



OBSERVATORIO
SEGURIDAD VIAL



PAZ
ACTIVA
ASOCIACION CIVIL

VI Informe sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela
Observando desde la sociedad civil 2017

9 789807 1607 1791



MEMBER OF THE

Global Alliance of
NGOs for Road Safety



ZOOM
FUNDACIÓN



fundación
Seguros Caracas



VI Informe sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela

• Observando desde la sociedad civil 2017 •



© Asociación Civil Paz Activa, 2018
Observatorio de Seguridad Vial, 2018
Todos los derechos reservados
Caracas, Venezuela

Director Ejecutivo
Luis Cedeño

Junta Directiva
Luisa Berlioz
Marcos Carrillo
Abelardo Noguera

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

Diagramación: Aitor Muñoz E.
Coordinadora Editorial: Dayana Betancourt

Investigadores:
Javier Ignacio Mayorca
Celia Herrera

Diseño de la Portada: Aitor Muñoz
Depósito Legal: MI2018000825
ISBN: 978-980-7607-17-9

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.

Introducción 5

Capítulo I:

Estudio comparativo sobre muertes violentas en siniestros viales en Venezuela durante 2015 y 2016, con base en la data recabada en los sitios de suceso por el cuerpo de Policía Nacional Bolivariana 7

Introducción 7

Hallazgos del análisis 11

Conclusiones 28

Bibliografía..... 31

Capítulo II:

Crisis del transporte en Venezuela 33

Antecedentes 33

Situación actual del transporte en Venezuela y posibles causas 39

Legislación de tránsito vigente que se transgrede 59

Análisis de los siniestros viales ocurridos 81

Bibliografía 87

Nuestras conclusiones y recomendaciones 91

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 en nuestro país.

En el presente informe contaremos con información oficial recabada en los sitios de suceso por el cuerpo de la Policía Nacional Bolivariana, analizaremos las muertes violentas por siniestros viales ocurridos en Venezuela durante el año 2015 y 2016, en el cual se muestra información importante acerca de las tendencias de estos eventos ratificando como principal causa las atribuibles al conductor “fallas humanas”.

Desde el Observatorio exhortamos a las autoridades a brindar la información oficial relacionada con la siniestralidad vial en el país, cabe destacar que continuamos teniendo un desfase con los Anuarios de Mortalidad, que son estadísticas vitales para poder aportar soluciones alternativas y acciones en torno al tema de la Seguridad Vial en Venezuela.

Adicionalmente, incluimos el artículo “Crisis del transporte en Venezuela”, escrito por la Ingeniero Celia Herrera especialista en Seguridad Vial, quien realiza un análisis exhaustivo de las posibles causas de la crisis en el sistema de transporte en el país, hasta llegar a la solución anunciada por el ejecutivo nacional la utilización de los vehículos tipo pick up, que coloquialmente son llamados “perreras” analiza la cantidad de accidentes de tránsito que han ocurrido debido a estos vehículos y además explica cuales son las leyes que se violentan al utilizar estos medios de transporte.

Se pretende con el presente informe visibilizar la problemática asociada al tema de seguridad vial en Venezuela, el deterioro del transporte público y exhortar las autoridades tanto nacionales como regionales y municipales a que asuman con responsabilidad este grave problema y se avoquen urgentemente a la solución de este a través de acciones firmes.

Finalmente pese a las limitaciones, seguimos ratificando nuestro compromiso con la sociedad venezolana, nuestro propósito es visibilizar los avances y retrocesos en las políticas públicas implementadas en materia de seguridad vial en Venezuela.

CAPÍTULO I

Estudio comparativo sobre muertes violentas en siniestros viales en Venezuela durante 2015 y 2016, con base en la data recabada en los sitios de suceso por el cuerpo de Policía Nacional Bolivariana.

Introducción

El presente informe analiza las estadísticas policiales sobre muertes violentas en siniestros viales con vehículos automotores en Venezuela correspondientes a los años 2015 y 2016.

Estos registros fueron elaborados con base en la data levantada por el Servicio de Tránsito Vial de la Policía Nacional Bolivariana (PNB), una dependencia del Ministerio de Relaciones Interiores de Venezuela con atribuciones de auxiliar de policía judicial en materia de investigación de accidentes de tránsito¹. Esto implica que la información consignada en las páginas que se verán a continuación difiere en algunos aspectos de la utilizada en informes previos del Observatorio de Seguridad Vial, que abrevaban esencialmente de los Anuarios de Mortalidad del Ministerio para la Salud, por una parte, y por la otra de las noticias divulgadas por medios de prensa en los distintos estados del país.

¹ El Servicio de Tránsito Terrestre del Cuerpo de Policía Nacional Bolivariana –en algunos lugares llamado Servicio de Tránsito Vial- fue creado formalmente en junio de 2012. Según la página web de la institución, tiene la misión fundamental de “controlar y regular el tránsito vehicular que utiliza las vías públicas y terrestres del país, para garantizar una prevención efectiva de accidentes, protección de la vida humana, del ambiente y bienes materiales, así como garantizar el libre desplazamiento de personas, vehículos y semovientes por todo el territorio nacional”. Ver <http://www.policianacional.gob.ve/index.php/servicios/transito-terrestre>

El uso de esta nueva fuente tiene diversos puntos favorables. En primer lugar, se trata de información más fresca que la emitida en los anuarios de mortalidad del Ministerio para la Salud, la cual generalmente tiene un rezago de tres años. La proximidad entre los hechos analizados y su conocimiento público permite adoptar decisiones más asertivas, puesto que se refiere a situaciones que probablemente hayan cambiado poco o nada. Por otra parte, los anuarios de mortalidad son emitidos generalmente en tradicional soporte de papel, mientras que la versión electrónica está en PDF. Pero los cuadros estadísticos de la Policía Nacional Bolivariana están en un formato Excel que permite obtener información detallada sobre ciertos aspectos de la accidentalidad.

Del otro lado, la data levantada por la PNB inicialmente puso énfasis en categorías de clasificación de tiempo, lugar y posible causa del siniestro. Pero dejaba a un lado otras categorías, como por ejemplo el sexo y la edad de las personas afectadas de alguna manera en cada caso, así como los tipos de vehículos involucrados en cada hecho (motocicleta, bicicleta, camión, camioneta o automóvil). Tales aspectos fueron incorporados por primera vez en las bases de datos correspondientes a 2016, con la cooperación del Observatorio Venezolano de Seguridad.

Para subsanar esta deficiencia, en el presente informe se toma en cuenta como punto de partida los parámetros básicos de análisis utilizados en la base de datos sobre accidentes de tránsito correspondientes a 2015, y en lo posible se establecerán comparaciones con los mismos aspectos del año siguiente. No obstante, en lo atinente a 2016 también se hará referencia específica de las categorías que no tienen punto de comparación con respecto al período precedente. Esto permitirá establecer una continuidad en los estudios que puedan ser hechos en un futuro tomando como insumos los datos de la misma fuente.

Esta es la primera vez que una organización de la sociedad civil elabora un informe sobre accidentalidad en Venezuela basado en la fuente cuyos funcionarios, precisamente, son los encargados de hacer los levantamientos y estudios correspondientes a cada siniestro reportado en el país. Al respecto, se debe destacar que la estructura del Servicio de Tránsito Vial de la PNB fue creada con posterioridad al inicio formal de funciones del referido cuerpo policial. Sus agentes –hoy asimilados plenamente a la estructura orgánica de la PNB– en buena medida procedían del extinto Cuerpo Nacional de Vigilancia del Transporte y Tránsito Terrestre. Este retardo se debió a una reticencia de los antiguos *fiscales de tránsito* para asimilarse al nuevo régimen, que los obligaba a convertirse en “policías integrales”, a estar armados y actuar en procedimientos de seguridad ciudadana que van más allá de las meras funciones de vigilancia del uso de las vías públicas. (Diario El Impulso, 2012). Una vez resuelto este conflicto, el Servicio de Tránsito Terrestre de la PNB fue expandiéndose por todo el país, en la medida en que se graduaban las nuevas cohortes de oficiales. Hoy en día, esta dependencia de la PNB posee oficiales destacados en todos los estados del país².

Este documento, sin embargo, no tiene la cualidad de *autorizado*, en el sentido de que los datos hayan sido suministrados voluntariamente por la estructura institucional que los emitió, con la finalidad de reflejar una situación de la manera más veraz. En este sentido, aunque se trata de datos oficiales, se debe aclarar que fueron conocidos de manera extraoficial. Desde hace más de quince años, el Estado venezolano ha seguido una línea de opacidad que abarca a todas las instituciones, incluidas las que hacen vida en el ámbito de la seguridad ciudadana. El hecho de que

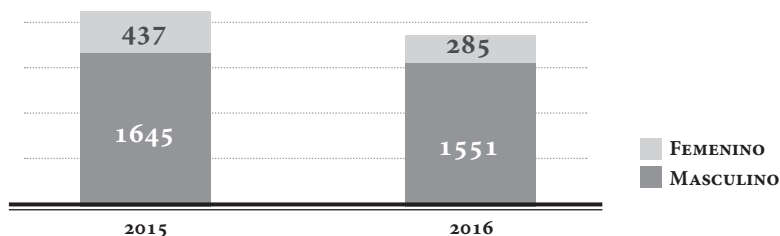
² Una relación de “capacidad operativa” a la que se tuvo acceso en el mes de marzo indica que la PNB tiene actualmente 26.333 funcionarios. De ellos, 7.456 están adscritos al Servicio de Vigilancia Vial, y están desplegados en todos los estados del país.

se pudieran conocer las estadísticas relativas a los accidentes de tránsito reportados durante dos años consecutivos no es indicador de ningún cambio en cuanto a las restricciones imperantes para acceder a la información oficial. En cambio, sí es una evidencia más de que adentro de tales instituciones persisten personas que todavía en la actualidad se manejan con un sentido democrático en cuanto al manejo de la información.

Hallazgos del análisis

Durante el año 2015 fueron reportadas en Venezuela 2.082 defunciones por accidentes³ de tránsito, mientras que en 2016 esta cifra descendió a 1.836. Las tasas nacionales se ubicaron, respectivamente, en 6,79 y 5,99 por cada 100.000 habitantes.⁴ Esto incluye todas las muertes reportadas de conductores, copilotos, acompañantes o pasajeros, así como también las de peatones o transeúntes que pudieron perder la vida en forma inmediata al verse impactados en tales hechos. Sin embargo, la estadística no abarca a aquellas personas que pudieron fallecer tiempo después, como consecuencia directa de estos siniestros. Los sexos de las personas fallecidas en ambos años pueden ser apreciados en el siguiente gráfico:

Gráfico 1. Distribución por sexo de las muertes por siniestros viales en Venezuela (2015-2016)



Fuente: PNB

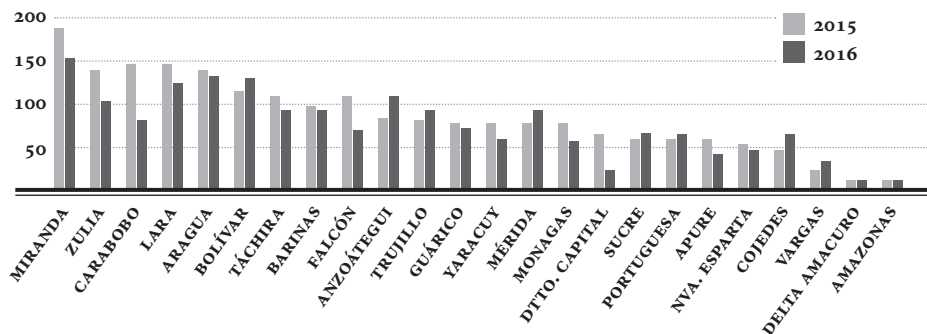
³ La Real Academia de la Lengua Española define a los accidentes como un “suceso eventual o acción de que resulta daño involuntario para las personas o las cosas”. En términos generales, los accidentes pueden ser causados por impericia, negligencia o imprudencia (PORTO, 1960). Arteaga (1995) aclara que el (los) responsable (s) de los accidentes no quedan eximidos de responsabilidad penal por las consecuencias sufridas por terceros, es decir, el daño que resulte, solo que carece de agravante debido a la falta de dolo o voluntad. En la investigación de los accidentes es vital la correcta identificación de los factores que se conjugaron para producir el resultado, que por definición es no deseado.

⁴ La base de población tomada en cuenta para este cálculo fue la proyección establecida para el año 2015 por el Instituto Nacional de Estadística (INE), sobre la base del último censo nacional de población y vivienda.

Llama la atención de los dos registros arrojan totales inferiores al mínimo histórico reportado en la serie estadística elaborada con base en datos de los anuarios de mortalidad del Ministerio de Salud, que fue de 4.060 en 1997. Las causas de esta discrepancia pudieran ser múltiples: distintos criterios para la clasificación de las defunciones entre el despacho de Salud y el órgano policial, disminución del parque automotor producto de la recesión económica, efectividad de campañas preventivas y desagregación de las defunciones registradas mucho después de levantado los siniestros, aunque directamente ligadas a ellos.

1.1.-La mortalidad en las entidades federales:

Gráfico 2. Número de muertes por siniestros viales de vehículos de motor en Venezuela según entidad federal (2015 vs. 2016)



Fuente: Policía Nacional Bolivariana

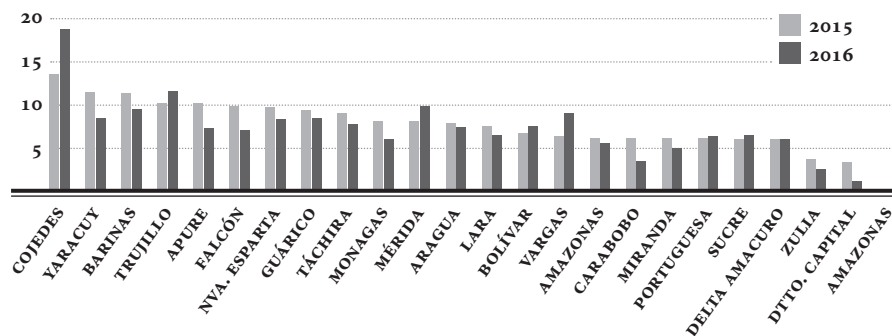
Durante el bienio analizado se incrementaron las muertes en ocho estados del país (Bolívar, Anzoátegui, Trujillo, Mérida, Sucre, Portuguesa, Cojedes y Vargas), mientras que solo Delta Amacuro tuvo un registro

idéntico en ambos años. En el resto de los estados (14) las cifras de defunciones disminuyeron en 2016 con respecto al primer año tomado en consideración.

Las mayores bajas en cuanto a muertes fueron reportadas en Distrito Capital (municipio Libertador), donde fue de 65%, y en Carabobo (-45%). En ambos años, el estado Miranda tuvo las cifras más elevadas de muertes por accidentes de tráfico, aunque para el segundo de la serie reportó una baja de 19,4% en este rubro.

A continuación, **las tasas de mortalidad** por siniestros viales durante el lapso analizado, en cada uno de los estados del país:

Gráfico 3. Tasas de mortalidad por siniestros viales en Venezuela, según estados (2015 vs. 2016)



Fuente: Policía Nacional Bolivariana

Las tasas muestran el cociente entre las víctimas o número de personas fallecidas en determinada área, y la población de ese mismo territorio⁵.

⁵ Debido a que las proyecciones de población se efectúan durante el procesamiento de los datos del censo de población inmediatamente anterior, las tasas reales pueden diferir con respecto a las aquí

Esto permite establecer la magnitud del problema bajo estudio, y facilita las comparaciones posteriores.

En ambos años de la serie de Cojedes, un estado predominantemente rural, aparece con las tasas más elevadas de mortalidad por accidentes de tráfico. El estado andino de Trujillo, que figuró con la cuarta tasa más alta en 2015, pasó al segundo lugar en 2016. Mérida y Vargas, respectivamente, ocuparon el tercero y el cuarto lugares al finalizar el último año.

Miranda y Zulia, que figuraban en los primeros lugares entre los estados con mayores cifras netas de muertes, pasaron al grupo de las entidades federales con las tasas más bajas, junto a Distrito Capital (Libertador).

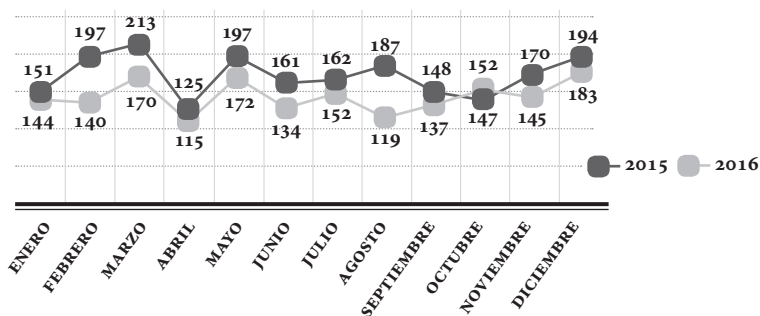
En cuanto a las tasas, se observaron incrementos para el segundo año de la serie en Cojedes, Trujillo, Mérida, Bolívar, Vargas, Portuguesa y Sucre. Los saltos más pronunciados fueron los del primer estado y Vargas, en ambos casos superiores al 45%. Este punto debe llamar la atención de las autoridades encargadas de aplicar medidas de prevención y control.

1.2.- Factores situacionales en las muertes por accidentes de tránsito.

A pesar de las disparidades en las bases de datos elaboradas por la PNB, ha sido posible revisar algunos aspectos situacionales relativos a las muertes por accidentes de tráfico en el país durante el bienio analizado. El primer aspecto se refiere a los totales mensuales de defunciones.

Aunque las cifras naturalmente difieren en ambos períodos, se observa un comportamiento regular, con altas y bajas en los números de muertes que coinciden generalmente en los meses de estos años, con la clara excepción de agosto, cuando la cifra se elevó en 2015 y bajó en 2016.

señaladas en virtud de procesos que podrían ocasionar impactos estadísticos sobre la población, como por ejemplo los movimientos migratorios masivos.

