las normas y leyes de seguridad vial? El 44.9% indicó que conoce poco de normas viales y peatonales y tan solo el 8.1% reconoció conocer mucho sobre normas viales y peatonales. ¿Y el resto de los entrevistados?, quedó entre el que no sabe nada (14.6%), o sabe algo sobre normas (32.4%), es decir que el desconocimiento de la ley, en menor o en mayor grado, ronda realmente por el 91.9% (p-47). Los individuos no se están ocupando de su deber, otro condimento más para el caldo de caos y fatalidad vial. Ante la cantidad de fallecidos en manifestaciones que involucran hechos viales ¿Se ha podido esperar una respuesta distinta de una sociedad que ha convivido cotidianamente en la impunidad vial? Aquí es donde está la cuota de responsabilidad del factor humano en los hechos que ocurren en la vía pública, sea cual sea la situación: El individuo con su formación moral, educativa incluso espiritual además de su experiencia, pericia, y posibilidad de auto controlarse. Así lo declaro más arriba la profesora Tania Domínguez "El conocimiento genera autorregulación" para entender qué está bien y que está mal en medio de algún hecho donde sienta que peligra su vida poder tomar la decisión que mejor pueda que no implique perder su vida ni acabar con la de otro. Esta es la visión de YO SOY responsable de mis actos, YO me educo, YO crezco, YO SOY buen ciudadano e individualmente se convierte en parte de la solución, su solución. Si esa visión se multiplicase, es posible que nuestras ciudades

fuesen más amables, quedando una minoría de infractores que tarde o temprano encontrarán su destino. La responsabilidad del SER recaerá directamente sobre cada persona, allí no puede intervenir el Estado. Suena muy bonito, como filosofía de crecimiento personal para irradiar soluciones al entorno social. Hasta allí se puede aceptar y aquí se enlaza el siguiente hilo de la tela araña, ese hilo proviene del Estado, para tejerlo se puede articular con lo que se había precisado antes, en el resumen de las apreciaciones de la psicóloga Mariana Loungo, referente a las tres respuestas de un individuo ante un enfrentamiento ante bandos polarizados o situaciones riesgo, se recuerda pues, que la primera respuesta estaba definida por la percepción de peligro o que tanto perciba la persona que peligra su vida ¿Qué percepción de riesgo puede tener una persona que ni sabe que puede ser multado o arrestado por su desconocimiento de las leyes? Luego y además, sabe que no lo van a arrestar porque no hay autoridad que lo haga. Actuará con la "inocencia" y la impunidad del tipo de inocencia - impunidad que mata. Luego, se habló del segundo nivel de respuesta: el entorno que rodea la circunstancia: simplemente ya existe una polarización, ya se vive en anarquía, ya las personas resuelven su día bajo la falta de ley y orden como pueden, de la manera que se presente sea ante una emergencia o manifestación, actuarán en consecuencia de cómo han visto que pasa en lo cotidiano: "Ese peatón se acerca para robarme, matarme, secuestrarme"- ya hay una predisposición en la vía pública con respecto al otro, el cómo se acerca, para que se acerca, habrá seguramente una respuesta irritante - violenta.

El tercer nivel de respuesta que es el proceso de socialización - educación, no existe, o el que existe no es el suficiente para mantener la seguridad vial, al ciudadano se le educa, y se le castiga selectivamente por temporadas; a parte de ello, las personas están aprendiendo prácticas contrarias a los buenos hábitos viales para defenderse y

tomar las soluciones que a bien le parezca como por ejemplo, adelantarse tomando el hombrillo o a falta de buen servicio de transporte público, usar la moto como transporte familiar. Todas estas respuestas pasan indudablemente por una responsabilidad individual - la persona está decidiendo resolver su situación aún contra la ley - pero también son parte de la responsabilidad del Estado por su ausencia y su incapacidad de satisfacer las necesidades de movilización de sus ciudadanos. Los individuos puede ser muy maduros, amables, conscientes pero, si se está ante unas autoridades que se perciben como que no están cumpliendo su trabajo, donde el ciudadano se siente desasistido, tarde o temprano hará mella en la vida individual, hilando desde la anarquía el caos y la violencia, pasando por la auto-defensa - el tomar la justicia por sus propias manos.

