



REPÚBLICA BOLIVARIANA DE VENEZUELA
LEY ORGÁNICA DE CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN



CONVENIO DE APORTE
UNIVERSIDAD JOSÉ ANTONIO PÁEZ
RENAULT DE VENEZUELA, C.A



INFORME-PROYECTO

EDUCACIÓN VIAL

Coordinador, Responsable y Ejecutor:
PROF. ING. SERGIO HITROVO B.

Equipo de Trabajo:
Prof. Ing. Sergio Hitrovo B.
Br. Orianna Acevedo G.
Lic. Johanna Zambrano

VALENCIA – EDO. CARABOBO
Febrero 2008



CONTENIDO

	<u>Página N°</u>
PRESENTACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO.....	3
TÍPS DE IMPACTO SOBRE EDUCACIÓN VIAL	
- Introducción.....	7
- Infracciones Viales Recurrentes.....	12
- Educación Vial Familiar.....	23
- Análisis Estadístico de la Encuesta.....	39
- Típs de Educación Vial para la Prensa Escrita.....	86
PROGRAMAS DE CLASE	
- Introducción.....	125
- Análisis Sociológico y Psicológico.....	132
- Opinión de los Profesionales.....	139
- Antecedentes.....	150
- Fundamentos Legales.....	154
- Contenido Programático por Niveles de Educación.....	161
RECOMENDACIONES.....	177
BIBLIOGRAFÍA.....	181



PRESENTACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO



PRESENTACIÓN Y JUSTIFICACIÓN DEL PROYECTO

La sociedad actual no hallará una solución al problema vial, si no revisa seriamente su estilo de vida. En muchas partes del mundo la sociedad se inclina al hedonismo y al consumismo, pero permanece indiferente ante los daños que estos causan. La gravedad de la situación vial demuestra cuán profunda es la crisis moral del hombre. Si falta el sentido del valor de la persona y de la vida humana, aumenta el desinterés por los demás y por el país. La austeridad, la templanza, la autodisciplina y el espíritu de sacrificio, deben conformar la vida diaria, a fin de que la mayoría no tenga que sufrir las consecuencias negativas de la negligencia de unos pocos.

Hay entonces, una urgente necesidad de educar en la responsabilidad vial: responsabilidad con nosotros mismos y con los demás, responsabilidad en el tránsito y el transporte. Su fin, no debe ser ideológico, ni político, y su planeamiento no puede fundamentarse en el rechazo del mundo moderno o en el deseo vago de un retorno al “paraíso perdido”. La verdadera educación de la



responsabilidad, conlleva una conversión auténtica en la manera de pensar y en el comportamiento. En esto, las comunidades, instituciones y organismos gubernamentales, más aún, todos los miembros de la sociedad tienen un cometido preciso por desarrollar, aunque la primera educadora es la familia, donde el niño(a) aprende a respetar al prójimo y en este caso en particular, a respetar las reglas en cuanto a tránsito se refiere.

En el universo existe un orden que hay que respetar; la persona humana dotada de la posibilidad de libre elección, tiene una grave responsabilidad en la conservación de ese orden, incluso con miras al bienestar de las futuras generaciones. La crisis vial en Venezuela, es un problema moral que amerita de inmediato una solución basada en la Educación a todos los niveles, y que en definitiva ha alcanzado dimensiones que implican una responsabilidad colectiva.

Prof. Ing. Sergio Hitrovo B.

Febrero 2008



TIPS DE IMPACTO SOBRE EDUCACIÓN VIAL



INTRODUCCIÓN



TIPS DE IMPACTO SOBRE EDUCACIÓN VIAL

INTRODUCCIÓN

El constante aumento de los accidentes de tránsito en el país deja cuantiosas pérdidas humanas y económicas, situación que se ha transformado en un problema social de primer orden. De allí la pregunta: ¿Por qué las estadísticas informan que una de las primeras causas de muerte en Venezuela son los accidentes de tránsito?