Gráfico 4. Muertes por siniestros viales en Venezuela según meses del año (2015 vs. 2016)

Fuente: Policía Nacional Bolivariana

Esta similitud puede ser un indicador sobre la existencia de estacionalidades en las muertes por accidentes de tráfico, es decir, lapsos del año en los que tradicionalmente se incrementa la posibilidad de “picos” en las cifras por muertes, en virtud de diversos factores, como pueden ser la mayor circulación de vehículos, menor vigilancia por las autoridades, mayor consumo de drogas (lícitas e ilícitas), lluvias más frecuentes, etc.

Veamos, por ejemplo, los carnavales de estos años. Ambos se desarrollaron en febrero (lunes 16 y martes 17 para 2015, y lunes 8 y martes 9 para 2016). En 2015 hubo en total 197 muertes para ese mes, y 140 el mismo mes de 2016. El primero representó un alza con respecto al mes precedente, mientras que el otro una muy leve baja. Estos números no dan el nivel de detalle necesario para establecer la existencia de un comportamiento constante.

Como se sabe, las movilizaciones en las vías públicas correspondientes a los carnavales comienzan el fin de semana anterior a los días de la fiesta propiamente dichos. Por ende, se debe totalizar el número de muertos reportado a partir del viernes previo. En el asueto de 2015 hubo 40, y 29

el año siguiente. Esto arroja promedios de ocho y seis muertos diarios durante las fiestas, respectivamente. Los promedios diarios de muertes por accidentes de tráfico para estos años fueron, 5,7 (2015) y 5 (2016). De manera que, efectivamente, en ambos carnavales se produjeron sendos incrementos en cuanto a estos promedios de defunciones por accidentes en las vías de cada año: 40% en el de 2015 y 20% en el de 2016. Esto sucede a pesar de los llamados *operativos* que en cada una de estas épocas despliegan las autoridades en todos los niveles de gobierno.

Pero hay días feriados en los que no se hacen tales despliegues de fuerzas. Uno de ellos es el del 12 de octubre, llamado Día de la resistencia indígena⁶. En el caso de 2015, esa fecha fue un lunes, por lo que las movilizaciones de vehículos comenzaron el viernes anterior. Durante esos cuatro días murieron 25 personas en siniestros viales. El promedio de defunciones fue de 6,2. En 2016 este feriado fue un miércoles, y ese día murieron ocho personas. Por ende, hubo importantes diferencias con respecto al promedio diario de muertes para ambos años, e incluso cifras más elevadas que las vistas para los asuetos en los que sí se hacen despliegues de vigilancia por parte de las autoridades.

1.3.-Causas inmediatas de los siniestros viales mortales

Una de las principales tareas de los agentes que hacen el levantamiento de los accidentes es determinar las causas o factores que pudieron incidir para ocasionar este resultado. En esta pesquisa deben ser aplicadas técnicas de criminalística, que por regla general implican un análisis minucioso del sitio o de los sitios de suceso (cuando se trata de siniestros complejos), así como también las entrevistas a testigos, participantes o no de la situación.

⁶ A partir de 2002, por decisión presidencial, esta fecha pasó a ser denominada Día de la Resistencia Indígena. Sin embargo, desde entonces hasta ahora ha continuado siendo un feriado.

De manera que, la determinación de la causa es un paso importante en este proceso, pues permitirá establecer si intervino alguna conducta punible, que incluso pudiera encuadrarse en el ámbito del dolo. La investigación de accidentes, por tanto, tiene complejidades. Soderman y O'Connell (1990) indican que la primera acción de los cuerpos de seguridad debe ir encaminada a dos objetivos fundamentales: proteger a los sobrevivientes, procurando una atención médica inmediata, y resguardar el sitio del suceso. Posteriormente, se pueden iniciar las acciones tendentes a la colección de pruebas sobre el hecho: 1) identificar al conductor o los conductores; 2) localizar a los vehículos involucrados; 3) determinar la secuencia de hechos que desembocó en el resultado bajo pesquisa; 4) levantar las pruebas correspondientes, y 5) determinar si hubo “negligencia punible”.

Por ende, al indicar las causas de un siniestro los agentes hacen una apreciación subjetiva, aunque basada en las máximas de experiencia y el entrenamiento recibido para cumplir con esta tarea.

En la base de datos correspondiente a 2015 estaban especificados 36 factores que podían generar un siniestro. Para el año siguiente, esta lista fue condensada en veinte. Una de las condiciones que se pudo apreciar en cuanto a la configuración de estos archivos es que a los siniestros solo se les atribuyó una sola causa, lo que constituye una discrepancia en cuanto a la naturaleza de los hechos investigados, que son por esencia multifactoriales en cuanto a su génesis.⁷ En otras palabras, no existe un accidente ocasionado por un solo factor.

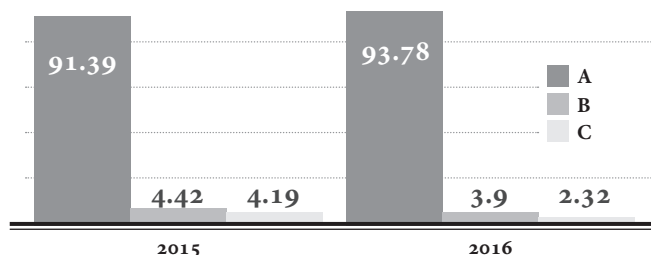
Una vez hecha esta aclaratoria, se tomará la data como la apreciación de la causa principal o preponderante.

⁷ En ocasiones, incluso, los reportes no hacen ninguna aproximación sobre el principal factor causante del siniestro. El espacio, simplemente, se deja en blanco a los efectos de la base de datos. Estos casos no fueron tomados en cuenta para el cálculo de los factores que pudieron incidir en los casos con fallecidos.

En este sentido, y para mejor comprensión, los casos serán agrupados según tres grandes causas:

1. los atribuibles al conductor o a sus acompañantes, que comprenden causas catalogables como formas de imprudencia, impericia, inobservancia de las normas y negligencia;
2. los atribuibles a las condiciones del vehículo, que generalmente se traducen en fallas fatales durante el funcionamiento, y
3. los atribuibles al medio terrestre de circulación y al entorno ambiental, que son imponderables súbitos o circunstancias sobrevenidas sin que pudiesen ser evitadas por el conductor.

Gráfico 5. Causas de los siniestros viales fatales en Venezuela (2015 vs. 2016)



Fuente: Policía Nacional Bolivariana elaboración propia

Nota: Para mejor comprensión de la clasificación de los casos, remitirse a la explicación hecha más arriba. Los valores son expresados en porcentajes.

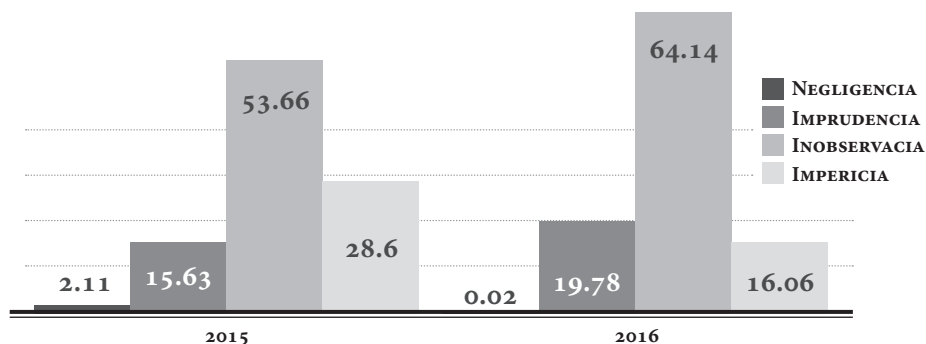
Es claro que, según la apreciación de los funcionarios que atienden las colisiones, volcamientos y arrollamientos, los problemas asociados con factores humanos tienen una incidencia predominante. Esta conclusión se reafirma si se aprecia que la influencia del conductor o del propietario

también se extiende hasta el segundo grupo de factores, relativos a las condiciones del vehículo. Una falla en los sistemas de dirección, frenado, cauchos o iluminación puede ser la consecuencia de la ausencia de aplicación de un programa de mantenimiento mínimo.

En el tercer grupo de factores, relacionados con las condiciones del medio terrestre de circulación y del ambiente, hubo casos en los que el accidente fatal fue atribuido a la existencia de objetos colocados en la vía, y en algunas oportunidades arrojados al vehículo en marcha. Esto desde luego puede indicar la existencia de una acción criminal destinada a detener el vehículo, posiblemente con la finalidad de asaltar a sus ocupantes o perpetrar algún otro delito. También puede ser la consecuencia de actos negligentes de terceras personas, que inciden negativamente en las condiciones de la vía.

Al hacer un análisis más detallado de las causas englobadas en el primer grupo (A), las bases de datos de la PNB indican lo siguiente:

Gráfico 6. Clasificación de los factores humanos en siniestros viales en Venezuela (2015 vs. 2016)



Como se puede apreciar, la inobservancia de las normas cobró relevancia como factor determinante en los accidentes fatales. Según las apreciaciones policiales, la norma cuyo cumplimiento se omite con mayor frecuencia en estos casos es el límite de velocidad. Hay quienes tienden a encuadrar esta conducta dentro de la imprudencia. No obstante, creemos con Arteaga Sánchez (1995) que la imprudencia carente de cautela, caracterizada por la ligereza, insuficiente ponderación y una escasa consideración por los intereses ajenos. La conducta imprudente no necesariamente implica una violación expresa de las normas: se puede propiciar un accidente fatal cuando se intenta sobrepasar a otro conductor en un área permitida, aunque sin haberse percatado con anterioridad si venía otro vehículo.

Los casos de impericia, a los efectos de este informe, son atribuibles directamente a los profesionales del volante, personas que obtienen su sustento debido al manejo de algún vehículo automotor, y quienes en la ejecución de tal oficio participan en un accidente, cuando se supone que esto no debería ocurrir en virtud de que poseen un entrenamiento y experiencia superiores.

La impericia fue diagnosticada directamente por los agentes que hicieron en levantamiento del siniestro.

1.4.-Aspectos específicos relacionados con la base de datos sobre accidentes de tráfico mortales correspondiente a 2016

En la base de datos sobre siniestros viales mortales correspondiente a 2016, la PNB incorporó nuevas categorías y configuró las tablas de manera tal que se pueden hacer diversos cruces de variables.

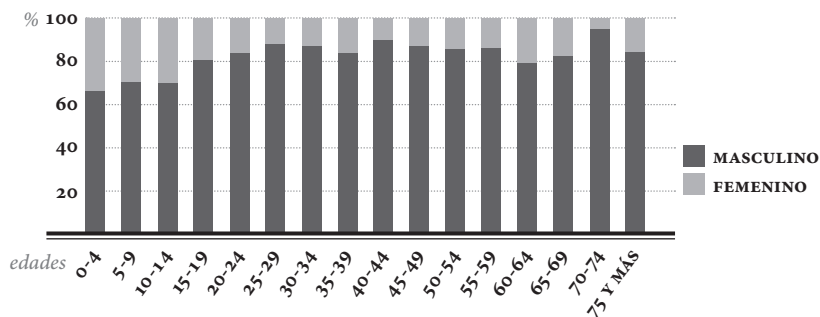
En lo relacionado a este informe, serán analizados los datos referidos al sexo y la edad de las víctimas, los días de la semana y las horas en las que ocurren los siniestros viales mortales, así como también los vehículos involucrados en tales hechos y las vías de comunicación donde ocurrieron.

Se debe aclarar que estos datos no figuran en los archivos correspondientes a 2015.⁸

1.4.1.-Características de sexo y edades de las víctimas involucradas en siniestros viales mortales durante 2016

La distribución relativa de las muertes por siniestros viales en Venezuela, según los grupos de edad y sexo durante 2016 pueden ser apreciadas en el siguiente gráfico:

Gráfico 8. Distribución relativa de muertes por siniestros viales en Venezuela según sexo y edad (2016)



Fuente: Policía Nacional Bolivariana

⁸ Presumiblemente, la base de datos correspondiente a 2016 fue mejorada con la cooperación de técnicos del Observatorio Venezolano de Seguridad.

Se debe aclarar que durante este periodo hubo 41 personas de sexo femenino y 126 masculinos fallecidos cuyas edades no fueron precisadas por los agentes que hicieron el levantamiento de los siniestros. Esto puede tener diversas razones, tales como el estado de los cadáveres hallados en el lugar del siniestro y la indisponibilidad del dato concreto de la edad, en virtud de la ausencia de documentos de identidad u otro elemento documental que permitiera precisarla. Igualmente, existe la posibilidad de que la persona falleciera con posterioridad al siniestro y no y no se obtuviera esta información. Desde luego, esto indica una falta de seguimiento a los casos hasta el momento en que se lleva a cabo la identificación mediante técnicas forenses.

La tendencia de las personas de sexo masculino a incrementar el peso relativo como víctimas fatales de siniestros se incrementó durante 2016, en términos generales, en la medida en que las edades fueron mayores. Los valores porcentuales más elevados correspondieron a los grupos de 70 a 74 años de edad, 40 a 44 años y desde los 25 hasta los 34 años. Sobre este punto, se podrían trazar algunas hipótesis.

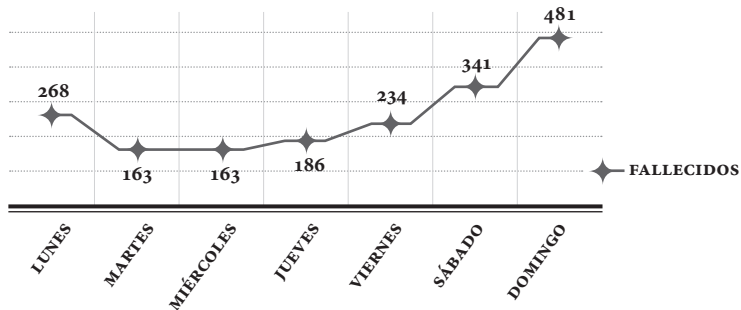
Una se refiere a la mayor exposición en las vías públicas de las personas de sexo femenino hasta los 20 años de edad. A partir de ese momento, eventos tales como la maternidad o la participación de las mujeres en la consolidación de los hogares pueden llevarlas a una menor exposición en situaciones que las involucran en siniestros viales con desenlace fatal. Otras explicaciones podrían referirse al impacto diferenciado de la crisis económica en la posibilidad de utilizar vehículo, y por ende exponerse a siniestros viales; la posible reafirmación de ciertos valores como la prudencia y el acatamiento de las normas entre las mujeres, y no tanto entre los hombres, entre otros.

Visto como un todo, se podría decir que durante 2016 por cada persona de sexo femenino que perdió la vida como consecuencia de un siniestro vial, hubo más de cinco personas masculinas en la misma condición.

1.4.2.-Los días y las horas en los que fueron reportados los siniestros viales con fallecidos durante 2016

Una valiosa información se refiere a los días de la semana y las horas de estos días en las que ocurren los siniestros viales con saldo de personas fallecidas. Esto permite aclarar un poco más la situación en la que ocurren tales eventos.

Gráfico 8. Casos de muertes por siniestros viales en Venezuela según día de la semana (2016)

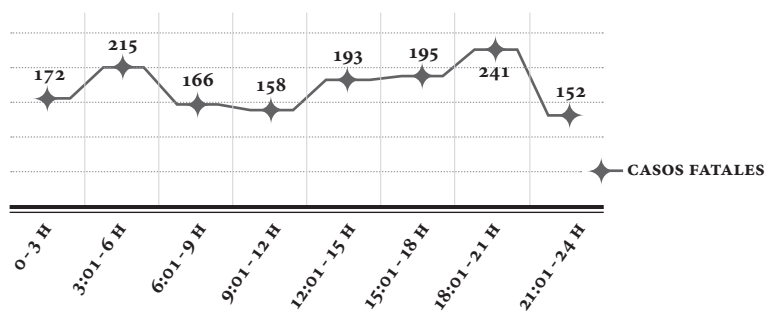


Fuente: Policía Nacional Bolivariana

Entre los días lunes y jueves de 2016, la media de fallecidos por siniestros viales fue de 195, mientras que los días de fin de semana (viernes, sábado y domingo), la media fue de 352 fallecidos, 89,5% superior a la de los cuatro días previos de la semana.

Este es un claro indicador sobre el incremento de la frecuencia de los accidentes fatales durante los fines de semana en las vías del país. La abierta diferencia entre las medias de ambos lapsos de la semana ameritaría una investigación más profunda, tomando en consideración que los fines de semana la tendencia general sería a la desmovilización, habida cuenta de la crisis económica que ya para entonces se manifestaba en el país. Por ende, se puede inferir que los factores de riesgo para accidentes fatales cobran enorme relevancia durante los últimos días de la semana.

Gráfico 9. Casos de muertes por siniestros viales en Venezuela según hora del día (2016)



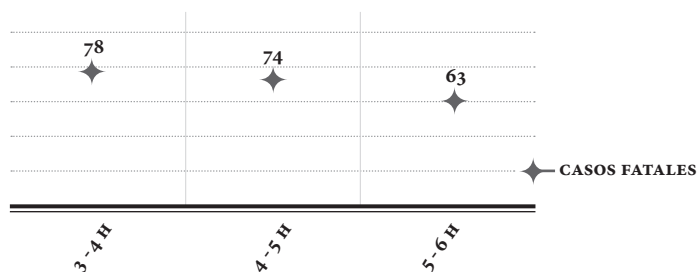
Fuente: Policía Nacional Bolivariana

Las cifras muestran una tendencia al incremento de la frecuencia de los siniestros fatales en la medida en que avanzan las horas del día, y en especial las de la tarde y las primeras tres horas de la noche, que fueron para 2016 las que obtuvieron los mayores registros de accidentes con fallecidos. Luego de las 21 horas (9 pm), la cifra cae de manera abrupta, y en las madrugadas vuelve a incrementarse. De hecho, el lapso entre las 3 h y 6 h totalizó el segundo mayor registro de toda la serie.

Una explicación a este comportamiento, aparentemente errático, debe tomar en consideración la forma como interactúan los distintos factores establecidos por los diagnósticos policiales en los siniestros viales con fallecidos. Por ejemplo, si el exceso de velocidad es –dentro de la inobservancia de las normas– la principal razón, es lógico que la mayor cantidad de siniestros fatales ocurra en situaciones de escaso tráfico, puesto que eso permite sobrepasar los límites establecidos con mayor facilidad.

El registro correspondiente al lapso de la madrugada (3 h a 6 h) amerita un examen detenido.