Se hace evidente, público y notoria la falta de una Plan Nacional de Seguridad Vial, manejo inadecuado de las situaciones en la vía pública, falta de comunicación entre las distintas autoridades, descuido en las distintas infraestructuras viales que abarcan desde aceras, pasando por puentes y autopistas, entiéndase, no es que no se han hecho esfuerzos, campañas o "misiones" al respecto, si las hay, sería mezquino no reconocer el trabajo de funcionarios comprometidos con la seguridad vial en estos momentos, hay trabajos realmente valiosos elaborados y ejecutados desde el Estado, lo que se está indicando es que el alcance todavía no es global, suficiente, eficiente y coordinado. Se hace notar que las políticas de Estado en cuanto a movilización, no demuestran estar administradas por una planificación a largo plazo y en apariencia parecen estar regidas por intereses temporales, lo cual Celia Herrera, como Ingeniero y conocida experta en la materia deja claro en la declaración presentada líneas antes.

Es requerida una gran voluntad política, tal como lo expreso el Dr. Bertotti, se requieren verdaderos próceres que efectivamente de-

seen darle solución al conflicto vial porque el aparato estatal es el que posee la capacidad de propagación por su alcance a través de programas y planes nacionales, llegando a mayor cantidad de personas que una Fundación o Asociación Civil con sus sí, muy valiosas campañas, pero de menor transcendencia. Un ejemplo es el tema de la licencia, la cual debería ser entregada bajo estrictos controles, preparación y exámenes psicológicos adecuados. ¿Quién enseña a un conductor a utilizar el extintor del vehículo, o que hacer durante una riada? ¿Dónde se practica eso, en casa con el hermano mayor, la esposa o el padre?.

La preparación y cultura de la prevención de siniestros y actuaciones en la vía pública debería existir abarcando todas las situaciones de la vida social: Desde catástrofes naturales, pasando por manifestaciones y hasta tomar en cuenta los días de fiesta nacional. ¿Existe esta cultura de la prevención para con el sistema circulatorio hoy día? En caso de situaciones de conflicto social, manifestaciones, enfrentamientos, huidas también las personas deberían saber qué hacer guiadas por las autoridades encargadas de velar por su seguridad.

Los casos aquí presentados, son muy puntuales y deberían ser materia de estudio para establecer planes, protocolos o respuestas oportunas para evitar muertes durante manifestaciones, pues, así como está establecido el libre tránsito, la protesta también es un derecho de libre ejercicio por parte de la población. La cultura de la prevención requiere también la colaboración de los medios públicos, privados, prensa y la publicidad - medios de comunicación de toda índole - Despolarización de la noticia desde la imparcialidad y en respeto de las víctimas. Al no darle el debido tratamiento al siniestro, por parte de todos los involucrados, se ha perdido toda posibilidad de que se vea el verdadero trasfondo de lo ocurrido:

Por ejemplo en el caso de Jimmy Hernández: Un ciudadano común, trabajador, en un momento de tensión social, decide avanzar contra manifestantes cobrando la vida de uno de ellos. ¿Qué motivó al chofer? ¿Miedo, odio, estrés, pánico, autodefensa? No se sabe, quizás ya nunca se sabrá objetivamente, debido al matiz político que se le dio años después y en el momento así quedó, un estudiante más fallecido como consecuencia de la alteración que se genera durante una manifestación, un accidente. Veintiséis años después del caso de Hernández, se han repetido las mismas circunstancias, vehículos contra manifestantes. ¿Se dejará nuevamente como un hecho fortuito, se va a culpar al gobierno de turno, a la policía, a la guardia nacional o es que hay algo más profundo, una condición social y psicológica que está generando como respuesta la violencia vial como arma entre ciudadanos que se ven enfrentados por intolerancia?