Si por una parte los Ingenieros Automotrices diseñan vehículos con los mejores estándares y rigurosos controles de seguridad, y por el otro lado, los Ingenieros Civiles están en la obligación de diseñar autopistas, carreteras, caminos, avenidas o calles, en fin todo tipo de vía de comunicación terrestre, con las más estrictas normas de seguridad, entonces ¿Dónde radica el mal?

Se considera que la impericia, el desconocimiento, la irresponsabilidad y la negligencia, son conceptos relevantes e indican que el mal radica en la carencia de educación o



conocimiento de normas que rigen en materia de tránsito, vialidad y transporte.

Dada la multiplicidad de las causas posibles que pueden desencadenar los accidentes de tránsito conjuntamente con el caos vial reinante, no es factible eliminarlos por completo. Sin embargo, se pueden reducir notablemente en frecuencia y gravedad, mediante la acción coordinada de Ingenieros, Educadores, Legisladores, Vigilantes de Tránsito y sobre todo los Medios de Comunicación Social. Por esta razón, se hace necesario generar un proceso de enseñanza-aprendizaje en materia de Educación Vial a través de TIPS O MENSAJES QUE IMPACTEN AL LECTOR para el desarrollo de hábitos y destrezas con objeto de que se asuman actitudes positivas, tanto para el cuidado y mantenimiento de la infraestructura vial, como PARA EL ACATAMIENTO DE LAS NORMAS QUE RIGEN LA SEGURIDAD Y EL TRÁNSITO.

Se ve con preocupación que a los adultos, se les haga la campaña de concienciación que sea, no cambian en su forma de actuar frente al volante o como usuarios de los medios de transporte. Esto indica, que la Educación Vial debe comenzar desde la infancia.



El niño muchas veces inconciente, no reflexiona ante los riesgos de accidentes porque no está preparado. Por tanto, la orientación debe iniciarse desde la enseñanza pre-escolar, escuela, liceo, de manera que se le permita al niño y al joven adquirir desde temprana edad el concepto de la necesidad de defender su propia existencia de los riesgos a que está expuesto diariamente.

Si él no cumple las normas que han sido establecidas para su propia seguridad o no aprecia con prontitud las situaciones de peligro que generan los otros usuarios de las vías, será una víctima más de la irresponsabilidad de los que ocupan estas áreas públicas.

Partiendo de lo antes expuesto, resulta de gran importancia que estos TIPS sean publicados en los medios de comunicación y en las carteleras de los institutos educativos, para así lograr a nivel de la enseñanza básica y media, instruir sobre las reglas que regulan el correcto comportamiento que se debe tener en el uso de las vías públicas y unidades colectivas, creándose de esta manera hábitos de seguridad en los educandos, que al ser proyectados en el tiempo, darán como resultado



ciudadanos responsables y respetuosos de las reglas de tránsito, lo que a su vez se traducirá en un MEJORAMIENTO REAL Y EFECTIVO DEL TRÁNSITO.



INFRACCIONES VIALES RECURRENTES



INFRACCIONES VIALES RECURRENTES

La implementación de nuevos modelos de desarrollo en el mundo, la innovación tecnológica apegada a la era digital y la globalización no han garantizado la formación del hombre comprometido con el volante, aquél capaz de discernir entre lo bueno y lo malo, la luz roja o verde.

Aún cuando las nuevas generaciones se califican como una de las mejores que ha pasado, con mayor cultura, pensamiento instantáneo – digital, es decir, una mayor capacidad de respuesta e innovación, el número de lesiones por accidentes de tránsito que se registra a diario en las grandes ciudades del mundo es superior a las estadísticas reportadas en una sociedad primitiva, con menor número de escuelas, funcionarios de tránsito y la presencia del Internet en los hogares.

Si bien es cierto que la tecnología nos hace ir mucho más rápido en materia de transmisión de datos, contenidos educativos, presencia en varios puntos a la vez, la velocidad con la que un conductor aborda un automóvil o vehículo



pesado, transporte de pasajero, etc, muchas veces duplica a la autorizada, convirtiendo a las principales arterias viales en una guillotina, en una pista de carrera, donde no hay quien asuma el control o simplemente quienes se hagan cargo de hacer cumplir las leyes.