Gráfico 10. Casos de muertes por siniestros viales en Venezuela, en el rango de 3 h a 6 h (2016)

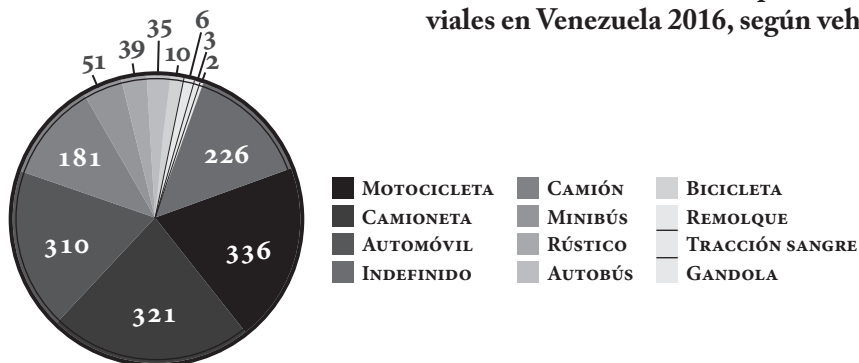


Fuente: Policía Nacional Bolivariana

Durante la segunda mitad de la madrugada los casos de siniestros con muertos fueron en declive con el pasar de las horas. En este lapso los excesos de velocidad se conjugan con la ausencia de vigilancia policial en las vías y otros factores como pueden ser la mayor presencia de personas que manejan bajo la influencia de la ingesta de drogas (lícitas o ilícitas) y una mayor vulnerabilidad a las deficiencias de las vías públicas (mala iluminación, huecos, derrumbes, fallas de borde, etc).

1.4.2.- Los vehículos involucrados en siniestros viales con fallecidos durante 2016

Gráfico 11. Casos de muertes por siniestros viales en Venezuela 2016, según vehículo



Fuente: Policía Nacional Bolivariana

Para este conteo fueron evaluados 1536 casos. Hubo 226 en los que no se determinó el tipo de vehículo involucrado en la muerte. Esto podría referirse a muertes por arrollamiento, en los que los perpetradores abandonan el sitio del suceso utilizando sus propios vehículos.

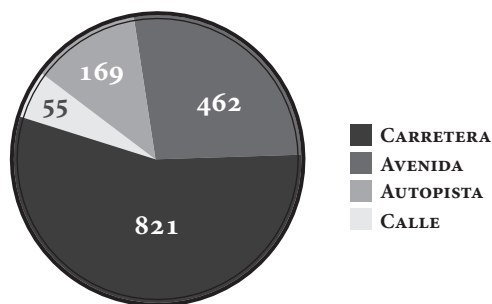
La motocicleta obtuvo el mayor registro en cuanto a vehículo involucrado en el siniestro fatal. Sin embargo, las camionetas y los automóviles también lograron totales muy cercanos.

Otro aspecto llamativo es que los transportes colectivos (minibuses y autobuses) estuvieron involucrados en 86 casos fatales, los cuales –a juzgar por las noticias divulgadas a través de la prensa– suelen arrojar múltiples fallecidos, así como también personas lesionadas. Sobre este punto, los registros indican que los estados Anzoátegui y Miranda tuvieron las cifras más elevadas de casos fatales, con 23 y 19 respectivamente. Este

dato en sí mismo constituye un llamado de atención a las autoridades encargadas de la vigilancia en esas zonas, y en especial en las vías que comunican a ambos estados, como con la Troncal 9 y la autopista Gran Mariscal de Ayacucho.

1.4.3.-Las vías de comunicación donde ocurrieron los siniestros viales con fallecidos durante 2016

Gráfico 12. Muertes por siniestros viales en Venezuela 2016, según tipo de vía



Fuente: Policía Nacional Bolivariana

Las carreteras fueron durante 2016 el escenario de la mayor cantidad de siniestros viales con saldo de muertos. Aunque haría falta una mayor profundización en cuanto a los factores que pudiesen conjugarse aquí, se debe recordar que los límites de velocidad fijados en el país para este tipo de vía están entre los 40 kms/hora y 60 kms/hora, lo que frecuentemente es sobrepasado por los conductores de todo tipo de vehículos, según se ha podido apreciar de forma empírica. Otros factores como las condiciones de las vías, la escasa vigilancia y el deterioro del parque automotor podrían estar incidiendo en este resultado.

Conclusiones

*Las bases de datos elaboradas por el Ministerio de Relaciones Interiores, Justicia y Paz, a través del Cuerpo de Policía Nacional Bolivariana, que constituyen la materia prima para la elaboración del presente informe, constituyen una importante herramienta para la toma de decisiones sobre el problema de la accidentalidad, y en específico sobre las defunciones por siniestros viales en el país, puesto que poseen un mayor grado de actualización que los anuarios de mortalidad del Ministerio para la Salud. Sin embargo, los constantes cambios en los procesos de formación y en la presentación de las estadísticas merman la capacidad para hacer comparaciones entre los distintos períodos.

*En cuanto a la distribución por sexos de las defunciones, las personas de sexo masculino representaron la mayoría de la población afectada en los dos años objeto de este informe. Esta tendencia general se reafirma cuando se analizan las cifras en cada uno de los grupos de edad. Esto representaría un cambio en la tendencia observada al respecto en el V Informe sobre la Situación de Seguridad Vial en Venezuela. Este documento, basado en los anuarios de mortalidad del Ministerio para la Salud, indica que “la población femenina infante (1 a 9 años), adolescente (10-19 años) y adulto mayor (55 y más años) concentra más proporción de fallecidos por siniestros viales que los hombres de las mismas edades”. (2017) Esta discrepancia podría ser el reflejo de un cambio en las tendencias observadas con respecto a este tópico, o una consecuencia de la utilización de distintas fuentes para analizar el mismo asunto.

*Al analizar los meses del año en los que ocurren las defunciones por siniestros viales, llama la atención que los resultados en cuanto a altas y

bajas fueron constantes en ambos años, salvo algunas excepciones. Esto confirmaría la existencia de estacionalidades, es decir, lapsos del año en los que suelen aumentar los accidentes, y las consecuentes defunciones en las vías del país.

*Uno de los aspectos que más fue afectado por el cambio de los parámetros de clasificación se relacionó con las causas de los siniestros fatales. Fue necesario hacer un reagrupamiento de la información, tomando en cuenta los parámetros usualmente aplicados al respecto. Las causas atribuibles al conductor, denominadas genéricamente “fallas humanas”, predominaron en ambos años, con una tendencia a reafirmarse en 2016. En general 9 de cada 10 siniestros con fallecidos son atribuibles a acciones u omisiones del conductor. La inobservancia de las normas, en especial los límites de velocidad, destaca como primera causa específica. Cabe señalar que, en cualquier estudio sobre factores situacionales en conductas que se constituyan como faltas o delitos, la presencia o ausencia de vigilancia es un factor a tomar en cuenta. Sin embargo, las bases de datos elaboradas por la PNB no lo indican de manera expresa. La presencia masiva de vigilancia en las vías, en la forma de los denominados *operativos*, tuvo un efecto disuasivo sobre la inobservancia de las normas que, aunque pueda ser limitado, impacta las cifras de defunciones. Esto se pudo apreciar en el análisis de los promedios de muertes durante los asuetos de carnaval –cuando hubo gran despliegue de funcionarios en las vías del país- y otros feriados.

*Al analizar los registros específicos de 2016, se encuentra un marcado incremento en la frecuencia de los siniestros con fatalidades durante los fines de semana, es decir, entre los viernes y los domingos. En los días laborables –de lunes a jueves- el registro disminuye. La proporción

es de casi 2:1. Nuevamente, uno de los factores a considerar se refiere a la presencia o ausencia de vigilancia en las calles, así como también la evidente merma en la capacidad de respuesta de los cuerpos para la atención de emergencias, cuyos funcionarios- como los policías- laboran por guardias durante los fines de semana.

*Los registros referidos a 2016 indican que las primeras horas de la noche, así como la última parte de la madrugada (3 h a 6 h) acumularon la mayor cantidad de reportes de siniestros con defunciones. En este sentido, es necesario profundizar en torno a las causas, tomando en cuenta multiplicidad de factores, como pueden ser el estado de las vías, la inobservancia de las normas sobre límites de velocidad y uso de drogas, lícitas e ilícitas, así como la ausencia de funcionarios de seguridad y de atención para emergencias, que pueden incrementar la gravedad de las consecuencias de un siniestro.

*Aunque las motocicletas figuraron el primer lugar entre los vehículos involucrados en los siniestros con defunciones durante 2016, el dato más llamativo en este rubro se refiere al número de eventos en los que estuvieron involucrados vehículos de transporte colectivo (busetas y autobuses), en especial en los estados Anzoátegui y Miranda.

*Cojedes, Trujillo y Barinas fueron en promedio anual los estados con las tasas más elevadas de muertes por siniestros viales. Se trata de zonas predominantemente rurales, donde los traslados se hacen por las carreteras. Esta es una tendencia que ameritaría un estudio detallado, para el diseño de programas de vigilancia y prevención.

Bibliografía

ARTEAGA S., A. (1995). *Derecho penal venezolano*. Caracas: Paredes editores.

Diario El Impulso. (21 de Junio de 2012). Vigilantes de Tránsito de brazos caídos. *El Impulso*, págs. <http://www.elimpulso.com/noticias/regionales/vigilantes-de-transito-de-brazos-caidos>.

PAZ ACTIVA. (2017). *V Informe sobre la Situación de Seguridad Vial en Venezuela*. Caracas: Asociación Civil Paz Activa.

PORTO, G. (1960). *Manual de criminalística*. Sao Paulo: Servicio Gráfico de Secretaría de Seguranca Pública.

SODERMAN, H. y. (1990). *Métodos modernos de investigación policiaca*. México, D.F.: Limusa.

CAPÍTULO II

Crisis del transporte en Venezuela.

por Celia Herrera

Introducción

El presente documento tiene por objeto analizar la crisis del transporte en Venezuela, a partir de la narrativa de los especialistas del área de transporte, tránsito y vialidad, los conductores de las unidades de transporte público y los propios usuarios de los diversos sistemas de transporte que operan en la actualidad. Además, tomamos en consideración los reportajes difundidos en los medios de comunicación masiva, dada la significación que el tema ha cobrado, muy especialmente en el primer semestre del año 2018.

Antecedentes

La literatura reciente en la región de Latinoamérica, refiere que esta se mantiene en constante desarrollo social y económico; lo que implica, entre otras cosas, el crecimiento a nivel de infraestructura vial y tránsito vehicular de sus ciudadanos. Según el portal de noticias BBC Mundo, ciudades como Bogotá, Santiago de Chile y Sao Paulo, se destacan por tener una excelente red vial, un parque automotor de primera y un excelente servicio de transporte público. En contraste, aunque el Área Metropolitana de Caracas por ejemplo, constituye la ciudad principal de Venezuela y una de las principales de Latinoamérica, actualmente el déficit de información es tal que no permite saber con exactitud si ha presentado un desarrollo similar al de ciudades ubicadas en países vecinos.

En tal sentido, dentro de la Región Metropolitana de Caracas (RMC), se encuentran los 17 municipios en los que se registra la mayor densidad poblacional y que a la vez contienen en su territorio gran parte de las arterias viales más importantes, vías incluso de conexión regional e inter-regional, concentrando en sectores focalizados, como es el caso de Chacao, la mayor fuente de empleos de la región. Esta situación de haberse constituido megalópolis en el país, debería ser razón suficiente por la cual, emprender estudios de movilidad y tránsito.

A pesar de la escasa a ninguna información oficial disponible, desde las organizaciones civiles, sociedades profesionales, la academia y con base en estudios efectuados por investigadores del área del transporte y la vialidad, es posible presentar los cambios suscitados en las condiciones del transporte en la nación durante el lapso 2006-2018, así como la tendencia asociada, con el fin de exponer un comportamiento considerado anómalo o poco usual al menos para los municipios de la RMC y otros con características similares, en desmedro del traslado confortable y por sobre todo seguro de personas, así como de bienes, situación que se extiende y agudiza significativamente hacia el resto del país.

Para los habitantes de la nación, el tiempo y la distancia que destinan en cada trayecto al trabajo, ocupa un lugar central entre sus desplazamientos por el territorio, por lo que reducir de la manera más eficiente posible el esfuerzo que una persona invierte en llegar a su trabajo, es uno de los retos principales que enfrenta la región. En América Latina el promedio es de 40 minutos, mientras que en Ciudad de Panamá los trabajadores necesitan, en promedio, 52 minutos para llegar a sus trabajos (incluyendo todos los medios de transporte: 67 minutos en transporte público y 56 en automóvil privado), siendo este el indicador más alto de la región (Banco de Desarrollo de América Latina, 2018).

En tal sentido, la red vial nacional ha evidenciado atrasos en mejoras y mantenimiento de la trama de vías existentes, así como en la construcción de nuevas vías troncales y locales; muy particularmente afectando a las zonas rurales y a los sectores populares, casi en total abandono. Del caos vial en las ciudades fue signo inequívoco la congestión, en la mayor parte de la vialidad principal, entre los años 2000 y 2010. Para 2007, la Sociedad Venezolana de Ingeniería de Transporte y Vialidad (SOTRAVIAL) reportaba en la ciudad de Caracas, velocidades promedio de operación de 15 km/h en la malla principal, demoras promedio superiores a 1 hora para las personas que transitaban en viajes internos y de hasta 2,5 horas para viajes desde las denominadas ciudades satélites, entre otros indicadores, que daban cuenta de la gravedad de la situación (SOTRAVIAL, 2007).

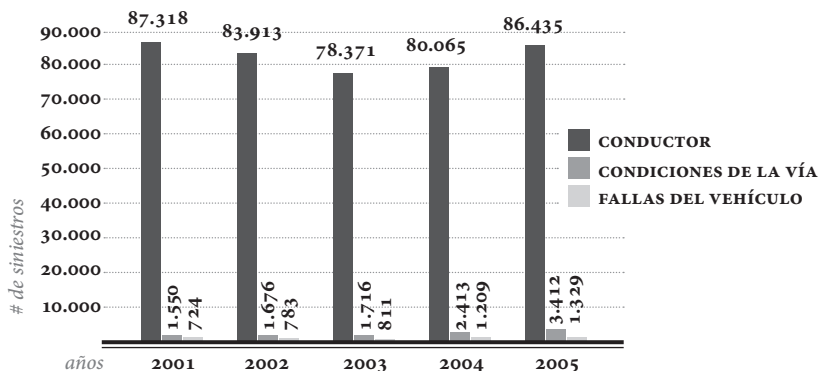
Así, la generalidad del transporte y la vialidad a nivel nacional evidenciaba en la red vial principal de vías congestionamientos frecuentes, baja velocidad de operación, un sistema de transporte público superficial ineficiente (desorganizado, impuntual, inseguro, incómodo) y subterráneo rebasado por la alta demanda y las bajas tarifas, una trama vial de alta sensibilidad que generaba trancas ante cualquier suceso eventual, el uso intenso de vías secundarias (reconocidas como rutas alternas) para viajes de paso. Como consecuencia de ello los ciudadanos se veían afectados por la pérdida de tiempo en horas-hombre, el aumento en el consumo de combustible, el incremento en los niveles de contaminación del aire y sónica, los altos niveles de agresividad y stress que conllevó a la anarquía en la circulación, lo que a su vez es propiciado por la impunidad ante una escasa vigilancia por parte de los funcionarios de los cuerpos de seguridad del estado en la materia y con efectivos sin entrenamiento ni implementos apropiados para ejercer la autoridad.

El parque automotor creció aceleradamente hasta 2007, a más de 50.000 veh/año, y la circulación del tránsito se vio favorecida por los bajos costos de la gasolina y tarifas de los estacionamientos, mas ya acusaban los

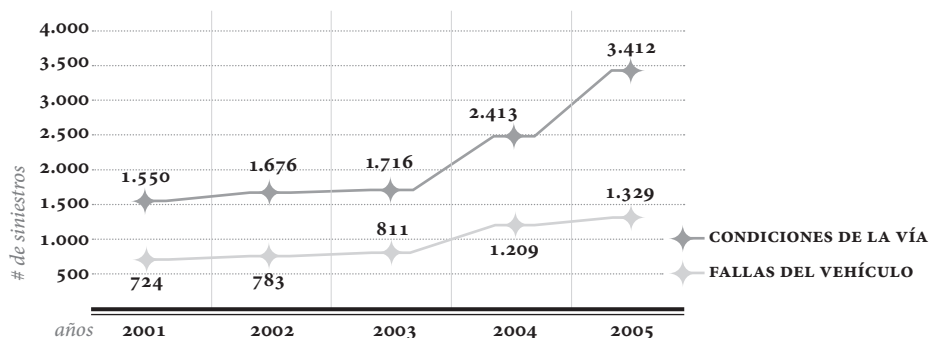
datos la presencia de una proporción importante de vehículos en malas condiciones, con una flota envejecida que rondaba en promedio entre 11 a 13 años. Vale acotar, la presencia muy significativa de motorizados en todo el sistema vial que para 2008 alcanzaban a 396.640, pues investigaciones revelan un incremento de estas unidades de 7.828, entre 1990 y 1998, y de 224.728 unidades nuevas entre 1998 y el 2008, lo que se traduce en un porcentaje de cambio de 2.771% (Ramírez, L., 2012).

En términos de los siniestros viales, que tanto preocupan a la ciudadanía, es oportuno ilustrar la magnitud de los mismos en términos de cifras, que suelen atribuirse en mayor proporción a causas asociadas al comportamiento del conductor, pero que bien reflejan un aumento en las causas asociadas al estado de la vialidad y a la condición del vehículo, lo que conlleva a presumir que efectivamente el mal estado de la trama vial de la nación y el parque automotor circulante se acrecienta y por ende, también su incidencia en la ocurrencia de hechos viales, según se aprecia en los gráficos 1 y 2, elaborados a partir de datos oficiales y para los años entre 2001 y 2005.