Si, el fenómeno circulatorio forma parte del entramado social y se ve realmente muy afectado por la polarización política y social, las leyes se pierden, el sentido de riesgo se desdibuja, los derechos se sobreponen unos sobre otros. Sí, los individuos tienen cuota de responsabilidad, Sí el Estado tiene una responsabilidad aún mayor y debe tomar cartas en el asunto pues su acción inadecuada o correcta o su inacción, afectan la conducta y respuesta individual y en masa en la vía pública.

Hay otro actor, otra solución tan importante como todo lo mencionado: La familia y la enseñanza de valores humanos y civiles. Cuando un ser humano está formado en el amor del hogar, dentro de los principios básicos del respeto, aceptación y principios, se puede sentir el odio más grande y aun así, esa formación será el muro de contención que ayude al individuo a evitar en lo que su humanidad le permita, caer preso de las emociones y la neuroquímica. El ser

humano es algo más que neuronas, que biología, lo que diferencia a una persona de ser un ciudadano que convive en sociedad a ser un animal que forma parte de una manada, es la socialización, la cultura de la legalidad, el contrato social que se ha establecido desde que se nace bajo unas leyes, cultura, costumbres, idiosincrasia que nos permite actuar bajo patrones de conductas distintas a las que tomaría un elefante cuando se siente en peligro. Todos somos parte de la solución, todos somos seguridad vial.

Mayerling Vera Merlo

Directora de la Asociación Civil sin fines de lucro, "Llamado a la conciencia Vial".

Agradecimientos:

- Gerardo Peroso.
- Evelia Brito.
- Familia Peña Zuleta.
- Marlon Goites.
- Familia Merlo-Tabares - Vera
- Lic. Psicólogo Mariana Luengo, profesora en la Universidad Católica Andrés Bello. Venezuela.
- Lic. Psicólogo Social Tania Domínguez Zúñiga, profesora de la UNAM, México.
- Abir Hernández, estudiante de Psicología en la Universidad Nacional Autónoma de México UNAM.
- Dr. Eduardo Bertotti, Director del ISEV, Argentina.
- Jefatura de Archivo. Diario El Nacional.
- Axel Dell Olio, Director de ADISIV - Argentina.

Tabla 1:
Distribución de los siniestros según entidad federal, 2016

Entidad Federal	Frecuencia	Porcentaje
Anzoátegui	23	6,0
Aragua	29	7,6
Bolívar	13	3,4
Carabobo	49	12,8
Cojedes	2	,5
Distrito Capital	9	2,4
Falcón	11	2,9
Guárico	2	,5
Lara	10	2,6
Mérida	1	,3
Miranda	114	29,8
Monagas	20	5,2
Nueva Esparta	4	1,0
Táchira	26	6,8
Trujillo	8	2,1
Vargas	18	4,7
Zulia	43	11,3
Total	382	100,0

39 Recordar que el total de casos registrados fue de 425 siniestros. Los totales difieren entre sí porque los análisis fueron realizados sobre los casos con información completa en cada una de las variables del estudio.

Tabla 2:
Distribución de los siniestros según tipo, 2016

Tipo de siniestro	Frecuencia	Porcentaje
Accidente de un solo vehículo sin colisión	91	26,4
Colisión con obstáculo fijo	30	8,7
Colisión con peatón	84	24,3
Colisión con vehículo estacionado	1	,3
Colisión entre dos vehículos	120	34,8
Colisión entre tres o más vehículos	17	4,9
Otros accidentes	2	,6
Total	345	100,0

Tabla 3:
Distribución de los siniestros según sus posibles causas, 2016

Posibles causas	Frecuencia	Porcentaje
Imprudencia	85	62,0
Impericia	38	27,7
Falla Mecánica	11	8,0
Daños maliciosos	2	1,5
Clima adverso	1	,7
Total	137	100,0

Tabla 4:
Distribución de los siniestros según día de ocurrencia, 2016

Día	Frecuencia	Porcentaje
Lunes	12	8,2
Martes	16	11,0
Miércoles	11	7,5
Jueves	25	17,1
Viernes	25	17,1
Sábado	23	15,8
Domingo	34	23,3
Total	146	100,0

Tabla 5:
Distribución de los siniestros según hora de ocurrencia, 2016

Hora⁴⁰	Frecuencia	Porcentaje
Mañana	56	34,8
Tarde	40	24,8
Madrugada	19	11,8
Noche	46	28,6
Total	161	100,0

40 Las categorías pertenecen a los siguientes tramos horarios: Mañana (06:01 a 12:00), Tarde (12:01 a 18:00), Noche (18:01 a 00:00), Madrugada (00:01 a 06:00).