Tan así es la situación que el mismo Vaticano, recientemente mostró la preocupación que siente por la cantidad de muertes por accidentes de tránsito en el mundo, a través de la publicación de un decálogo del conductor que advierte que los vehículos se han transformado en objeto de ostentación y vanidad que despiertan envidias en edades comprendidas entre los 17 y 37 años.

La publicación que es un manual de 58 páginas titulado “Orientaciones para la pastoral de la carretera”, señala que los autos tienden a sacar el lado “primitivo” de los seres humanos, produciendo resultados bastante desagradables, 1,2 millones de muertes cada año a causa de accidentes de tránsito cuyo motivo principal es la negligencia y las violaciones de los códigos.



El documento hace hincapié en los comportamientos “poco equilibrados” por parte de muchos conductores, su falta de cortesía, gestos ofensivos, palabras obscenas, imprecaciones, blasfemias, pérdidas del sentido de la responsabilidad y la violación imprudente y deliberada del código de circulación.

Se destaca también la necesidad de animar a las familias de las víctimas para que perdonen al agresor, cumpliendo con los diez mandamientos de la fe.

- “No matarás”
- “La carretera sea para ti un instrumento de comunión entre las personas y no de daño mortal.
- “Cortesía, corrección y prudencia te ayuden a superar los imprevistos”.
- “Sé caritativo y ayuda al prójimo en la necesidad, especialmente si es víctima de un accidente”.
- “El automóvil no sea para ti expresión de poder y dominio y ocasión de pecado”.
- “Convence con caridad a los jóvenes y a los que ya no lo son, a que no se pongan al volante cuando no están en condiciones de hacerlo”.



-
- “Brinda apoyo a las familias de las víctimas de los accidentes”.
 - “Reúne a la víctima con un automovilista agresor en un momento oportuno para que puedan vivir la experiencia consiente liberadora del perdón”
 - “En la carretera tutela al más débil”.
 - “Siéntete tu mismo responsable de los demás”.

Pero además, el Vaticano propone una educación callejera que vaya dirigida no solo al conductor sino también al peatón.

En este sentido se aboga por la temprana educación en edad escolar y la participación de las escuelas y la familia, objetivos que están inmerso dentro de este proyecto. Incluso se incluye en los diversos programas de Educación Vial cuyo contenido no ha sido apegado al progreso, incorporado a los avances tecnológicos, juegos interactivos, medios de comunicación digital, aún cuando las empresas fabricantes de automóviles y las masas exigen salidas oportunas al tercer problema que está ocasionando la muerte de ciudadanos y ciudadanas, con una incidencia mayor en la juventud.



Lo cierto es que aunque los programas de Educación Vial se han creado en muchos países, con contenidos repetidos y poca difusión, se carece de personal que los imparta, al punto en que ciudades como Valencia Edo. Carabobo, año a año se registran las mismas infracciones recurrentes, que lamentablemente son similares a las que reportan otros estados del país, u otras naciones como Argentina y Uruguay.

Estadísticas recientes

De acuerdo a los datos suministrados por la Oficina Regional de Control de Infracciones (ORCI), en la ciudad de Valencia se dan constantemente los siguientes casos de desacato a la Ley y Reglamento de Transito Terrestre:

- 1.- Conducir sin licencia (motorizados en su mayoría): 17%
- 2.- No haber cumplido con la obligación de registrar el vehículo: 10%
- 3.- Violar el derecho de circular a los demás usuarios (contravenir flechado, desatender la luz del semáforo, estacionar en un lugar prohibido, giro prohibido): 22%.



-
- 4.- No haber aprobado la revisión técnica del vehículo (cambio de motor, topología, vehículo no apto para circular): 15%.
 - 5.- Transportar pasajeros con fines de lucro sin autorización: 23%
 - 6.- Circular por el canal indebido: 3%
 - 7.- Circular sin placa: 5%
 - 8.- Carga insegura: 1%
 - 9.- Conducir utilizando equipos de comunicación: 1%
 - 10.- Circular en horario y día no permitido: 1%
 - 11.- Circular con vehículos de transporte de personas y/o carga por canal no permitido: 2%.