Gráfico 1. Causas de siniestros viales en Venezuela 2001-2005



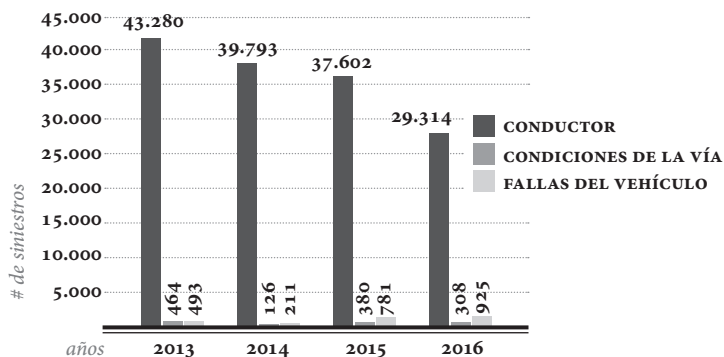
Fuente: elaboración propia con base en data del Instituto Nacional de Transporte Terrestre.

Gráfico 2. Siniestros viales en Venezuela asociados a las condiciones de la vía y al vehículo 2001-2005

Fuente: elaboración propia con base en data del Instituto Nacional de Transporte Terrestre.

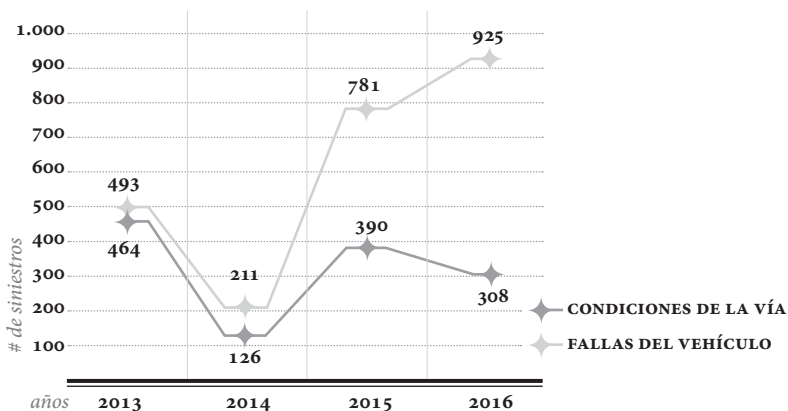
Para el año 2006 y hasta 2013, no es posible referir información oficial del INTT por cuanto las cifras correspondientes a los boletines anuales de los lapsos indicados no se encuentran disponibles en fuente alguna. A partir de 2013 y hasta el año 2016, los boletines del INTT reflejan las cifras de siniestros viales reportadas en los gráficos 3 y 4 como complemento a la ya indicada en gráficos anteriores, de los que llama la atención el salto en reducción de siniestros en relación con las causas que ocupan, más que sin embargo siguen develando una clara tendencia al incremento de hechos viales producto del mal estado de las vías y muy significativamente a fallas del vehículo.

Gráfico 3. Causas de siniestros viales en Venezuela 2013-2016



Fuente: elaboración propia con base en data del Instituto Nacional de Transporte Terrestre.

Gráfico 4. Siniestros viales en Venezuela asociados a las condiciones de la vía y al vehículo 2013-2016



Fuente: elaboración propia con base en data del Instituto Nacional de Transporte Terrestre.

Situación actual del transporte en Venezuela y posibles causas.

Este año 2018, estudios recientes presumen que a partir de 2013 la situación ha cambiado drásticamente, en relación con la situación expuesta en el apartado sobre antecedentes. Las ingenieras Jessica Pires y Yerrismel Velásquez, en su trabajo especial de grado para optar por el título de Ingeniero civil en la Universidad Central de Venezuela (UCV), presentaron los cambios producidos en los volúmenes de tránsito vehicular y sus causas en el municipio Chacao, durante los años comprendidos entre 2006 y 2016. Vale recordar que Chacao es el municipio que concentra la mayor cantidad de puestos de trabajo de la Región Metropolitana de Caracas, además de ser el segundo generador de viajes de toda el Área Metropolitana de Caracas, por lo que se convierte en un referente lo que ha resultado de esta investigación.

Con base en el análisis de conteos vehiculares (cifras oficiales) efectuados para el lapso 2006-2016, en 19 intersecciones de la red vial de mayor significación del municipio, que incluye vías arteriales de carácter intermunicipal, la representación de la tendencia y la comparación año a año de los volúmenes de automotores en tales intersecciones, se concluye que hay una tasa de decrecimiento de $-0,75\%$, cuando en este municipio se tenía una tasa de crecimiento interanual de $1,01\%$.

La consulta a 4 expertos nacionales en el área de ingeniería de tránsito sobre este fenómeno en la circulación del tránsito vehicular, señala (Pires y Velásquez, 2018):

- Hay un incremento de vehículos nuevos en el parque automotor nacional entre 2006 y 2008, que se mantuvo sostenido hasta 2012, lo que se tradujo en el crecimiento de volúmenes de tránsito entre 2006 y 2012. A partir de 2012, se ha presentado una notable disminución particularmente entre 2013 y 2016, que podría cuantificarse como

un decrecimiento del 17,3% aproximadamente, según afirmaciones de los especialistas en la materia.

- El estado actual del parque automotor se cataloga en condiciones de regular a malo, señalándose un decrecimiento en la venta y producción de vehículos nuevos a partir del año 2010, fenómeno que se vio acentuado en el año 2013 y los siguientes a este, por lo que no hubo renovación del parque automotor. A inicios de 2006, aún existía una buena oferta para sustitución de vehículos pero en muchos casos por marcas chinas que a la larga se verían afectadas en mayor medida por falta de refacciones y mal mantenimiento; todo esto conlleva a establecer una edad promedio del parque automotor de entre 15 y 25 años de antigüedad, para los vehículos en circulación. Sin embargo, hay un buen número de nuevos vehículos importados de alta gama circulando, lo que distorsiona la edad promedio, pero este factor representa una pequeña cifra.
- El estado actual y la edad promedio del parque automotor son influyentes en los volúmenes de tránsito. Es directamente proporcional la cantidad de vehículos operativos, así como el incremento de vehículos nuevos, a los volúmenes de tránsito. De igual forma, su deterioro es directamente proporcional a la disminución de los volúmenes.
- Al aumentar la edad promedio de los vehículos, aumentan los costos de operación y mantenimiento de estos. Una cantidad importante de personas de clase media-baja, y de estratos sociales aún más bajos, ante el deterioro del poder adquisitivo, ha tenido que dejar de usar sus vehículos, al no poder comprar cauchos, baterías o hacerle el servicio de mantenimiento rutinario, migrando incluso al sistema de transporte público; a ello se suma el éxodo de personas de las clases más elevadas al exterior. Estas razones, presumiblemente, inciden

en que el volumen de tránsito tanto local como de paso, haya disminuido.

- El incremento en las tarifas de estacionamiento, representa un alto costo para los usuarios, lo que ha ocasionado que buena parte de los ciudadanos de clase media-baja deje de utilizar sus vehículos particulares y recurra al transporte público, o a compartir vehículos (car pool) con vecinos y relacionados, generando una importante reducción de los volúmenes de tránsito.
- En el caso del transporte público, en su mayoría, los expertos indican un incremento muy leve en la demanda de este servicio por parte de los usuarios, los patrones de viaje se realizan en el modo de transporte público, aprovechando la cobertura aceptable que ofrece Trans-Chacao y la ubicación del municipio Chacao, que permite conectividad con líneas intermunicipales. Señalan además, que en general en el Área Metropolitana de Caracas se puede considerar que se ha mantenido la demanda del servicio, con incrementos casi imperceptibles, se aprecia un cambio en los modos de transporte, mayormente del superficial al servicio Metro de Caracas, principalmente a razón del costo del pasaje en este servicio subterráneo (hoy día totalmente gratuito). De manera cuantitativa, señalan un incremento de entre el 8% y el 10%, lo que para ellos resulta poco perceptible, pudiéndose confundir con una demanda constante durante el período de estudio.
- De la consulta a 4 autoridades de la localidad de Chacao, se desprende (Pires y Velásquez, 2018):
- La tendencia es variable en los volúmenes vehiculares dentro del municipio, presentándose un incremento hasta el año 2013, y una disminución a partir del mismo.

- Se indican como causas de dicha disminución, el deterioro de buena parte de los vehículos por falta de mantenimiento, la escasez de repuestos y sus altos costos, lo que obliga a mantener los vehículos fuera de circulación; la inseguridad ciudadana y el alto costo de pólizas de seguros vehiculares, así como el éxodo masivo de venezolanos hacia el exterior.
- Las autoridades locales no poseen cifras oficiales relacionadas al estado del parque automotor en Venezuela, sin embargo, bajo su percepción personal consideran que el estado del parque automotor se encuentra entre regular y malo. Por la edad tan avanzada de los vehículos en Venezuela y el mal estado por falta de mantenimiento, los propietarios se ven en la obligación de dejar los vehículos estacionados y buscar el transporte público para poder desplazarse, por lo tanto, el estado y edad promedio del parque automotor son directamente influyentes en los volúmenes de tránsito que circulan en el municipio, e incluso a nivel nacional. Específicamente en el municipio Chacao se observa una mayor fluidez en el tránsito vehicular a causa de la disminución del volumen, además, se presenta con mucha frecuencia que algunas vías se vean obstaculizadas por vehículos que se accidentan por falta de mantenimiento y congestionan puntualmente.
- La demanda de usuarios hacia el servicio de transporte público superficial se ha presentado de forma variable, incrementándose entre 2008 y 2014, y manteniéndose constante luego hasta la actualidad; este comportamiento puede deberse a la recién instalación de ministerios y otros entes gubernamentales dentro del municipio, que son grandes generadores y atractores de viajes, que en su mayoría se realizan en transporte público. Sin embargo, consideran que las cifras de demanda de transporte público se encuentran en un actual descenso, que podría verse agravado con el pasar de los años,

producto de los costos de pasaje del transporte superficial, mientras que el servicio subterráneo Metro de Caracas, los mantiene fijos y excesivamente bajos (hasta el pasado mes de agosto fue gratuito, tal como se indicó antes).

- En cuanto a la oferta del servicio de transporte público, establecen que esta ha disminuido en un 40%, debido a la falta de repuestos y el alto costo de reposición de unidades, en el caso de aquellas que se encuentran fuera de servicio.

Es importante notar los puntos de coincidencia en las causas entre los expertos y las autoridades, así como el reporte de estas últimas, de la inseguridad ciudadana y el alto costo de las pólizas de seguros para vehículos, como causas que no habían sido referidas con antelación. Contrasta fuertemente el incremento en la demanda que se refiere versus la disminución en la oferta de transporte público superficial. En relación con el sistema Metro de Caracas, a la fecha (agosto 2018) este es totalmente gratis, por lo cual hay una demanda atraída que ha incrementado notablemente la migración de usuarios hacia este, agravando la precaria condición de servicio actual.

Un sondeo a 655 usuarios del municipio Chacao, reflejó que (Pires y Velásquez, 2018):

- 49% de los viajes que realizan tienen por motivo actividades de tipo laboral, en tanto un 8% está en tránsito de paso.
- 60% utiliza vehículo particular para su desplazamiento, versus un 40% que se traslada en transporte público.
- Las horas pico o de mayor circulación de automotores, se corresponden con los lapsos 7 a 8 a. m.; 12 m. a 1 p. m.; 4 a 5 p. m.

- Un 49% aprecia una disminución en los tiempos de viajes, que está entre 5 y 20 minutos.
- Refieren que el cambio en las condiciones de circulación comenzó en 2013, agudizándose en los años 2014, 2015 y 2016, progresivamente.
- Entre las causas que señalan como atribuibles a estos cambios: migración de venezolanos al exterior (en mayor proporción); disminución del parque automotor, lo que se percibe como menor circulación de vehículos de transporte privado y menor oferta de unidades de transporte público; alto costo en el mantenimiento de los vehículos, lo que obliga a los ciudadanos a dejar de circular en su vehículo y optar por alternativas de transporte, y a su vez esto se ve reflejado en una menor circulación de vehículos particulares; cese de actividad industrial y comercial que ha experimentado el país durante los últimos años, debido al declive económico y del cual no se ha visto exento ningún sector, público o privado; inseguridad que corroe el país en todos sus rincones y que no incluye únicamente el hurto de posesiones pequeñas o robo de automóviles de manera violenta, sino también el robo de partes tales como neumáticos, baterías, espejos retrovisores, entre otros, y cuyo riesgo de hurto se agudiza si el propietario del automóvil no cuenta con un lugar que le proporcione confiabilidad para estacionar su vehículo, por lo cual algunos ciudadanos optan por mantener sus automóviles estacionados en casa y utilizarlos por vía excepcional, para así resguardarlos de cualquier peligro o incidente; crisis económica del país; preferencia al uso de transporte público subterráneo; deterioro de la vialidad.

De la consulta a 190 conductores de unidades de transporte público que transitan por la localidad de Chacao en el Edo. Miranda, se reporta (Pires y Velásquez, 2018):

- Del sistema TransChacao, solo operan 18 unidades (30%) de las 60 registradas.
- Un 47% aprecia una disminución en la cantidad de usuarios que atienden por día.
- 62% de los conductores que han avistado un cambio opinan, que estos fenómenos se han presentado durante el período de tiempo comprendido entre los años 2014 y 2016.
- 31% de los conductores prestan servicio desde las 6:00 a. m. hasta las 7:00 p. m. de forma ininterrumpida en día laboral; los horarios del resto de los entrevistados se encuentran comprendidos entre las 5:00 a. m. y las 10:00 p. m. Solo 63% de los entrevistados prestan servicio en día no laboral. 31% de los conductores cumplen un horario exactamente igual al día laboral. 17% extienden su jornada dos horas más, hasta las 8:00 p. m. 69% de los entrevistados ha manifestado haber reducido la cantidad de horas laborales diarias entre 2 y 4 horas, debido a inseguridad.
- Los conductores señalan como horas de mayor demanda, los lapsos 6 a 8 a. m.; 12 m. a y 1 p. m.; 4 a 6 p. m. en día laborable; 9 a 11 a. m.; 11 a. m. a 1 p. m.; 4 a 5 p. m. en día no laborable; coincidentes con las horas pico o de mayor circulación de automotores por la zona.
- 62% de ellos aseguran tardar exclusivamente entre 10 a 20 minutos con su ruta en el municipio Chacao.
- 52% de los conductores aprecia que sus tiempos de viajes se han mantenido constantes; 19% considera que han aumentado entre 5 a 10 minutos; 29% señala que han disminuido entre 5 a 20 minutos.

En 2017, la Corporación Andina de Fomento, Banco de Desarrollo de América Latina, inició a través de la empresa Modelística C.A. el Plan Integral de usos del suelo y transporte para la Región Metropolitana de Caracas (RMC). Como parte de las actividades propias del referido Plan, se efectuaron conteos vehiculares en la trama vial de mayor significación dentro de la RMC. Con la data recabada se realizó la comparación histórica de los conteos vehiculares para el lapso 2007-2017, en unas treinta vías entre expresas y arteriales, a fin de determinar la tendencia de las tasas interanuales. De allí se desprende (Rodríguez, Y., 2018):

- En los corredores expesos del Área Metropolitana de Caracas (AMC), de 2007 a 2017 la tasa de decrecimiento del tránsito automotor oscila entre -0,46 y -0,33%, lo que se asocia a la paralización económica del país en este período. La tasa interanual reporta un decrecimiento entre los años 2012-2017 de mayor magnitud, de -4 a -11%, con la consecuente disminución del flujo vehicular.
- En vías arteriales evaluadas del municipio Libertador, el decrecimiento alcanza tasas interanuales entre -3 y -1 %, para el periodo extremo 2007-2017, lo que está en correspondencia con la baja movilidad de estas vías al oeste del Área Metropolitana de Caracas (AMC), donde las oportunidades económicas son muy precarias.
- En el municipio Baruta entre los años 2013-2017 se exhiben valores extremos; la tasa interanual de decrecimiento es de -5,8% sobre la Avenida Principal de Las Mercedes -comportamiento parecido al resto de los corredores de la Región-; en tanto, se reporta una tasa interanual de crecimiento de 23%, en la Avenida Principal de Bello Monte, lo cual pudiera asociarse a las nuevas facilidades de conexiones viales construidas sin cumplir la normativa establecida para tal

fin, como enlaces con la Autopista Francisco Fajardo.

- En el municipio El Hatillo el comportamiento es más uniforme, con una tasa interanual de decrecimiento entre los años 2014-2016 entre -8 y -5%, debiéndose acotar que también para el periodo 2007-2009 el decrecimiento se ubica en -6%, en correspondencia con la fuerte disminución de los flujos vehiculares.
- Para el municipio Sucre solo pudo evaluarse la Carretera Petare - Mariche donde se alcanzó el mayor decrecimiento del AMC con valores del -10,00%, producto de la merma de actividades en la zona al extremo este del AMC.
- En la subregión de los Altos Mirandinos entre los años 2014-2017, la tasa interanual de decrecimiento oscila entre -6 y -4%, con la consecuente disminución del tránsito vehicular. Para valores extremos 2007-2017, se mantienen los volúmenes con una tasa promedio de crecimiento interanual de 0,26%, lo que se corresponde con una situación de involución del tránsito, ya que entre los años 2007-2014 la tasa crece en 13,60%.
- Para la Subregión de los Valles del Tuy, el decrecimiento de la tasa interanual es notorio alcanzando valores entre -17,31 y -8,71%, disminuyendo los volúmenes del tránsito producto del éxodo hacia el sistema masivo ferroviario y a la paralización socioeconómica de la Región Centro Occidental del país.
- En la Subregión Guarenas-Guatire, las tasas interanuales se mantienen con decrecimientos muy bajos -0,09 y -0,26% para los años extremos 2007-2017, y en años intermedios 2013-2017 el decrecimiento sube a -5,48%, denotando la baja actividad hacia el oriente del país.

- Para la Subregión del Litoral Central el comportamiento es variable. En el sector de Catia la Mar en el período 2007-2017 decrece la tasa interanual con valor promedio de -1,17%, mientras que el sector adyacente al Aeropuerto Internacional de Maiquetía, la tasa se ubica en valores promedios de crecimiento de 2,89% entre los años 2014-2017. Para el sector de Macuto la tasa decrece en -3,73% entre los años 2014-2017.

En relación con el municipio Chacao, se apegan a los resultados señalados en la investigación efectuada en la UCV, antes indicada.