Tabla 6:
Distribución de los siniestros según cantidad de vehículos involucrados, 2016

Número de vehículos	Frecuencia	Porcentaje
1	175	56,3
2	122	39,2
3	11	3,5
4	1	,3
5	2	,6
Total	311	100,0
Promedio	1,5	

Tabla 7:
Distribución de los siniestros según tipo de vehículo, 2016

Tipo de vehículo	Frecuencia	Porcentaje
Automóvil	133	48,9
Vehículo motorizado de dos o tres ruedas	62	22,8
Vehículo industrial	48	17,6
Autobús, autocar o tranvía	29	10,7
Total	272	100,0

Tabla 8:
Distribución de los siniestros según tipo de vía, 2016

Tipo de vía	Frecuencia	Porcentaje
Fuera de zona urbana	102	37,8
Autopista/autovía	92	34,1
Vía urbana	72	26,7
Otra	4	1,5
Total	270	100,0

Tabla 9:
Distribución de los siniestros según su gravedad, 2016

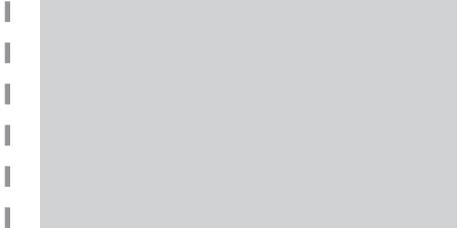
Gravedad	Frecuencia	Porcentaje
Mortal	262	65,3
Traumatismo	110	27,4
Daños materiales	29	7,2
Total	401	100,0

Tabla 10:
Distribución de las víctimas según la gravedad del traumatismo, 2016

Gravedad	Frecuencia	Porcentaje
Lesionado	690	65,5
Mortal	341	32,4
Se desconoce	23	2,2
Total	1054	100

Tabla 11:
Distribución de las víctimas según edad, 2016

Grupo de edad	Frecuencia	Porcentaje
De 0 a 4	17	5,5
De 5 a 14	29	9,3
De 15 a 24	68	21,9
De 25 a 34	70	22,5
De 35 a 44	57	18,3
De 45 a 54	38	12,2
De 55 a 64	15	4,8
De 65 a 74	12	3,9
75 o más	5	1,6
Total	311	100,0



Nuestras conclusiones *y recomendaciones*

Desde 2012 el Observatorio de Seguridad Vial está enfocado en conocer más de cerca el fenómeno de los siniestros viales en Venezuela, sobre todo considerando que este acercamiento nos pueda ayudar a incidir de manera efectiva, en la reducción de los siniestros viales que hoy en día son tan comunes y que termina afectando la vida de miles de personas que fallecen y centenares que quedan lesionadas o heridas.

Es por todo lo anteriormente mencionado que hacemos un esfuerzo en conocer de las fuentes oficiales los datos asociados al despliegue de operativos especiales, sin embargo, esto no ha sido posible, ni siquiera haciendo la solicitud formal a la autoridades pertinentes. Aquellos datos de los cuales disponemos como por ejemplo, el Anuario de Mortalidad y Morbilidad poseen por lo menos dos años de retraso.

Otra información disponible como el Anuario Estadístico analizado en este informe, es uno de los avances en cuanto a disposición de información. Sin embargo, de parte de las organizaciones interesadas en el tema, este sub registro presentado genera cierta inconformidad por la poca cantidad de datos que aporta con respecto al tema que nos interesa.