En el caso del municipio Guacara, las infracciones que se reportan son por: conductores sin licencia y certificado médico.

En los municipios Bejuma, Montalban y Miranda, conductores sin casco de seguridad; incumplimiento a la capacidad de carga, además del contravenir el sentido de circulación (flechas).

En Puerto Cabello y Morón el reporte habla de conductores estacionados en lugares prohibidos,



motorizados sin cascos de seguridad y camiones con exceso de carga.

Transgresiones que al igual que en otros países son el resultado de la falta de compromiso de los funcionarios públicos en general de hacer cumplir las leyes; la falta de responsabilidad de los conductores; falta de paciencia y dominio del saber ser; falta de conocimientos teóricos de Educación Vial, en su mayoría usuarios; negligencia de los peatones en el uso de la vía pública; falta de actitud de los conductores en el cumplimiento de las normas; vías de circulación insuficientes para absorber el crecimiento del parque automotor y aprendizaje inadecuado por parte los conductores, ya que en su mayoría no concurren a auto escuelas de enseñanza habilitadas y/o controladas.

El papel de la escuela y los funcionarios

Si hablamos de responsabilidades, tal como se indicó, no hay quienes asuman el control de los infractores. El número de funcionarios de tránsito que pudiera encargarse de la educación vial directamente en el lugar de los hechos, las calles, avenidas, autopistas, apenas alcanza



para levantar accidentes o cumplir labores de tipo administrativo.

En Valencia solo cinco funcionarios fungen como instructores de tránsito, cuando por cada zona escolar deberíamos contar con tres y un instructor (educador) dedicado a impartir el programa del Gobierno Bolivariano de Venezuela.

De estos últimos, solo 285 han sido asesorados en la materia, que es el mismo número de escuelas asistidas por la Unidad 41 de Tránsito Terrestre dentro del Programa de Patrullas Escolares, ciudadanos y Ciudadanas que una vez finalizado el año escolar tienden a olvidar lo aprendido, simplemente para apegarse al programa de aula, que está dentro de los requerimientos exigidos por el Ministerio del Poder Popular para la Educación, Cultura y Deporte.

Una situación que para el Comisario Pérez Crespo a cargo de la Escuela de Vigilancia y Seguridad Vial en Carabobo es alarmante, pero lamentablemente real. Más si se estima que hay la necesidad de crear una cultura de Educación Vial en una Ciudad que ha crecido



enormemente, donde sus habitantes sueñan con poseer un vehículo para integrar el conglomerado de conductores que han adquirido nuevas marcas de vehículos que la industria automotriz y el Programa Venezuela Móvil ofrece al país para su desarrollo.

Crespo también aboga y cree firmemente que la única salida de fomentar la Educación Vial, es a través de los niños, niñas, jóvenes y adolescentes, directamente en sus aulas de clase, con educadores comprometidos a impartir la materia, más allá de dictar textualmente las pequeñas dos cuartillas que los libros de educación básica o de formación familiar recogen para aprender sobre la temática; apegados más bien a la misión de la Unidad 41, de sensibilizar y concienciar a través de una educación preventiva de seguridad vial, y la visión de elevar el programa a todos los niveles educativos, entes públicos y privados, juntas comunales, sociedad civil organizada y otros. Propósito este que debe estar de la mano con una campaña de educación nacional, en el que los medios de comunicación social y las diversas instituciones se dediquen a difundir mediante charlas, talleres, congresos, etc, el mismo mensaje con presencia en cualquier rincón del país, incluso hospitales.



Es más económico, con menos publicidad y gastos adicionales, “invertir” para prevenir tales casos y no atender a la cantidad de conductores lesionados que a diario reporta Transito Terrestre y los diferentes cuerpos de seguridad.