En síntesis, para la Región Metropolitana de Caracas (RMC) se estima que las causas generales que ocasionan el comportamiento decreciente muy acentuado y generalizado en las tasas interanuales del tránsito, que solían ser tasas de crecimiento, se corresponde con las indicadas:

- Paralización de la economía en la Región y sus zona conexas, tanto hacia el occidente, centro y oriente del país, que ocasiona la marcada merma de movilización vehicular sobre las redes viales.
- Inexistencia en toda la Región Metropolitana de oportunidades de empleos, paralizando la necesidad de realizar viajes.
- Depreciación del poder adquisitivo de los ciudadanos, que ocasiona la imposibilidad de renovación del parque automotor y la inclusión de nuevos vehículos a la circulación diaria.
- Escasez de repuestos para el parque automotor e imposibilidad monetaria para adquirirlos cuando existen, por causa de la baja y especulativa oferta que los caracteriza, lo que origina la paralización de un alto porcentaje de unidades del parque automotor.

- Alto éxodo de ciudadanos hacia el exterior del país, ante la grave crisis política y socioeconómica en la nación, que ocasiona automóviles inmovilizados, por la situación de incertidumbre de regreso y la baja oferta de oportunidades de ventas.
- Permanente situación de inseguridad, que disminuye drásticamente la realización de viajes hacia sectores donde se registran altos sucesos delictivos y en forma general en horarios nocturnos, lo que se evidencia con la paralización vehicular que muestran los corredores viales de toda la Región Metropolitana para estos periodos.
- La migración de usuarios hacia los Sistemas de Transporte Masivo Metro y Ferroviario, particularmente en las subregiones Altos Mirandinos y Valles del Tuy respectivamente.

En otros países del mundo se agudizan los problemas de congestión, por el crecimiento acelerado del parque automotor a raíz del aumento de la población, el incremento de la riqueza, la mayor penetración comercial y probablemente debido a la imagen crecientemente atractiva en el mundo en desarrollo, hacia un estilo de vida que tiene al automóvil por elemento esencial (Gakenheimer, 1998). Contrasta fuertemente que en tanto en Venezuela en los últimos años pareciera estarse presentando la antítesis de esta situación, al observarse lo que se presume como descensos paulatinos en los volúmenes de tránsito de las principales ciudades del país, pues la situación previa detallada para la RMC se repite en el resto del territorio nacional, incluso en condiciones más drásticas. hecho que según especialistas se debe principalmente a que el parque automotor en su mayoría se encuentra detenido por fallas mecánicas y ausencia de repuestos, así como también al fuerte éxodo poblacional que se ha suscitado en los últimos quince años y que sin duda ha hecho que la población circulante haya disminuido; entre otras razones.

Ramones, M (2016) también expresa que la posibilidad de adquirir un vehículo nuevo actualmente es una tarea difícil; en tanto, conseguir las piezas de reparación para las unidades ya existentes, es un asunto complejo.

De acuerdo con un estudio del Parque Automotor Venezolano, elaborado por la Cámara de Fabricantes de Venezuela (FAVENPA), la industria automotriz es una de las más golpeadas por la falta de divisas y la crisis económica en el país. Empujada por la bonanza petrolera en 2007, la fabricación vivió uno de los años récord de su historia, al comercializar casi 500 mil vehículos, lo que conllevó entonces a un importante aumento en los volúmenes de tránsito y, por ende, en los tiempos de viaje de los usuarios; mientras, ahora se encuentra en una de las peores etapas en más de 50 años. Dicha Cámara tiene 16 años realizando actualizaciones anuales, y para este 2018 contabiliza cuatro millones ciento setenta y tres mil vehículos (4.173.000), sin incluir a las motocicletas, de los cuales indican que el 40% permanece inactivo, por falta de piezas y repuestos, o por necesitar reparaciones, o porque sus propietarios no han podido obtener una póliza de seguro (Toro, M., 2018). Cabe señalar que según las cifras oficiales del INTT, los datos más recientes de parque automotor se corresponden con el año 2016, para el cual reportan un total de siete millones novecientos noventa y tres mil novecientos setenta y seis vehículos (7.993.976), incluyendo allí 14.110 vehículos especiales de entes gubernamentales y 1.263.506 motocicletas, así como 336.846 unidades para el servicio de transporte colectivo (buses y minibuses), 1.818.469 vehículos de carga, 4.558.246 automóviles y 2.798 grúas.

En Caracas, como en otras muchas zonas del país, los transportistas denuncian paros por falta de repuestos, ya que, no conforme con sus altos costos, su adquisición se asemeja a una especie de “sorteo”, esto lleva

a un mal mantenimiento de los vehículos convirtiéndose en un arma sumamente peligrosa contra los peatones y los demás automotores. El transporte público ha colapsado, pues no hay neumáticos ni autopartes ni lubricantes, ni baterías en el mercado, y poco a poco los vehículos se han ido paralizando; el estado no otorga las divisas para importar los repuestos automotores.

Del trabajo Movilidad y accesibilidad, del libro interacadémico Venezuela futura, señala Herrera, C., 2016, que “adicionalmente, el 27/3/2014 tiene lugar el lanzamiento de la Misión Transporte, bajo el lema “Movilidad colectiva para el buen vivir”. El Ministerio del Poder Popular para el Transporte y Obras Públicas (2016), señala que la Misión comprende:

- “Masificación de las Proveedurías de Repuestos e Insumos.
- Seguridad de Usuarios y Transportistas en el Marco de la Misión A Toda Vida Venezuela.
- Financiamiento a través de la Banca Pública para la Renovación de Flota.
- Refugios para Gandolas y Autobuses Extraurbanos.
- Refugios de Motorizados.
- Escuela de conductores.
- Construcción y acondicionamiento de Terminales de Pasajeros.
- Fiesta del Asfalto en el trazado de las rutas de transporte urbano.
- Construcción de soluciones viales en ciudades.
- Constitución de Nuevos Sistemas de Transporte.”

Esta Misión tiene como “Vértices”: Registro Nacional, Cobertura Territorial, Servicios, Financiamiento, Educación, Infraestructura, Movilidad Urbana.

Con base en el Plan y la Misión, a decir de los reportes del mismo Ministerio (Herrera, C., 2016):

- 96.500 transportistas han sido censados en el Registro Nacional.
- En Cobertura Territorial, se cuentan los sistemas de transporte masivo BusMérida, BusAnzoátegui, BusCarora, BusDelTuy, BusTrujillo, TransGuajira, TransCosta Oriental, BusMetroMara BusCaribia, BusCumaná, BusBarlovento, BusGuarenas, BusLosTeques, TransBarca, TransFalcón, BusTaguanes, Transpopuerto, TransBolívar, BusBarinas, TransAragua, TransAmazonas.
- Entre los sistemas de Buses de Tránsito Rápido, se cuentan: Tercer tramo Trolebús de Mérida, BusCaracas, TransBarca, TransMaracay, TransMaracaibo, TransAnzoátegui y TransBolívar.
- En Servicios se listan las proveedurías de insumos y repuestos, que alcanzan a dos en Anzoátegui, una en Aragua, una en Bolívar, una en Cojedes, una en el Distrito Capital, una en Falcón, una en Lara, tres en Miranda, una en Táchira y una en Zulia, alcanzando un total de 13 proveedurías en el territorio nacional.
- En cuanto a Financiamiento, se indica que 20.693 transportistas han sido pensionados y se espera alcanzar una meta de 40.000 transportistas.
- A propósito de la Educación, se cuenta con una escuela de conductores en los estados Carabobo, Mérida, Vargas, Distrito Capital y Lara (alcanzado un total de cinco), de las que egresaron 4.816 conductores certificados.

- En Infraestructura, se señala la vigencia de la denominada Fiesta del Asfalto, la implantación de 15 refugios de motorizados (en Distrito Capital y Miranda), un refugio de carga construido (en Carabobo) y tres en construcción (en Zulia, Aragua y Portuguesa), y una planta de autobuses Yutong en Yaracuy.

En Movilidad Urbana se reporta la construcción de 82 soluciones viales en el territorio nacional y 19 mesas de movilidad realizadas.

En ese marco, desde el Ejecutivo Nacional y la centralización de las políticas y acciones en materia de movilidad y accesibilidad, las tendencias apuntan hacia la construcción de más obras civiles de las denominadas soluciones viales, la implantación de sistemas de transporte público del tipo Trans y BRT, la creación de más escuelas de conductores y proveedurías de repuestos, renovación de flota de Taxis y unidades de transporte público masivo del tipo Bus, construcción de refugios y continuidad de la Fiesta del Asfalto.

En tanto, desde las gobernaciones y alcaldías, las actuaciones son cada vez más puntuales y de muy pequeña escala, en gran medida desarticuladas de la visión de conjunto con las políticas del Ejecutivo y con la realidad de las denominadas megalópolis como territorios de aproximación entre asentamientos urbanos, pero acercándose al logro de sistemas no motorizados, relacionados con corredores peatonales y ciclorutas, mejoras de conservación vial y recuperación de espacios públicos, mejoras de transporte público y organización de rutas, medidas de gestión de tránsito, en la mayoría de los casos.

Por otro lado, en líneas generales y desde la opinión de los usuarios de los servicios de transporte y los profesionales del área, se evidencia un deterioro de la red vial a nivel nacional y especialmente en los precarios

trayectos viales de las zonas rurales y los sectores populares. Las fallas a nivel de pavimento son las más notorias, así como la escasa a ninguna señalización y demarcación, la cuestionada calidad de las obras, por cuanto algunas más allá de las fallas visibles de acabados por ejemplo, desatienden lineamientos normativos de diseño, carecen de estudios previos como los de impacto ambiental y vial, obvian hasta las más elementales buenas prácticas de la ingeniería.

En relación con el transporte público superficial, este sigue desarticulado en buena medida, sin integración modal, prestando un precario servicio, en unidades en mal estado – la mayoría propiedad de privados-, con limitaciones de horarios y de capacidad; no se ha logrado unificar el sistema de pago en una tarjeta integrada, que elimine el uso del dinero efectivo y permita el pago en cualquier modo. Ello, particularmente importante, por el asedio de la delincuencia, donde no se reporta un mayor avance, a pesar de los planes de seguridad del estado, para el resguardo de conductores y usuarios de las unidades.

Las proveedurías de repuestos no alcanzan a satisfacer la demanda de insumos y el parque automotor ha mermado, por la escasez de repuestos, altos costos, baja producción en ensamblaje de vehículos, bajo poder adquisitivo y por ende tenencia vehicular. Ello cobra mayor importancia por cuanto una porción importante del parque automotor, tiene edad promedio de más de 15 años, requiriendo mayor mantenimiento por razones de seguridad vial.

Continúa privando la anarquía en la circulación y la violencia vial, con una muy escasa a ninguna supervisión de efectivos de seguridad ciudadana destinados a la fiscalización del tránsito, pues la homologación de las policías de circulación a la Policía Nacional Bolivariana, no resultó en una mayor vigilancia ni en una mejor policía.

Sigue sin atenderse como corresponde el tema de la seguridad vial, por cuanto hoy día y desde años atrás, la siniestralidad vial constituye un problema de salud pública. Tan solo por hechos viales con motocicletas, según la Asociación Venezolana para la Prevención de Accidentes Viales – AVEPAE (2015), entre 2012 y el primer trimestre de 2015, fallecieron 5.287 personas. Por cierto, que la circulación de motocicletas y la prestación del servicio de mototaxi como sistema de transporte público, no se ha abordado con la seriedad que amerita el caso, ante el crecimiento acelerado de este tipo de vehículos, alcanzando casi a la mitad del parque de vehículos particulares.

Es evidente la necesidad de una mayor inversión en mantenimiento y por ello la implantación de los peajes, que fueron anunciados como medida en enero de 2015, para la recaudación de fondos que puedan reinvertirse en conservación vial. Sin embargo, hasta la fecha, no han sido restituidos en su totalidad los 42 peajes existentes, antes de su eliminación en el año 2008.

Así también continúa la deuda con la construcción de nuevos terminales de transporte, además de la culminación de obras inconclusas, como es el caso de los sistemas ferroviarios de La Encrucijada- Valencia-Puerto Cabello, Las Mercedes- Cabruta- Cabruticas, Tinaco-Anaco; el sistema de transporte masivo Caracas-Guarenas-Guatire, la Línea 5 del Metro de Caracas, el Cabletrén de Petare.

Por otro lado, el último estudio elaborado por la European Automobile Manufacturers Association (ACEA) con ayuda de la Asociación Española de Fabricantes y Automóviles Españoles (ANFAC), señala que la vida útil de un vehículo es de 8,3 años (Ramones, M., 2016), edad que para los productores americanos se reduce a 6. De acuerdo con informe elaborado por FAVENPA, un 54,1% del parque automotor nacional son

vehículos que fueron fabricados hace más de 11 años (antes de 2006), y un 67,8% de esos autos duplica la edad promedio de recambio, según los estándares internacionales, ya que fueron ensamblados hace más de 15 años (Rondón, O., 2018). A este respecto, puesto que la seguridad vial es prioridad en el tema que ocupa, vale la pena indicar que la Dirección General de Tránsito de España por citar alguna de las instancias internacionales de referencia, en declaraciones publicadas en el portal de noticias Onda Regional, señala “Los datos demuestran que el riesgo de fallecer o de sufrir heridas graves en un accidente se multiplica por dos en vehículos que tienen entre diez y quince años de antigüedad.”

Todo lo expuesto revela la gravedad de los riesgos potenciales a que están sometidos buena parte de los ciudadanos venezolanos, que se trasladan en vehículos que en un 67,8% del parque automotor circulando supera los 15 años de antigüedad, según las cifras mencionadas por FA-VENPA.

Siguiendo con las denuncias de los transportistas por falta de repuestos y su imposibilidad de mantener los vehículos, el presidente de la Federación Nacional del Transporte, Germán Duarte, en declaraciones dadas ante la Asamblea Nacional (AN), indicó que más del 90 % del transporte colectivo está paralizado (Morales, M; 2018). En la misma sesión de la AN la diputada Nora Bracho, mencionó sobre la investigación de la Comisión de Administración y Servicios de la AN, según la cual en Venezuela existen 250.000 unidades de transporte público, mas operan tan solo 25.000 (Morales, M; 2018).

A este respecto, si se toman las cifras oficiales del INTT, que indican 336.846 unidades para el servicio de transporte colectivo (buses y minibuses), de acuerdo con el gremio de transportistas, tan solo unas 33.684 unidades (10%) están operativas, para atender a la población que as-

ciende a 31.026.412 habitantes -según el mismo Instituto-. Vale señalar, que cerca del 70% de la población depende del transporte público para poder efectuar sus traslados; siendo así, el número de unidades de transporte público prestando servicios resulta insuficiente para atender a la demanda, a nivel nacional.

Es importante cerrar con los resultados del informe mensual de ventas de vehículos publicado por la Cámara Automotriz de Venezuela (CAVENEZ), sumadas a las estimaciones de FAVENPA, según lo cual al cierre del primer semestre de 2018, el total de ventas de vehículos (nacionales más importados) llegó a 1.284 unidades, versus 2.083 unidades vendidas en el mismo período de 2017, lo que se traduce en un descenso de 38,4%. La relación de vehículos nacionales versus los importados al cierre del primer semestre de 2018, fue de 64,9% versus 35,1%, respectivamente, que en 2017 fue de 65,3% versus 34,7% (Finanzas digital, 2018).

La venta de vehículos nacionales acumulada al cierre del primer semestre de 2018 fue de 833 unidades, que representa un descenso de 38,8% en comparación con los 1.360 vehículos ensamblados en el país vendidos en el mismo lapso de 2017 (Finanzas digital, 2018).

Por otro lado, los vehículos importados llegaron a 451 vehículos para el primer semestre de 2018, frente a 723 vehículos del mismo período para 2017, lo que se proyecta como una reducción de 37,6% (Finanzas digital, 2018).

Los particulares fueron los principales importadores de vehículos del mencionado primer semestre de 2018, con una participación del 98,4% del mercado total; en segundo lugar, las ensambladoras de vehículos con 1,1% del total importado, y el 0,5% restante fue importado por el sector comercio. Es de particular significación que en este detalle no se incluyen importaciones ejecutadas por entes gubernamentales, que no

son reflejadas bajo la figura de compras institucionales reportadas a CAVENEZ y, otras ventas de vehículos ensamblados bajo la figura de SKD que no se reportan a CAVENEZ, tales como aquellos de marca Chery, Venirauto, Hino, JAC, MazVen, Yutong, entre otros.

Vale aclarar que SKD (Semi Knocked Down) es un término atribuible a un mecanismo que sirve para enfrentar las normas de importación del mundo y ayuda a evitar altos aranceles de importación de vehículos completos en algunos países. Después de la salida de la línea de producción de los vehículos terminados, se reciben y se desmontan en varios kits. Por lo general, se trata de carrocerías totalmente equipadas, el motor separado, así como otras partes del chasis (engranajes, ejes y neumáticos), dependiendo de la reglamentación aduanera la nación receptora (Finanzas digital, 2018).

Al cierre, es oportuno recordar el convenio suscrito por el gobierno nacional con el gobierno de China para importar los autobuses marca Yutong, mismo que no contemplaba la garantía del suministro de autopartes, por lo que la mayoría están paralizados y quedan muy pocos para atender la gran demanda de usuarios. Tan solo, en los alrededores de Caracas, se localizan dos grandes “cementeros de buses chinos”, en el Terminal de Oriente y en el centro de la ciudad, cuyas partes se utilizan para efectuar alguna reparación a los que todavía siguen circulando. En tanto, la fábrica de Yutong implantada en la nación, no alcanza a ensamblar nuevas unidades en cantidad tal que atiendan a convertirse en una alternativa para la ciudadanía.

Legislación de tránsito vigente que se transgrede al utilizar las denominadas “cuadrilleras” o “perreras”.

Ante la actual crisis del transporte, suficientemente argumentada en el apartado anterior, proliferan en la nación vehículos a los que se conoce popularmente como “perreras” o “cuadrilleras” a decir de las instancias gubernamentales.