Es vital para el país, para los usuarios de las vías y para la comunidad en general contar con datos actualizados y con rigurosidad metodológica que permitan tomar acciones, sean estas campañas o políticas públicas enfocadas en enfrentar de manera certera las altas tasas de siniestralidad en Venezuela. De nada vale la implementación de campañas que no representen la realidad que vivimos y que no abarquen

las diferentes aristas que conforman el problema: la educación, la cultura, las sanciones, las normas, las leyes, la infraestructura, entre otros.

Poco importa crear nuevas soluciones viales que no estén señalizadas de acuerdo al “Manual de dispositivos uniformes para el control del tránsito”, si las mismas no cuentan con las dimensiones y características necesarias para cumplir con la función de movilidad para las cuales fueron concebidas.

De igual manera, para que nuestro país de un paso hacia adelante en materia de movilidad se debe empezar a hablar sobre los peatones, movilidad para liberar y descongestionar zonas vitales, para ello es necesario hablar de ciclorutas, de transporte público eficiente, de vías seguras e iluminadas, de conciencia ciudadana y de recuperación de espacios.

Las soluciones enfocadas en lo vial, no necesariamente deben estar centradas en creación de nuevas vías o ensanchamiento de las existentes sino en alternativas de transporte público que permitan empalmar unas zonas con otras y que los peatones y pasajeros lleguen de manera rápida y segura a cualquier destino.

Son muchas las ciudades en América Latina que han procurado un cambio en cuanto a movilidad sustentable y ecológica, como por ejemplo ciudades como: Bogotá, Río de Janeiro, Curitiba, Brasilia, Buenos Aires, Lima, Ciudad de México, entre otras.

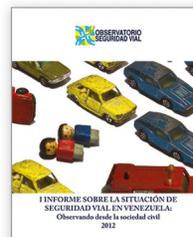
Las recomendaciones van prácticamente dirigidas a conocer lo que nos afecta para poder superarlo, a implementar soluciones basadas en conocimiento exhaustivo de lo que se pretende mejorar; en considerar el sistema vial como parte de un todo del que cada uno de nosotros formamos parte. Lo fundamental es abordar la cuestión vial de manera integral y no por sector. Si tomamos como ejemplo el caso de los motorizados, el problema que no radica sólo en su manera de actuar y la percepción o predisposición que tenemos con ellos, es un sistema, una cadena de situaciones relacionadas entre sí, que nos mantiene envueltos en esta marejada de problemas.