EDUCACIÓN VIAL FAMILIAR





EDUCACIÓN VIAL FAMILIAR

En una problemática social se han convertido los accidentes de tránsito en todo el mundo, pero mientras sus orígenes estén relacionados con la realización de comportamientos inadecuados en contextos de tráfico, tal como se pone de manifiesto en la literatura especializada, las acciones educativas representarán una estrategia preventiva de necesaria aplicación, que alcanzará sus fines en la medida en que su desarrollo atienda los principios de rigurosidad.

En este sentido, la Educación Vial supone un reto para los profesionales de la educación, los responsables de la política educativa, de la seguridad vial, de las instituciones implicadas en la prevención de riesgos, los responsables de la salud pública, y un largo etcétera, dentro del cual no debemos olvidar a cada individuo en particular, ya que el ciudadano, en calidad de peatón, pasajero o conductor de uno u otro tipo de vehículo, niños, adultos o mayores, tiene como responsabilidad el desarrollo de actitudes y comportamientos seguros tanto para uno mismo como para con los demás.



Estas páginas recogen con acierto aquellos principios que deberían ser el fundamento de la conducta de cualquier persona durante la conducción de un vehículo y el comportamiento adquirido, bien sea a través de enseñanzas familiares o por conductas educativas impuestas.

Cuando el ciudadano se traslada en un vehículo de transporte público, es posible enfrentar situaciones que pongan en riesgo su seguridad, vida y la de terceras personas, las cuales se vinculan con el vehículo, el ambiente, los usuarios, los conductores y la señalización. Para minimizar estos riesgos, es necesario efectuar la revisión y mantenimiento de los vehículos automotores, pues de presentarse un desperfecto mecánico, el conductor podría perder el control del vehículo ocasionando daños a sí mismo, a la colectividad, o alguna propiedad. Por otro lado, los factores ambientales como la lluvia, la neblina, los vientos fuertes, el polvo, etc.; juegan un papel importante. Es por ello, que se deben tomar las medidas preventivas necesarias.

De igual manera, el conductor también es considerado como factor de riesgo en los accidentes viales,



estos ocasionados por errores humanos mayormente se deben a la conducción del vehículo a altas velocidades, el uso de celulares con el vehículo en movimiento, conducir con cansancio, estrés, fatiga, o bajo los efectos de algún medicamento, alcohol u otro tipo de drogas; la falta del uso del cinturón de seguridad, el NO ACATAMIENTO de las normas, leyes, reglamentos, demarcaciones y demás sistemas de tránsito tanto por parte del conductor como del peatón. Otro factor de riesgo o causal de accidentes de tránsito es la escasez o falta de señalización en las vías, ya que ellas previenen al conductor o al peatón de lo que se presenta más allá del rango que le permite su visión.

Según cifras del Cuerpo Técnico de Vigilancia de Tránsito y Transporte Terrestre (CTVTT), a diario fallecen aproximadamente 20 personas en accidentes automovilísticos, cuya tendencia generalmente es regular durante todo el año. A final de cada año, la lista de accidentes viales en todo el territorio nacional supera los 80 mil casos, con más de 4 mil víctimas y aproximadamente 20 mil lesionados. El promedio de ocurrencia de los accidentes viales es de 5 por hora y cada 90 minutos fallece un habitante de éste país por este motivo.



Las cifras del Ministerio del Poder Popular para la Salud registran a los accidentes de tránsito como una de las principales causas de muerte en el territorio venezolano, después de los problemas cardiovasculares, el cáncer, los homicidios y la diabetes. El 57% de las muertes ocurre en el sitio del accidente, el 16% durante el traslado del herido a un centro de asistencia médica y el 27% luego de ser hospitalizado. Cada fin de semana el número de accidentes viales AUMENTA y como se dijo anteriormente ésta es la quinta causa de muerte en Venezuela, siendo la PRIMERA CAUSA DE MORTALIDAD EN LA POBLACIÓN ESCOLAR y en personas con edades comprendidas entre los 15 y 44 años de edad.