Estos automotores hace muchos años atrás surgieron en Puerto Ordaz y Ciudad Bolívar, como una oferta de transporte público muy precaria, al punto en que las personas se trasladaban en unas unidades improvisadas, tipo camionetas pick up, a las que se adicionaba en la batea una especie de casucha, donde de pie iban los pasajeros, en condiciones tales que le merecieron la denominación popular de “perreras” (Herrera, C; 2018).

De manera insólita, en pleno siglo XXI, ya hacia finales de 2017, lo que en su momento alarmó a la ciudadanía en localidades muy lejanas para algunos, se transformó en el novedoso modo de transporte público en todo el territorio nacional, institucionalmente ofertado desde instancias gubernamentales como “cuadrilleras”, y han proliferado de forma tal, que puede verse circular no menos de 9 de estos en una hora en la zona de Palo Verde, en plena ciudad de Caracas. Camiones de diversas marcas y modelos, en cuyas plataformas bordeadas por estacas, van de pie y viajan agolpadas decenas de personas, expuestas al sol y a la lluvia, en el mejor de los casos, pues lo grave es la severidad de las lesiones de las que pueden ser víctimas ante un eventual siniestro vial. No se puede ser indolente ante la cantidad de lesionados y fallecidos que se reportan hasta hoy, producto de hechos viales en los que están involucrados estos vehículos; en tanto, otros viajan en camionetas blindadas, último modelo (Herrera, C; 2018). Más allá de la ciudad capital, en ciudades como

Charallave, en lugar de perreras se consiguen cochineras, pues son los camiones para el traslado de cochinos los que terminan siendo empleados para el traslado de pasajeros.

Las perreras son signo inequívoco de la gravedad de la crisis del transporte público y de la necesidad inminente de acometer acciones contundentes con prontitud, en aras de solventar la situación y atender al traslado de todos los venezolanos en condiciones de equidad, pero por sobre todo de seguridad. Tal como se expresa en la declaración de la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat, el 14 de junio de este año, “Es necesario planificar un sistema de transporte público contando con la participación de los interesados (municipios, profesionales, transportistas, usuarios, etc...), procurando que las soluciones adoptadas sean de consenso, tomando en cuenta no solo la oferta de vialidad y el tránsito automotor, sino también el ambiente, la regulación de la demanda, los problemas de organización, los aspectos legales y los problemas producidos por la operación deficiente del sistema de transporte, entre otros.” (Herrera, C; 2018).

Ahora bien, es claro que se están violentando los derechos de los ciudadanos con el uso de las perreras o cuadrilleras para el traslado de los usuarios, pues la legislación nacional contiene suficiente materia que obliga a las instancias de gobierno nacional, regional y local, a ser garantes de la prestación del servicio de transporte público colectivo e individual en condiciones de comodidad y seguridad.

Según la *Constitución de la República Bolivariana de Venezuela* (1999), Art. 156, apartado 26, es la competencia del Poder Público Nacional:

“26. El régimen de la navegación y del transporte aéreo, terrestre, marítimo, fluvial y lacustre, de carácter nacional; de los puertos, aeropuertos y su infraestructura.”

En concordancia con el Art. 178, apartado 2, es competencia del Municipio:

“2. Vialidad urbana; circulación y ordenación del tránsito de vehículos y personas en las vías municipales; servicios de transporte público urbano de pasajeros y pasajeras.”

En torno a la Constitución, permitiendo la prestación del servicio de transporte público con las perreras se estarían violentando específicamente los artículos 55, Del derecho a la salud, y 83, del Derecho a la Protección, según los cuales:

Art. 55^a: “Toda persona tiene derecho a la protección por parte del Estado, a través de los órganos de seguridad ciudadana regulados por ley, frente a situaciones que constituyan amenaza, vulnerabilidad o riesgo para la integridad física de las personas, sus propiedades, el disfrute de sus derechos y el cumplimiento de sus deberes.”

Art. 83: “La salud es un derecho social fundamental, obligación del Estado, que lo garantizará como parte del derecho a la vida. El Estado promoverá y desarrollará políticas orientadas a elevar la calidad de vida, el bienestar colectivo y el acceso a los servicios. Todas las personas tienen derecho a la protección de la salud, así como el deber de participar activamente en su promoción y defensa, y el de cumplir con las medidas sanitarias y de saneamiento que establezca la ley, de conformidad con los tratados y convenios internacionales suscritos y ratificados por la República.”

De acuerdo con la Ley de Transporte Terrestre (LTT, 2008), en el apartado sobre la distribución de las competencias, el Art. 4 refiere: “La regulación del transporte terrestre corresponde a los organismos competentes en esta materia. La competencia se distribuye entre el Poder Público Nacional, Estatal y Municipal.”

En el Art. 5, de la competencia del Poder Público Nacional, se lee: “Es de la competencia del Poder Público Nacional, en materia de transporte terrestre, lo relacionado con licencias de conducir, el Registro Nacional de Vehículos y de Conductores y Conductoras, tipología de unidades de transporte, condiciones de carácter nacional para la prestación de los servicios de transporte de uso público y de uso privado de personas, el transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras en rutas suburbanas e interurbanas, sin menoscabo de las competencias que la ley y los reglamentos atribuyan a los municipios o gobiernos metropolitanos, el transporte de carga, la circulación en el ámbito nacional, el régimen sancionatorio, el control y fiscalización del tránsito en la vialidad, sin perjuicio de las competencias de los estados y municipios, los servicios conexos de carácter nacional, los procedimientos por accidentes de tránsito, las normas técnicas y administrativas para la construcción, mantenimiento y gestión de la vialidad, así como la actuación en el otorgamiento de concesiones, el ordenamiento de las estaciones de peajes, el establecimiento de las tarifas en el ámbito nacional y las demás que le atribuya la ley.”

En relación con la competencia del Poder Público Estatal, el Art. 6 de la LTT, señala: “Es de la competencia del Poder Público Estatal, en materia de transporte terrestre, la conservación, administración y aprovechamiento de las carreteras y autopistas nacionales, en coordinación con el Poder Público Nacional, el servicio de transporte terrestre público y terminales de pasajeros y pasajeras interurbanos de carácter estatal, la ejecución, conservación, administración, aprovechamiento y el control de la circulación de las vías terrestres estatales y el destino de las multas impuestas, de conformidad con lo previsto en esta Ley.”

En ese mismo orden, sobre la competencia del Poder Público Municipal, el Art. 7, indica: “Es de la competencia del Poder Público Municipal, en materia de transporte terrestre, la prestación del servicio de transporte

terrestre público urbano y el establecimiento de zonas terminales y recorridos urbanos, para el transporte suburbano e interurbano de pasajeros y pasajeras con origen y destino dentro de los límites de su jurisdicción, bajo las normas de carácter nacional aplicables, así como las condiciones de operación de los servicios de transporte terrestre público y privado en el ámbito de su jurisdicción; la ingeniería de tránsito para la ordenación de la circulación de vehículos y personas de acuerdo con las normas de carácter nacional; las autorizaciones o permisos de vehículos a tracción de sangre; la construcción y mantenimiento de la vialidad urbana; los servicios conexos; el destino de las multas impuestas de conformidad con lo previsto en esta Ley; el control y fiscalización de tránsito, según la normativa de carácter nacional y las demás que por su naturaleza le sean atribuidas. Cualquier restricción de circulación que los municipios deseen aplicar debe ser evaluada y aprobada por el ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre.”

En torno a los principios del Sistema Nacional de Transporte Terrestre, el Art. 13 indica: “El Sistema Nacional de Transporte Terrestre debe responder a los principios de actividad sustentable, a la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos y las ciudadanas, a la disminución de la contaminación ambiental, a garantizar el buen trato a los usuarios y las usuarias, la seguridad y comodidad en los servicios de transporte terrestre público y la participación ciudadana, orientada a satisfacer las necesidades y requerimientos de la movilidad y accesibilidad en todos los ámbitos de la vida ciudadana.”

A propósito del Instituto Nacional de Transporte Terrestre, el Art. 22 señala: “El Instituto Nacional de Transporte Terrestre es un ente adscrito al ministerio del poder popular con competencia en materia de transporte terrestre, con personalidad jurídica, que goza de los privilegios y prerrogativas que se le acuerdan a la República, de conformidad con la

ley, y tendrá su sede en la ciudad de Caracas, sin perjuicio de que pueda establecerla en cualquiera otra localidad del país.

El Instituto Nacional de Transporte Terrestre establecerá las oficinas y dependencias regionales que permitan la optimización de los servicios de transporte terrestre que presta.

Parágrafo Único: El Instituto Nacional de Transporte Terrestre formará parte del Sistema Nacional de Protección Civil, garantizando la integración, articulación y coordinación de acciones de prevención y atención entre los órganos del Poder Público Nacional, Estatal y Municipal, ante la ocurrencia de eventos con efectos adversos que se derivan de los accidentes de tránsito terrestre.”

Del INTT, refiere el Art. 23 entre sus atribuciones: “Son atribuciones del Instituto Nacional de Transporte Terrestre:

3. Registro, expedición, renovación y control de licencias para conducir vehículos a motor, en el ámbito nacional, en los diferentes grados y categorías.
4. Registro, expedición y control de títulos profesionales para conducir vehículos a motor con fines de lucro.
5. Otorgamiento, registro y control de placas identificadoras de vehículos a motor destinadas al uso público o privado, en las diferentes clasificaciones y modalidades.
6. Los permisos y registro de los servicios de transporte terrestre público y privado, así como la regulación y control del transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, y de carga, en el ámbito de la competencia nacional.

7. Estudios de proyectos, otorgamiento de permisos, regulación y registro de los servicios conexos de carácter nacional, como terminales públicos y privados, paradores viales de pasajeros y pasajeras, turísticos y de carga, terminales generadores de transferencia e intermodal de carga, transporte de encomienda, escuelas del transporte, estacionamientos concesionarios del Instituto, estaciones fijas y móviles de revisión técnica, mecánica y física de vehículos; ubicación y acceso de las estaciones de servicios, servicios de grúas de arrastre y de plataforma y cualquier otro, de conformidad con el ordenamiento jurídico.

8. Estudio y revisión de tarifas y fletes del transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, y de carga, en los casos previstos en la ley.

14. Velar por el cumplimiento de las normas relativas a la circulación y seguridad en el ámbito nacional.

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

16. Otorgar las autorizaciones para la prestación de los servicios de transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, y de carga en el ámbito de la competencia nacional.

17. Otorgar las autorizaciones para los trabajos sobre la infraestructura vial en el ámbito de la competencia nacional.

18. Aplicar las sanciones administrativas, en los casos previstos en esta Ley.

19. Velar por el correcto funcionamiento en la prestación del servicio de transporte terrestre.”

A propósito del Certificado de homologación previa comercialización, la LTT señala en el Art. 51: “Los fabricantes, ensambladoras, carroceras e importadoras de vehículos deben solicitar ante el Instituto Nacional de Transporte Terrestre, previa a su comercialización, el certificado de homologación, consignando la documentación técnica necesaria de los modelos a comercializar.

Para la prestación del servicio de transporte terrestre público y privado de personas y de carga, las unidades no podrán ser objeto de financiamiento por entes públicos o privados, si no cumplen con las Normas del Sistema Nacional de Calidad.”

En cuanto a la Revisión técnica, mecánica y física de vehículos, el Art. 52, señala: “El Instituto Nacional de Transporte Terrestre, practicará la revisión técnica, mecánica y física de los vehículos, a los fines de verificar el buen estado de funcionamiento y las características de las unidades del parque automotor existente. Los resultados de la revisión serán insertados al Registro Nacional de Vehículos y de Conductores y Conductoras. Los vehículos que no aprueben la revisión no podrán circular por las vías públicas o privadas destinadas al uso público.”

En torno a las pólizas de seguros, menciona el Art. 58 “Todo vehículo a motor debe estar amparado por una póliza de seguro de responsabilidad civil, para responder suficientemente por los daños que ocasione al Estado o a los y las particulares. Igualmente resultará obligatorio el seguro de responsabilidad civil para las motocicletas, en las mismas condiciones que rige para los automotores.

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

Sobre los documentos que debe portar el conductor, de la licencia de conducir, el Art. 63 señala: “Para conducir un vehículo, la persona debe obtener y portar la licencia o título profesional de conducir, vigente, del grado o categoría que corresponda al tipo de vehículo a motor respectivo, expedida por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre y el Certificado Médico de Salud Integral vigente, además el conductor o conductora de vehículos destinados a la prestación del servicio de transporte terrestre público y privado de pasajeros y pasajeras, deberá obtener y portar el certificado de conducir expedido por la Escuela del Transporte avalado por el Instituto Nacional del Transporte Terrestre.”

En ese mismo orden de ideas, incluyen los requisitos adicionales en el Art. 65 que indica: “En el Reglamento de esta Ley se establecerán los requisitos y condiciones, así como la obligación de realizar y aprobar cursos y exámenes especiales para obtener la licencia de conducir vehículos destinados al transporte de carga, transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, transporte escolar, turístico, de ambulancias, de bomberos, de valores, policiales o similares y para obtener el certificado de conducir vehículo destinado al servicio de transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras.”

De la clasificación de las licencias para conducir, la LTT indica en su Art. 67 “Las licencias para conducir se otorgarán por grado, de acuerdo con los tipos de vehículos y la capacidad que exija su conducción. El grado indica la capacidad del sujeto para conducir vehículos de determinado tipo. Las licencias serán de cinco (5) grados: (...)

4. Licencias de cuarto grado (4°) a las personas mayores de veintiún (21) años de edad para conducir vehículos con capacidad hasta de doce (12) puestos destinados al transporte terrestre público de personas y los vehículos de carga, cuyo peso bruto vehicular no exceda los seis mil kilogramos (6.000 Kgs).

5. Licencias de quinto grado (5°) a personas mayores de veinticinco (25) años de edad, para conducir todo tipo de vehículos de transporte terrestre privado de personas, transporte terrestre público de personas en rutas urbanas, suburbanas e interurbanas, y transporte de carga hasta nueve mil kilogramos (9.000 Kgs), con la excepción de los vehículos indicados en el numeral 2 de este artículo.”(...)

Sobre las restricciones para la ocupación de los asientos delanteros de los vehículos, el Art. 85 refiere: “En todos los vehículos de carga con capacidad mayor a los tres mil quinientos kilogramos (3.500 Kgs), no se permite el transporte de personas menores de diez (10) años; con las excepciones previstas en el Reglamento de esta Ley. En los vehículos de transporte terrestre público de personas, no se permite viajar en los asientos delanteros a menores de diez (10) años, personas con discapacidad y mujeres en estado de gravidez; a tal fin, los vehículos deberán contar con espacios y asientos especialmente acondicionados.”

Acerca del tiempo de conducción y descanso, se lee en el Art. 87 “Las personas naturales y jurídicas autorizadas para la prestación del servicio de transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, y de carga están obligadas a cumplir con los tiempos de conducción y descanso que a tal efecto se establecerán en el Reglamento de esta Ley. Igualmente, deben cumplir con la obligación de llevar el personal debidamente habilitado para el relevo en la conducción de tales vehículos.”

En relación con las competencias de la autoridad nacional, en el Art. 94 se indica: “El Instituto Nacional de Transporte Terrestre es el ente competente para autorizar, regular, supervisar y controlar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, en rutas urbanas intermunicipales que no estén sujetas a autoridades metropolitanas o mancomunidades, en materia de transporte terrestre público de pasaje-

ros y pasajeras y en todos los casos de rutas suburbanas e interurbanas, no municipales o estatales.”

Acercas de las autoridades metropolitanas y mancomunidades, en el Art. 95 se establece: “Las autoridades de los distritos metropolitanos, mancomunidades u otras formas asociativas intergubernamentales, son los órganos competentes para autorizar, regular, supervisar y controlar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras en rutas urbanas intermunicipales, así como la clasificación de sus rutas de acuerdo con lo establecido en esta Ley y su Reglamento, dentro de sus respectivas jurisdicciones.”

En ese mismo tenor y acerca de las competencias de los municipios, el Art. 96 indica: “Las autoridades de los municipios son competentes para autorizar, regular, supervisar y controlar el transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras urbano, suburbano e interurbano dentro de sus respectivas jurisdicciones, aun cuando los municipios se encuentren integrados a distritos metropolitanos, salvo que las rutas suburbanas sean declaradas por la autoridad competente con carácter metropolitano o que la ley de la materia disponga situación diferente.”

Es importante que en la LTT está la clasificación del servicio de transporte terrestre, en su Art. 99, según la cual: “Para los efectos de esta Ley, el servicio de transporte terrestre se clasifica en:

1. Transporte terrestre de personas:

a) Público

a.1 Colectivo

a.2 Individual” (...)

En relación con el otorgamiento de permisos, el Art. 101, refiere; “Las autoridades administrativas nacionales y municipales o metropolitanas, en sus respectivas jurisdicciones, son los órganos facultados para expedir:

1. Permisos o autorizaciones de transporte de personas y de carga.
2. Certificaciones de prestación del servicio de transporte terrestre público de personas” (...)

En torno al Servicio de Transporte Terrestre de Personas y la prestación del servicio transporte terrestre público, en el Art. 104 se establece: “El servicio de transporte terrestre público colectivo en rutas urbanas, suburbanas e interurbanas será prestado, previa autorización otorgada por la autoridad competente, según el caso, por personas jurídicas cuyo objeto social principal sea el transporte terrestre público en la modalidad respectiva, de conformidad con lo previsto en la ley.”

Sobre las personas que podrán prestar el servicio, el Art. 105, señala: “El servicio de transporte terrestre público de pasajeros y pasajeras, previo al cumplimiento de las formalidades de la ley, podrá ser prestado:

1. Directamente por la autoridad administrativa competente.
2. Por intermedio de personas jurídicas debidamente autorizadas por la autoridad administrativa competente.
3. Por intermedio de personas naturales en la modalidad individual.

Parágrafo Único: Todos los conductores y conductoras que presten el servicio público de transporte terrestre de pasajeros y pasajeras, y de carga deberán haber aprobado el curso especial gratuito y haber obteni-

do el Certificado de Conducir, que los capacite para brindar tal servicio dictado por el Instituto Nacional de Transporte Terrestre o por escuela del transporte.”

En relación con el uso de terminales, la Ley indica en su Art. 106 “Las personas jurídicas autorizadas para prestar el servicio de transporte terrestre público de personas, en rutas interurbanas deben tener como punto de origen, toques intermedios y destino, un terminal de transporte terrestre público o privado, inscrito en el registro de terminales de transporte terrestre.