Fuentes Consultadas cuadros externos

- "Muere arrollado un manifestante opositor por camión secuestrado por sus compañeros". (2017, julio 11). *Alba Ciudad 96.3 FM*. [Página web en línea]. Consultado el 20 de septiembre de 2017 en: <http://albaciudad.org/2017/07/oswaldo-rafael-britt-arrollado-camion-hidrobolivar/>
- "El responsable de esta muerte es Macri porque no nos respeta como trabajadores". (2017, marzo 30) *LaCapital*. [Periódico en línea]. Consultado el 19 de septiembre de 2017 en: <http://www.lacapital.com.ar/la-region/el-responsable-esta-muerte-es-macri-porque-no-nos-respeta-como-trabajadores-n1367134.html>
- "Un camionero quiso cruzar un piquete y atropelló y mató a un manifestante en San Lorenzo". (2017, marzo 30). *LaCapital*. [Periódico en línea]. Consultado el 19 de septiembre de 2017 en: <http://www.lacapital.com.ar/la-region/un-camionero-quiso-cruzar-un-piquete-y-atropello-y-mato-un-manifestante-san-lorenzo-n1367013.html>
- "¿Quién era Oswaldo Britt?: el joven arrollado en Ciudad Bolívar". (2017, julio 11) *El Nacional*. [Periódico en línea]. Consultado el 20 de septiembre 2017 en: http://www.el-nacional.com/noticias/sucesos/quien-era-oswaldo-britt-joven-arrollado-ciudad-bolivar_192616
- "Investigarán muerte de adolescente durante protesta en Ciudad Bolívar". (2017, julio 12) *El Universal*. [Periódico en línea]. Consultado el 20 de septiembre 2017 en: http://www.eluniversal.com/noticias/sucesos/investigaran-muerte-adolescente-durante-protesta-ciudad-bolivar_661114
- "Se cumplieron 24 años del asesinato de Jimmy Hernández, otra víctima del régimen puntofijista". (2015, noviembre 17). *Agencia Venezolana de Noticias*. [Portal de noticias en línea]. Consultado el 19 de septiembre 2017 en: <http://www.avn.info.ve/contenido/se-cumplieron-24-a%C3%B1os-del-asesinato-jimmy-hern%C3%A1ndez-otra-v%C3%ADctima-del-r%C3%A9gimen-puntofijista>
- "23 años después, la lucha de Jimmy Hernández es una realidad en Revolución" (2014, noviembre 14). *Agencia Venezolana de Noticias*. [Portal de noticias en línea]. Consultado el 18 de septiembre 2017 en: <http://www.avn.info.ve/contenido/23-a%C3%B1os-despu%C3%A9s-lucha-jimmy-hern%C3%A1ndez-es-una-realidad-revoluci%C3%B3n>
- Salas, Juan Carlos. (2017, mayo 06) "ONG's introducen demanda por cierre de estaciones del Metro de Caracas". *El Impulso.com*. [Periódico en línea]. Consultado el 13 de octubre de 2017 en: <http://www.elimpulso.com/noticias/nacionales/ongs-introducen-demanda-cierre-estaciones-del-metro-caracas>
- Merieta, Jormery. (2017, mayo 19) "Ministro Molina: Cierre de estaciones del Metro de Caracas es por seguridad". *El Carabobeño*. [Periódico en línea]. Consultado el 13 de octubre de 2017 en: <https://www.el-caraboben.com/cierre-de-estaciones-metro-de-caracas/>
- Fuentes, Ramses. (2017, abril 28) "Trabajadores Del Metro De Caracas Denuncian Ante Fiscalía Agresiones Y Daños Patrimoniales Al Sistema". *Ministerio del Poder Popular para el Transporte. Prensa MPPT*. [Página oficial]. Consultado el 13 de octubre de 2017 en: <http://www.mppt.gob.ve/2017/trabajadores-del-metro-de-caracas-denuncian-ante-fiscalia-agresiones-y-danos-patrimoniales-al-sistema/>
- Comité Víctimas de la Guarimba y Golpe Continuo. (2014). *Ministerio del Poder Popular para Relaciones Exteriores*. Consulado General de la República Bolivariana en Vigo, España. [Folleto en línea]. Consultado el 13 de octubre 2017 en: <http://www.consulvenevigo.es/subido/FOLLETO%20VICTIMAS%20GUARIMBAS.pdf>
- "Maduro: La derecha está secuestrada por grupos criminales terroristas" (2017, Mayo 28). *cubadebate.cu*. [Portal de noticias en línea]. Consultado el 09 de septiembre de 2017 en: <http://www.cubadebate.cu/noticias/2017/05/28/maduro-la-derecha-esta-secuestrada-por-grupos-criminales-terroristas/#.WcFYAPPyIM9>
- "Oficialismo marchó en paz, oposición recibió "gas del bueno". (2017, Abril 04) *Diario 2001. Versión Web*. [Periódico en línea]. Consultado el 09 de septiembre de 2017 en: <http://www.2001.com.ve/en-la-agenda/156470/oficialismo-marcho-en-paz--oposicion-recibio--gas-del-bueno----fotos-y-video-.html>

El IV Informe sobre la Seguridad Vial en Venezuela: Observando desde la sociedad civil 2016, forma parte de una serie de publicaciones que la Asociación Civil Paz Activa desarrolla desde el año 2012, en alianza estratégica con la Fundación Zoom.

Como cada año, presentamos los datos arrojados por nuestro estudio hemerográfico 2016, así como el análisis del último Anuario de Mortalidad emitido por el Ministerio del Poder Popular para la salud correspondiente al año 2013. Adicionalmente, incluimos el artículo "Protestas Sociales y Seguridad Vial en Venezuela" escrito por Mayerling Vera Merlo, Directora de la Asociación Civil Llamado a la Conciencia Vial.



ISBN: 978-980-7607-15-5