Según el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, VENEZUELA OCUPA EL PRIMER LUGAR EN LATINOAMÉRICA Y EL TERCERO EN EL MUNDO, EN ACCIDENTES DE TRÁNSITO. Las pérdidas no son sólo humanas sino también económicas, estas superan los 600 mil millones de bolívares según reportes oficiales del CTVTTT y las compañías aseguradoras. Dichos accidentes se producen, generalmente por fallas humanas del conductor o del peatón como se dijo anteriormente.



Las estadísticas indican, de acuerdo al Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTTT) que en el primer trimestre del año 2006 el número de accidentes con daños materiales, personas lesionadas y pérdidas humanas ha aumentado con respecto a años anteriores; a pesar de la aplicación de programas de vigilancia para fechas como feriados y temporadas vacacionales, así como el intento de sensibilizar a los usuarios a través de la EDUCACION VIAL A NIVEL FAMILIAR E INSTRUCTIVO, como alternativa a mediano y largo plazo, para disminuir la cantidad de accidentes viales y pérdidas humanas.

Para convivir de manera respetuosa en la comunidad donde se habita y en el entorno en que se está en desarrollo, se debe acatar las normas establecidas por la sociedad. A esta manera de convivencia se le llama comportamiento ciudadano, es decir, la forma de proceder con los semejantes, el respeto por las opiniones de los demás, etc. Del mismo modo, se demuestra un comportamiento ciudadano adecuado, cuando se obedecen las señales de tránsito, las normas y reglamentos de circulación por calles, avenidas, autopistas, etc; e igualmente, cuando se respetan los derechos de los



conductores de vehículos que transitan por las diferentes arterias viales y de los peatones.

La seguridad vial se puede definir como el resultado óptimo que debe reflejar el comportamiento ciudadano, tanto de los conductores cómo de los peatones o transeúntes. Tanto los primeros como los segundos, han de acatar una serie de medidas de seguridad con el fin de prevenir y evitar poner en riesgo sus vidas y las de otras personas.

En el país, el Ministerio del Poder Popular para la Infraestructura (MINFRA) a través del Instituto Nacional de Transporte y Tránsito Terrestre, es el organismo encargado de velar por el cumplimiento de toda la normativa relacionada con el tránsito terrestre. Así, a través de las diferentes señalizaciones de reglamentación, de información y prevención colocadas en las vías, controlan, ordenan y aseguran un mejor desplazamiento de los conductores y peatones. Además, ayuda en el cumplimiento de las normativas la Policía de Circulación Vial, que trabaja de manera independiente de los fiscales de tránsito en cada ciudad de la nación; éstas ya dependen directamente de las alcaldías.



PRINCIPIOS PARA UNA CONDUCTA RESPONSABLE EN EL TRÁFICO

- ❖ Percepción y Previsión de riesgos.
- ❖ Autocuidado y respeto a la vida.
- ❖ Tolerancia, Amabilidad y Consideración.
- ❖ Solidaridad y Empatía.
- ❖ Valoración y Respeto a las normas.

Algunas de las medidas de prevención para evitar accidentes viales pueden ser aprendidas o adoptadas por EXPERIENCIAS FAMILIARES o a través de la educación vial implementada en casa. Por ejemplo: al conducir un vehículo debe hacerse con sentido común, se deben respetar las señales de tránsito, mantener los límites de velocidad, no consumir bebidas alcohólicas, mantener el vehículo en perfecto estado de funcionamiento, utilizar el cinturón de seguridad y no distraerse mientras se conduce, tener vigentes la licencia y certificado médico correspondientes, entre otras cosas.

Con respecto a los peatones: se debe transitar por las zonas permitidas, cruzar sólo por las esquinas, acatar el paso



de los semáforos, usar las pasarelas y túneles destinados para el paso peatonal, utilizar las paradas autorizadas para el embarque de carros por puesto, autobuses, etc.

Para desempeñar cualquiera de los roles bien sea conductor, pasajero o peatón en el sistema nacional terrestre y obtener seguridad vial, es necesario conocer las leyes, reglamentos y normas que lo rigen. Sin embargo, no es suficiente conocer los instrumentos legales que regulan el tránsito, también se debe adoptar un comportamiento conforme a los principios de convivencia, morales y éticos, que favorezca el tránsito de las personas por las vías para, de esta manera, contribuir a prevenir y evitar accidentes viales, siendo esta última medida la más importante.