Cuando se trate de la prestación del servicio en rutas urbanas o suburbanas, las características de la demanda, del uso del suelo y del tránsito, determinarán su operación a través de terminales públicos o privados.”

En cuanto a los derechos del pasajero y pasajera, el uso de perreras como unidades de transporte público es explícitamente violatorio del Art. 108 que expresa: “Los usuarios y las usuarias tienen derecho a:

1. Un servicio de buena calidad.
2. Que se les fije una tarifa acorde con el servicio que reciben.
3. Exigir un servicio higiénico, seguro, confortable e ininterrumpido.
4. Recibir información oportuna sobre las condiciones de prestación del servicio de transporte terrestre público.
5. Recibir atención especial en caso de discapacidad, de niños o niñas con edad hasta seis (6) años, personas mayores de sesenta (60) años de edad, y mujeres en estado de gravidez o personas con niños o niñas en etapa de lactancia.

Las normas de atención especial se establecerán en el Reglamento de esta Ley.

El pasajero o la pasajera podrán hacer valer sus derechos conforme a los procedimientos establecidos en el Título VIII de esta Ley.”

En cuanto a la clasificación de las Rutas de Transporte Terrestre Público y la clasificación de las rutas, el Art. 111 señala: “A los efectos de la presente Ley, las rutas de transporte terrestre público de pasajeros y de pasajeras se clasifican en urbanas, suburbanas e interurbanas. Estas a su vez podrán ser:

1. Urbanas:
 - a. Municipales
 - b. Intermunicipales
2. Suburbanas:
 - a. Municipales
 - b. Intermunicipales
 - c. Interestadales
3. Interurbanas:
 - a. Nacionales
 - b. Estadales
 - c. Municipales”

En relación con las modalidades del Servicio de Transporte Terrestre Público en la modalidad colectivo, la operación de perreras como unidades de transporte público colectivo desatiende al contenido del Art. 115, que establece: “A los efectos de esta Ley, el servicio de transporte terrestre público de personas, modalidad colectivo, es el prestado por personas jurídicas con unidades de alta, mediana y baja capacidad o por puesto, de conformidad con lo establecido en el Reglamento de esta Ley y las Normas del Sistema Nacional de Calidad.”

Así también, en cuanto a la sujeción de la modalidad colectivo, el Art. 116 es claro, al decir: “El servicio modalidad colectivo debe estar sujeto a rutas, horarios y frecuencias, conforme a los permisos correspondientes emitidos por la autoridad competente y de acuerdo a lo establecido en esta Ley y su Reglamento.”

De igual forma, en relación con la modalidad individual, el Art. 117 señala: “El servicio de transporte terrestre público de personas, modalidad individual, es aquel donde el usuario y la usuaria fija el lugar de destino y se realiza sin sujeción a rutas. Las características y tipología de las unidades, incluyendo los taxis y moto taxis, serán las establecidas en las Normas del Sistema Nacional de Calidad. Las condiciones y requisitos para otorgar la autorización del servicio se establecerán en el Reglamento de esta Ley.

Queda prohibido el uso de vehículos destinados al transporte terrestre público de personas, modalidad individual, para prestar el servicio en la modalidad colectivo y viceversa.”

En forma expresa, el uso de perreras desatiende al Art. 118 de la LTT, donde acerca de las condiciones de la suspensión, revocación y extinción de la certificación de prestación del servicio, se indica: “Sin perjuicio de lo previsto en el ordenamiento jurídico municipal o estatal, son causales

de suspensión, revocatoria o extinción de la certificación de prestación del servicio de la unidad de transporte inspeccionada, las siguientes:

1. Suspensión hasta tanto sean subsanadas las causas, previa nueva inspección:

- a. Neumáticos en malas condiciones.
- b. Sistema de luces internas y externas sin funcionamiento.
- c. Parabrisas, vidrios y espejos retrovisores, en mal estado.
- d. Sistema de frenos y dirección en mal estado.
- e. Cuando los asientos no reúnan los requisitos mínimos de seguridad, comodidad e higiene.

2. Suspensión por tres (3) meses:

- a. Cuando el prestador o prestadora del transporte opere en zonas o rutas distintas a las autorizadas.
- b. Cuando el prestador o prestadora aumente las tarifas establecidas por el órgano competente.
- c. Cuando el prestador o prestadora incumpla con cualquiera de las obligaciones y condiciones previstas en la certificación de prestación del servicio.

3. Revocatoria:

- a. Cuando resulten alteradas en cualquier forma, las condiciones bajo las cuales se otorga la certificación.
- b. Cuando se compruebe que para la obtención de la certificación o para el mantenimiento de la misma, el prestador o prestadora del

servicio hubiere hecho uso de medios fraudulentos, o se compruebe falsedad de los documentos.

c. Cuando el prestador o prestadora abandone la rutas autorizadas o suspenda el servicio, sin previa autorización, durante treinta (30) días consecutivos.

d. Cuando el prestador o prestadora del servicio hubiere suspendido tres (3) veces en el término de dos (2) años.

4. Extinción de la certificación:

a. Por renuncia de la prestación del servicio, en forma escrita a las autoridades competentes;

b. Por la muerte o incapacidad jurídica del prestador o prestadora del servicio, si fuere persona natural.

c. Por la quiebra o liquidación de la persona jurídica.

d. Por la no renovación de la certificación a su vencimiento.

e. Por la revocatoria de la certificación.”

En cuanto a la obligación de mantener a la vista las tarifas, estos vehículos violan el Art. 149, que establece: “Las personas jurídicas prestatarias de los servicios de transporte terrestre y de servicios conexos, están obligadas a colocar en lugares visibles al público, las tarifas establecidas, tanto en los espacios como en los vehículos donde se presten estos servicios conexos.”

En relación con las Infracciones y Sanciones Administrativas, se consideran sanciones graves, asociadas a este tipo de vehículos, las que se indican seguidamente y que están contenidas en el Art. 169, que indica

“Serán sancionados o sancionadas con multas de diez unidades tributarias (10 U.T.), quienes incurran en las siguientes infracciones: (...)

15. Conducir vehículos de transporte terrestre público de personas o carga en cualquiera de sus modalidades, sin estar debidamente autorizado conforme a la ley (...)

22. Los propietarios y las propietarias de vehículos de transporte terrestre público de personas y carga, que no tengan instalados los dispositivos y registro de velocidad, o ejecuten actos tendentes a eliminar o alterar su normal funcionamiento”(...)

Así también, dentro de las sanciones menos graves, cabe señalar el Art. 170, que expresa: “Serán sancionadas con multas de cinco Unidades Tributarias (5 U.T.), sin perjuicio de las sanciones establecidas en esta y otras leyes, quienes incurran en las siguientes infracciones: (...)

7. Cobrar tarifas de servicio público de transporte terrestre de pasajeros y pasajeras no establecidas por la autoridad competente (...)

13. Transportar niños o niñas menores de diez (10) años de edad, en el asiento delantero del vehículo (...)

15. El exceso de personas en el servicio de transporte terrestre público y privado de pasajeros y pasajeras en las rutas que establezca el Reglamento de esta Ley”(...)

Al cierre de este documento de Ley, vale destacar las disposiciones sobre casos de retención de los vehículos, del Art. 181. Se procederá a la retención de los vehículos por parte de las autoridades competentes del transporte terrestre, en sus respectivas circunscripciones, cuando se verifiquen los siguientes supuestos:

1. Cuando el vehículo circule en condiciones evidentes de inseguridad y mal funcionamiento”(...)

De la revisión del contenido del *Reglamento de la Ley de Tránsito y Transporte* vigente, se desprende que e desatendido por los conductores de estas unidades improvisadas, el Art.15, cuando indica:”(...)

2. Minibuses con fines de lucro: Los vehículos con capacidad de quince (15) a treinta y dos (32) pasajeros sentados más conductor, doble rueda trasera y con una altura interior que permita la circulación de los pasajeros dentro del vehículo en forma erguida, destinados al transporte de pasajeros mediante el pago de una cantidad de dinero por el servicio prestado.”

De este mismo Reglamento, se estaría desestimando el Art. 20, sobre las características técnicas de los vehículos, indica: “Los vehículos deberán reunir las características técnicas de construcción, dimensiones, peso, condiciones de seguridad, comodidad y mantenimiento que establezca este Reglamento, las Resoluciones del Ministerio de Transporte y Comunicaciones y las Normas Venezolanas COVENIN.”, al igual que el Art. 21, de seguida que expresa: Ningún vehículo podrá ser modificado en sus características originales salvo autorización expresa del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Para efectuar cualquier transformación, modificación o cambio que altere la estructura, función o aspecto de un vehículo, pero que en ningún caso afecte la seguridad del tránsito terrestre, se expedirá autorización por medio del órgano competente del Ministerio de Transporte y Comunicaciones.”

Así también, se trasgrede el Art. 39, que especifica: “En situaciones especiales que así lo requieran el Ministerio de Transporte y Comunica-

ciones podrá autorizar, por un lapso no mayor de un mes, a vehículos de carga para que transporten en el espacio destinado para la carga, un número que no excederá de veinte (20) personas, siempre y cuando dichos vehículos estén acondicionados para ofrecer seguridad para las personas transportadas.”

Cabe destacar la existencia en vigencia del Decreto N° 1784. *Reglamento Parcial de la Ley de Tránsito Terrestre sobre Transporte Terrestre Público de Personas*, que es específico para el tema del traslado de personas en la modalidad de transporte público, cuyo contenido según expresa en su Art. 1. “...regula todo lo concerniente a la operación por parte de personas naturales o jurídicas del servicio de transporte terrestre público de personas en vehículos de alquiler, modalidades libre o taxi, automóviles o camionetas por puesto, minibuses y autobuses con fines de lucro, en rutas suburbanas e interurbanas.”

A este respecto, los conductores de unidades denominadas perreras y sus unidades estarían trasgrediendo las especificaciones de este Reglamento específico.

Así también, es importante mencionar la Resolución Conjunta N° 084 y 429, que en su Art. 1, señala: “Se establece en la presente Resolución, la tipología y características técnicas que deben reunir los vehículos automóviles por puesto, para ser utilizados por las organizaciones registradas y certificadas por el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre INTTT, a los fines de prestar el servicio de transporte terrestre público de pasajeros en rutas interurbanas y suburbanas.”. De igual forma, en su Art. 2, “Se establecen como referencia las Normas Venezolanas COVENIN que a continuación se señalan:

- Norma Venezolana COVENIN N° 199:2000, referido a AUTOMOTRIZ. VIDRIOS DE SEGURIDAD
- Norma Venezolana COVENIN N° 1055:77, referida a ANCLAJE PARA CINTURONES DE SEGURIDAD.
- Norma Venezolana COVENIN N° 1433:81, referida a DETERMINACIÓN DEL RUIDO EMITIDO POR LOS VEHÍCULOS A MOTOR.
- Norma Venezolana COVENIN N° 2017:83, referida a MOTORES DE COMBUSTIÓN INTERNA. MÉTODO DE ENSAYO DE POTENCIA BRUTA.
- Norma Venezolana COVENIN N° 3604:2000, referida a AUTOMOTRIZ. DISPOSITIVOS DE ADVERTENCIA. TRIÁNGULOS DE SEGURIDAD.
- Norma Venezolana COVENIN N° 1064:79, referida a CINTURONES DE SEGURIDAD PARA VEHÍCULOS DE MOTOR.
- Norma Venezolana COVENIN N° 3082:97, referida a GATOS HIDRÁULICOS TIPO BOTELLA.
- Norma Venezolana COVENIN N° 3184:95, referida a AUTOMOTRIZ. REQUISITOS PARA EL COMPORTAMIENTO DEL SISTEMA DE FRENOS.
- Norma Venezolana COVENIN N° 3226.1:97, referida a GAS NATURAL PARA VEHÍCULO CILINDROS DE ALMACENAMIENTO PARTE 1: CILINDRO DE ACERO SIN COSTURA.
- Norma Venezolana COVENIN N° 3227:98, referida a GAS NATURAL PARA VEHÍCULO COMPONENTES DEL SISTEMA.
- Norma Venezolana COVENIN N° 3228:99, referida a GAS NATURAL VEHÍCULAR INSTALACIÓN Y PRUEBA DEL SISTEMA.
- Norma Venezolana COVENIN N° 3416:2001, referida a NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE VEHÍCULO (VIN). LOCALIZACIÓN Y FIJACIÓN.
- Norma Venezolana COVENIN N° 3417:98, referida a NÚMERO DE IDENTIFICACIÓN DE VEHÍCULOS (VIN).”

Todas ellas, contienen especificaciones técnicas, de aplicación a los vehículos “perreras”.

En ese mismo orden de ideas, sobre el Sistema Nacional de Calidad (normas COVENIN), las unidades para el transporte de pasajeros, deben atender a la clasificación y tipología oficial de la nación como se indicó, según la cual además están en la obligación de atender a características técnicas específicas, contenidas en las normativas vigentes. En este tema que ocupa, es de señalar específicamente las normas técnicas COVENIN que se reportan de seguida, directamente asociadas a la prestación del servicio de transporte público y las condiciones que las unidades deben presentar para poder cubrir operaciones.

- Norma Venezolana COVENIN N° 51-92, referido a UNIDADES DE TRANSPORTE PARA PASAJEROS. CLASIFICACIÓN Y TIPOLOGÍA.

- Norma Venezolana COVENIN N° 3358-1997, referida a MINIBÚS URBANO. TIPOLOGÍA.

- Norma Venezolana COVENIN N° 3569-200, referida a MINIBÚS PERIFÉRICO. TIPOLOGÍA.

Al cierre, vale recordar que en materia de movilidad están los acuerdos internacionales, que deberían ser un referente para el futuro próximo:

Resolución 70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 25 de septiembre de 2015, titulada “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”. En particular el objetivo 3.6 REDUCIR A LA MITAD las muertes y lesiones por accidentes de tráfico.

Resolución 71/256 de la Asamblea General de las Naciones Unidas del 23 de diciembre de 2016, titulada “Nueva Agenda Urbana” en particular los compromisos 29, 39, 50, 52 y 54.

Análisis de los siniestros viales ocurridos en las denominadas “perreras” y el papel de las autoridades ante los hechos.

La ocurrencia de siniestros viales en los que una perrera o cuadrillera estaba involucrada, encendió las alarmas en la sociedad en general, por la severidad de las lesiones y la cantidad de fallecidos que se produjeron. A este respecto, la diputada de la AN Nora Bracho, denunciaba el 10 de julio de 2008 que en los últimos meses se registraban 39 personas fallecidas y 275 lesionadas, por el uso de las denominadas perreras, “que se han convertido en una amenaza a la vida de los usuarios” (Morales, M; 2018). Esta información siendo la AN una instancia de gobierno formal, se considera como veraz.

Por otro lado, una somera investigación en medios digitales para el año 2018, en relación con hechos viales que fueron noticia, revelan las cifras que se indican en el cuadro 1, con los detalles que la fuente reporta; 111 personas afectadas, con el resultado de 91 lesionados y 20 fallecidos. Lamentablemente, no es posible tener datos completos sobre las potenciales causas de los accidentes, número de pasajeros que se trasladaban, género, edades.

Es oportuno señalar, que en la revisión los siniestros con antelación a esta fecha, asociados a las perreras, datan de 2014 y años anteriores con menor cuantía y frecuencia, localizados en las zonas de Ciudad Bolívar y Puerto Ordaz; así es novedoso y de reciente data, presumiblemente entre finales de 2017 y lo que va del año 2018, que este tipo de vehículos se extendiera por todo el territorio nacional y se viera involucrado en tal magnitud de hechos viales.

Cuadro 1. Siniestros viales en Venezuela en los que ha estado involucrada una unidad de transporte del tipo “perrera”

PORTAL DE INTERNET	UNIDAD INVOLUCRADA EN EL SINIESTRO	FECHA DE OCURRENCIA	PASAJEROS	LESIONADOS	FALLECIDOS	UBICACIÓN GEOGRÁFICA	INFORMACIÓN RECUPERADA
<i>Noticierodigital.com</i>	Camión tipo volteo	06/12/2017	17	13	4	Ciudad Guayana (Edo. Bolívar)	http://www.noticierodigital.com/2017/12/perrera-se-vuelca-matando-al-menos-dos-pasajeros-bolivar/
<i>El Estímulo</i>	Camión	28/05/2018	40	16	11	Los Azules (Edo. Mérida)	http://elestimulo.com/blog/oncemuertos-al-volver-un-camion-de-carga-con-40-pasajeros-en-merida/
<i>Noticias Venezuela</i> *	Camión Ford	01/06/2018	—	6	2	Carvajal (Edo. Trujillo)	https://noticiasvenezuela.org/2018/06/02/asciende-a-dos-personas-los-fallecidos-en-vuelco-de-camion-en-trujillo/
<i>Efecto Cocuyo</i> **	Camión NI	14/06/2018	—	—	1	La Yaguara (Dpto. Capital)	http://efectococuyo.com/sucesos/murio-hombre-al-caerse-de-una-perrera-en-la-yaguara
<i>Runrunes</i> ***	Camión de uso militar tipo Convoy Truck	27/06/2018	—	32	2	Anaco (Edo. Anzoátegui)	http://runrun.es/nacional/353365/mueren-dos-estudiantes-de-al-volcar-perrera-militar-en-anzoategui.html
<i>Venezuela al día</i> ****	Camión 350	30/06/2018	—	21	—	Dabajuro (Edo. Falcón)	http://www.venezuelaaldia.com/2018/07/01/accidente-perrera-deja-21-beridos-falcon/
<i>El Nacional</i> *****	Camión Cava	09/07/2018	—	3	—	San Diego (Edo. Carabobo)	http://www.el-nacional.com/noticias/sucesos/tres-personas-resultaron-heridas-tras-volcamiento-una-perrera_243296

- * Fallecidos: 2 adultos / Lesionados: 5 adultos y 1 niño
- ** Fallecidos: 1 adulto
- *** Fallecidos: 2 estudiantes / Viajaban militares y estudiantes universitarios (UNEFA)
- **** Lesionados: 4 adultos, 1 adolescente y 16 niños
- ***** Lesionados: 3 mujeres adultas

Tal como se refirió con antelación, el uso de las perreras se institucionalizó desde las instancias de gobierno hacia finales de 2017, lanzando a circulación bajo el nombre de cuadrilleras, vehículos identificados con logos como los de la Misión Transporte, para el traslado de pasajeros. Cabe referir los costos variables que sus conductores cobran por el pasaje, que van desde 20.000 hasta 100.000 Bs. (0,003 \$ a 0,016 \$, según tasa oficial del 17/8/2018), superando con creces en algunos casos las tarifas oficiales de las rutas autorizadas.

En torno al tema, Luis Alberto Salazar, quien dirige el Comité de Usuarios de Transporte Público, indicó a la prensa a inicios de agosto de 2018, que hay cerca de 20.000 perreras operando como transporte en el país, de las cuales 7.000 funcionan en Caracas. Aseveró que solo 7.000 unidades Yutong, de las 15.000 otorgadas por el Estado, están funcionando; destacó que los factores que afectan a los usuarios del transporte son el precio del pasaje, la calidad del servicio y el censo decretado por el Gobierno para el subsidio a la gasolina que presume no resolverá la crisis. (Meléndez, J.; 2018)

Al respecto del papel que han asumido las autoridades ante la crisis del transporte y el uso de las cuadrilleras, ya para 2017 la Gobernación del Edo. Bolívar en su portal de internet titulaba “Rangel activó operativo para supervisión de perreras”, anunciando un operativo cuyo objetivo era “garantizar que todas las unidades estén en perfecto estado”, por lo que deberán pasar un examen mecánico, se revisarán los papeles del conductor, quien deberá poseer la autorización oficial y escrita de la Alcaldía correspondiente. Indicó en esa ocasión el Gobernador, que ocurren en la entidad entre 3 y 4 siniestros a la semana, en las que están involucrados estos vehículos. Finalizó acotando que ha tratado de erradicar las perreras, mediante un programa de crédito para autobuses y, a cambio, se reciben estas camionetas “perreras” como cuota inicial,

con lo cual se han desincorporado más de 460 perreras, agregando al servicio de transporte público 506 autobuses completamente nuevos. A esta fecha, con el cambio de gobernador en la entidad, no se conocen los avances de estas medidas.

En el caso del municipio Libertador de Caracas por ejemplo, la Alcaldesa Erika Farías en su programa radial Caracas Caribe, “informó a los caraqueños sobre el Plan de Seguridad, inclusión de nuevas unidades al sistema de transporte, repuestos y tarifas que serán administradas por las organizaciones populares”... En acuerdos con los conductores señaló “hemos generado una propuesta de la cédula del transportista para tener un control de los compañeros que prestan el servicio y las unidades activas”. Mencionó “que viene realizando reuniones con el Ministro para las Comunas Aristóbulo Istúriz, con la finalidad de dar poder a las organizaciones populares.” “Estamos dando pasos para la transferencia en materia de transporte, para el empoderamiento del Poder Popular en la administración de las empresas de transporte, asignación de las rutas y fijación de las tarifas” Mendoza, M. (2018).

En el mismo programa, Jhonny Flores Presidente de Instituto Autónomo de Seguridad Ciudadana y Transporte (INSETRA), ente descentralizado de la Alcaldía de Caracas, comentó que tras las demanda de vehículos “hemos creado un plan de contingencia implementando las unidades cuadrilleras en La Yaguara, Mamera, El Valle, Las Adjuntas y Macarao, como medida de garantizar el traslado del pueblo a sus destinos en horas pico”. Agregó además que están realizando mesas de trabajo con transportistas, Consejos Comunales, Poder Popular y el Gobierno “para obtener información y brindar posibles soluciones sobre el reordenamiento del transporte “... “una articulación entre los tres ejes principales para ofrecer respuestas a la colectividad del Municipio Libertador.” Mendoza, M. (2018).

En el estado Carabobo, el Gobernador Rafael Lacava, implementó en junio de 2018, unidades de transporte colectivo para solventar los problemas de transporte en 14 municipios de la entidad, bajo la denominación de TransDrácula, con un costo de pasaje de 5.000 Bs para julio de 2018; la mitad de la tarifa mínima del transporte público. Estos vehículos, resultaron de una compra de vehículos de transporte escolar de segunda mano en los Estados Unidos; unas 96 unidades de la década de los años 80, que fueron importados, acondicionados y puestos en circulación por la gobernación. Los usuarios de estos autobuses, refieren que son largos pero angostos, no hay salidas de emergencias ni en sus ventanas ni en el techo, no tienen dos puertas, lo que dificulta la salida de los pasajeros, los puestos son más pequeños que los colectivos usuales, las unidades no tienen rutas fijas, no tienen carteles que especifiquen los destinos (Díaz, A.; 2018). En fin, a ciencia cierta no se sabe si esta es realmente una solución integral y de largo plazo.

Lo más reciente, son las declaraciones de Enrique Quintana, Presidente del INTT, en el programa “Diálogo Con” del canal de televisora Televelen, en el que refirió sobre los múltiples accidentes con el resultado de ciudadanos heridos e incluso muertos, debido al uso de este tipo de transporte. No obstante, sin referir solución al tema (Avijho, 2018). En sus declaraciones menciona que las perreras fueron acondicionadas para la prestación de servicio, “pero no están autorizadas”, mas la promoción de estas sirvió durante las campañas previas a las elecciones de Gobernadores y Alcaldes, tal como se indicó con antelación.

La reseña sobre la entrevista al Presidente del INTT comenta que éste reconoció que estos sistemas de transporte no son aptos para el traslado de personas, aun cuando el servicio de transporte de perreras, ha sido en buena parte una inversión de alcaldías y gobernaciones del Gobierno (Avijho, 2018).

En tanto, la situación se agrava y la percepción es que lejos de prohibir las perreras por sus condiciones inseguras, “varios gobernadores y alcaldes oficialistas activaron su propia flota gratuita de “perreras”, como se conoce a estos vehículos por su parecido con los empleados antaño para recoger a los perros callejeros. “Amor por Caracas”, se lee en las unidades de la alcaldía de Libertador, municipio de Caracas donde despacha el presidente Nicolás Maduro” (AFP, 2018).

Bibliografía

Avijho (2018). *Después de un año en la calle el INTT se pronuncia sobre las "perreras"*. Venezuela al día. Recuperado de: <http://www.venezuelaaldia.com/2018/08/19/despues-de-un-ano-en-la-calle-el-intt-se-pronuncia-sobre-las-perreras/> [Consultado: 2017, agosto 19].

¿Cuáles son las ciudades con mejor y peor transporte público en América Latina?. (2017). *BBC*. Recuperado de: <http://www.bbc.com/mundo/noticias-america-latina-38927134> [Consultado: 2018, mayo 18].

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial del N° 36.860. Caracas, Venezuela, 30 de diciembre de 1999.

COVENIN N° 51-92. Unidades de transporte para pasajeros. Clasificación y tipología. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 8 de abril de 1992.

COVENIN N° 199:2000. Automotriz. Vidrios de seguridad. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 13 de diciembre de 2000.

COVENIN N° 1055:77. Anclaje para cinturones de seguridad. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 9 de agosto de 1997.

COVENIN N° 1064:79. Cinturones de seguridad para vehículos de motor. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 30 de octubre de 1979.

COVENIN N° 1433:81. Determinación del ruido emitido por los vehículos a motor. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 28 de abril de 1981.

COVENIN N° 2017:83. Motores de combustión interna. Método de ensayo de potencia bruta. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 1983.

COVENIN N° 3082:97. Gatos hidráulicos tipo botella. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 1997.

COVENIN N° 3184:95. Automotriz. Requisitos para el comportamiento del sistema de frenos. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 11 de octubre de 1995.

COVENIN N° 3226.1:97. Gas natural para vehículo cilindros de almacenamiento parte 1: cilindro de acero sin costura. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 7 de mayo de 1997.

COVENIN N° 3227:98. Gas natural para vehículo componentes del sistema. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 9 de diciembre de 1998.

COVENIN N° 3228:99. Gas natural vehicular instalación y prueba del sistema. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 9 de junio de 1999.

COVENIN N° 3358-1997. Minibús Urbano. Tipología. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 12 de noviembre de 1997.

COVENIN N° 3416:2001. Número de identificación de vehículo (VIN). Localización y fijación. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 28 de noviembre de 2001.

COVENIN N° 3417:98. Número de Identificación de Vehículos (VIN). Tipología. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 9 de diciembre de 1998.

COVENIN N° 3569-200, referida a Minibús Periférico. Tipología. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 31 de mayo de 2000.

COVENIN N° 3604:2000. Automotriz. Dispositivos de advertencia. Triángulos de seguridad. Fondonorma. Caracas, Venezuela, 25 de octubre de 2000.

Decreto N° 1784. Reglamento Parcial de la Ley de Tránsito Terrestre sobre Transporte Terrestre Público de Personas. Gaceta Oficial N° 34.819. Caracas, Venezuela, 14 de octubre de 1991.

Díaz, Armando (2018). *Transdrácula: el surrealismo recorre las calles de un estado sin autobuses*. El estímulo. Recuperado de: <http://elestimulo.com/blog/transdracula-el-surrealismo-recorre-las-calles-de-un-estado-sin-autobuses/> [Consultado: 2017, agosto 19].

Favenpa: Venta de vehículos en el país al cierre del primer semestre 2018 disminuyó 38,4% (2018). *Finanzas digital*. Recuperado de: <http://www.finanzasdigital.com/2018/07/favenpa-venta-de-vehiculos-en-el-pais-al-cierre-del-primer-semestre-2018-disminuyo-384/> [Consultado: 2017, agosto 19]

Gakenheimer, Ralph. (1998). Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo. *EURE (Santiago)*, 24(72), 33-52. Recuperado de: <https://dx.doi.org/10.4067/S0250-71611998007200002> [Consultado: 2017, julio 09].

Herrera, C. (2016). *Movilidad y accesibilidad*. Libro Interacadémico. Venezuela futura. Academias Nacionales de Venezuela. Apartado Venezuela +30, de la Academia Nacional de la Ingeniería y el Hábitat. Caracas, Venezuela.

Herrera, C. (29 de julio de 2018). *El pueblo en perreras*. Últimas Noticias. Recuperado de: <http://www.ultimasnoticias.com.ve/noticias/opinion-mini-site/celia-herrera-el-pueblo-en-perreras/>

La DGT advierte de que la antigüedad de los vehículos implicados en accidentes mortales es de 12 años (2018). *Onda Regional*. Recuperado de: <https://www.orm.es/informativos/la-dgt-advierte-de-que-la-antig-edad-de-los-vehiculos-implicados-en-accidentes-mortales-es-de-12-anos/> [Consultado: 2017, agosto 17].

Ley de Transporte Terrestre. Gaceta Oficial del N° 363.052. Caracas, Venezuela, 1 de agosto de 2008.

Líido N. Ramírez I. *El Parque Automotor en la República Bolivariana de Venezuela 1990-2011, Estratos Medios de la Población y Elecciones 2012* (2012). Mundo Universitario, Vol X (1), 38-48, 2012. Recuperado de: https://www.google.co.ve/search?source=hp&ei=B-VtwW9bzKoTa5gLxvqjADQ&q=parque+automotor+de+motos+en+venezuela+se+increment%C3%B3+en+2000+por+ciento&oq=parque+automotor+de+motos+en+venezuela+se+increment%C3%B3+en+2000+por+ciento&gs_l=psy-ab.3...5656.20952.0 [Consultado: 2018, agosto 12].

Meléndez, Jhoan (2018). *Comité de Usuarios de Transporte: Hay 20 mil perreras operando en el país*. Noticiero digital. Recuperado de: <http://www.noticierodigital.com/2018/08/comite-usuarios-transporte-20-mil-perreras-operando-pais/> [Consultado: 2017, agosto 19].

Mendoza, M. (2018). *Sistema de transporte caraqueño recibirá nuevas unidades y repuestos*. Alcaldía de Caracas. Recuperado de: <http://www.caracas.gob.ve/alcaldiaDeCCS/submit-an-article/blog/noticias/sistema-de-transporte-caraqueno-recibira-nuevas-unidades-y-repuestos> [Consultado: 2017, agosto 19]

Morales, M. (2018). *Transportistas denunciaron en la AN la crisis del sector: solo están activas 10% de las unidades*. Crónica Uno. Recuperado de: <http://cronica.uno/transportistas-denunciaron-an-tesis-del-sector-activas-10-unidades/> [Consultado: 2017, agosto 17]

“Perreras”, la peligrosa respuesta al caos del transporte en Venezuela (2018).

AFP. El Universal. Recuperado de: <http://www.eluniversal.com/el-universal/14718/perreras-la-peligrosa-respuesta-al-caos-del-transporte-en-venezuela> [Consultado: 2017, agosto 19].

Pires, J. & Velásquez, Y. (2018). *Cambios en los volúmenes vehiculares durante el período 2006-2016. Caso de estudio: municipio Chacao, estado Miranda*. Tesis (Ingeniero Civil). Caracas, Venezuela. Universidad Central de Venezuela, Facultad de Ingeniería.

Ramones, M. (2016). *Parque automotor de Venezuela ha “envejecido” un 50%*. Panorama. Recuperado de: <http://www.panorama.com.ve/ciudad/Parque-automotor-de-Venezuela-ha-envejecido-un-50-20160509-0080.html> [Consultado: 2017, julio 10].

Rangel activó operativo para supervisión de perreras (2017). Portal de internet de la Gobernación del Edo. Bolívar. Recuperado de: <http://www.e-bolivar.gob.ve/noticias/detalle/rangel-activo-operativo-para-supervision-de-perreras> [Consultado: 2017, agosto 19].

Reducir el tiempo de los traslados dentro de las ciudades, reto para Panamá y América Latina. (2018). *Banco de Desarrollo de América Latina*. Recuperado de: <https://www.caf.com/es/actualidad/noticias/2018/04/reducir-el-tiempo-de-los-traslados-dentro-de-las-ciudades-reto-para-panama-y-america-latina/?parent=14062> [Consultado: 2018, abril 10].

Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre. Gaceta Oficial N° 5.420. Caracas, Venezuela, 26 de junio de 1998.

Rodríguez, Yarisa (2018). *Comparación histórica de conteos vehiculares*. Plan Integral de usos del suelo y transporte para la Región Metropolitana de Caracas. Corporación Andina de Fomento, Banco de Desarrollo de América Latina. Caracas, Venezuela.

Rondón, O. (2018). *Parque automotor venezolano está en “cuatro bloques”*. Recuperado de: <http://uma.edu.ve/periodico/2018/06/07/parque-automotor-venezolano-deteriorado/> [Consultado: 2017, agosto 17].

Sociedad Venezolana de Transporte y Vialidad y Departamento de Ingeniería Vial de la Universidad Central de Venezuela (2007). *El caos del tránsito caraqueño*. Boletín NOVEDADES TÉCNICAS en Transporte. Año 8. No. 1/2 - Julio 2007. Pág 8 a 11. Caracas, Venezuela.

Toro, M. (2018). *Favenpa: 40% del parque automotor no está operativo*. Recuperado de: <http://www.eluniversal.com/economia/16898/favenpa-40-del-parque-automotor-no-esta-operativo> [Consultado: 2017, agosto 17]

Nuestras conclusiones y recomendaciones

El Observatorio de Seguridad Vial se ha encargado desde el año 2012 de brindar información fidedigna y diagnósticos integrales que son la clave para poder tomar decisiones en forma oportuna y precisa en materia de seguridad vial. Procuramos articular e 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.

Las estadísticas más importantes vinculadas a la seguridad vial son las referidas a los siniestros viales, a los heridos y a las víctimas fatales. Sin embargo, hay muchas otras estadísticas que nos ayudan a completar el mapa y a entender mejor la situación, entre la que se encuentra información referida al parque automotor, a la población y a los flujos de tránsito. Siempre realizamos el mayor esfuerzo en conocer por medio de fuentes oficiales estas cifras más esto no ha sido posible. Aquellos datos de los cuales disponemos como, por ejemplo, el Anuario de Mortalidad y Morbilidad poseen por lo menos 5 años de retraso.

Nuestra misión es aumentar el conocimiento para prevenir los siniestros viales, fomentar la educación acerca de los factores de riesgo” es decir, el alcohol al volante, la velocidad, las distracciones (como el uso de celular), la fatiga, y el uso de los elementos de seguridad (cinturón, el casco y los sistemas de retención infantil). Estos elementos aunados a las estadísticas son cruciales, para diseñar acciones que puedan afectar la conducta de las personas y prevenir resultados finales trágicos.

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, diseñar políticas públicas enfocadas en enfrentar de manera certera las altas tasas de siniestralidad vial en Venezuela. Debemos implementar soluciones que abarquen las diferentes aristas que conforman el problema: la educación, la cultura, las sanciones, las normas, la infraestructura, entre otros.

De igual manera, para que el país evalúe materia de movilidad se debe empezar a tomar en cuenta diversos elementos como los peatones, las ciclorutas, el transporte público y fomentar vías seguras e iluminadas, conciencia ciudadana y la recuperación de espacios.

Las recomendaciones van prácticamente dirigidas a conocer lo que nos afecta para poder superarlo, a implementar soluciones basadas en conocimiento exhaustivo de lo que pretende mejorar, en considerar el sistema vial como parte de un todo del que cada uno de nosotros formamos parte, la idea no es ir por sectores sino visualizando el sistema global que nos mantiene envueltos en esta marejada de problemas.

*El VI Informe sobre
la Seguridad Vial en Venezuela:
Observando desde la sociedad civil 2017,
forma parte de una serie de publicaciones que
la Asociación Civil Paz Activa y su Observatorio
de Seguridad Vial desarrolla desde el año 2012,
en alianza estratégica con la Fundación Seguros
Caracas y la Fundación Zoom .*

*Para este año el Informe estará compuesto por un artículo
del periodista Javier Ignacio Mayorca sobre muertes
violentas en siniestros viales en Venezuela durante 2015
Y 2016, así como el análisis de la crisis del transporte
en Venezuela escrito por la Ing. Celia Herrera,
Directora de la Escuela de Ingeniería Civil
de la Universidad Central de Venezuela
(UCV) y especialista en el diseño
de carreteras.*