La EDUCACIÓN VIAL juega un papel importantísimo en el comportamiento de los ciudadanos, ésta se basa en el conocimiento de reglas, normas y señales que regulan la circulación de los vehículos y personas por las calzadas y aceras, así como la adquisición de valores, hábitos, actitudes y conductas que permitan a los ciudadanos dar una respuesta adecuada ante las distintas situaciones de tránsito, ya sea como conductor, pasajero o peatón. Se



debe valorar la utilidad personal y social de las normas para el bienestar propio y de los demás. La educación vial ayuda a ser buenos ciudadanos siempre que se respeten y valoren las normas y la vida de las demás personas.

La formación en Educación Vial es un aspecto significativo dentro de la enseñanza de los alumnos y en especial, un aspecto enfocado en la autonomía personal y social. Por tanto, es necesario abordar esta educación de manera rigurosa en estrecho contacto con las familias, cuyos núcleos son los que juegan un papel primordial en la formación ciudadana del individuo, lográndose así un comportamiento adecuado y ejemplar al momento de ejercer el rol de pasajero, conductor o peatón.

La EDUCACIÓN VIAL FAMILIAR está basada en la necesidad de educar y concienciar a los integrantes del núcleo familiar con la finalidad de hacer de los mismos: conductores y pasajeros respetuosos de las normas de tránsito, peatones celosos de su seguridad y guardianes de su propia vida y de la de los demás.



A continuación se presenta una encuesta realizada a nivel familiar para conocer el comportamiento ciudadano y el cumplimiento de las normativas, leyes y reglamentos de tránsito vigentes.



ENCUESTA FAMILIAR

1. ¿SABE LO QUE SIGNIFICA SEGURIDAD VIAL?
 SI
 NO

2. ¿CONOCE “BIEN” EL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE?
 SI
 NO

3. ¿CREE QUE ES POSIBLE LOGRAR QUE LOS CONDUCTORES Y PEATONES RESPETEN LAS NORMAS ESTABLECIDAS SIN CONOCERLAS?
 SI
 NO

4. ¿SEGÚN SU CRITERIO, SE RESPETAN LAS LEYES DE TRÁNSITO EN LA LOCALIDAD DONDE VIVE?

 SI
 NO

5. ¿CREE QUE EN VENEZUELA SE RESPETAN LAS NORMAS QUE REGULAN EL TRÁNSITO TERRESTRE?
 SI
 NO

6. ¿CREE QUE ES BUENO PARA LA SEGURIDAD VIAL PENSAR DE MANERA DESCONFÍADA EN LO QUE HARÁN LOS DEMÁS CONDUCTORES?
 SI
 NO
 ÉSTA MANERA DE ACTUAR NO INFLUYE EN LA SEGURIDAD VIAL.



-
7. CUANDO NO SE RESPETA LA NORMATIVA DE TRÁNSITO ¿PONE EN GRAVE RIESGO SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMÁS USUARIOS DE LA VÍA?
- SI
 NO
8. LA CIRCULACIÓN VIAL DEBE REGIRSE POR UNA SERIE DE PRINCIPIOS QUE GARANTICEN TANTO LA EFICIENCIA DEL SISTEMA DE TRÁNSITO COMO LA CONVIVENCIA ENTRE LOS DISTINTOS USUARIOS DE LAS VÍAS ¿CUÁLES SON ESTOS PRINCIPIOS?
- El principio de confianza en la normalidad del tránsito y el principio de responsabilidad de los demás conductores.
 El principio de la precaución y el principio de la seguridad en la conducción.
 Ambos.
9. ¿ENSEÑA EN CASA O AL CONDUCIR LAS MEDIDAS DE PREVENCIÓN DE ACCIDENTES VIALES?
- SI
 NO
10. ¿LE HA PREGUNTADO A SU HIJO SI HA RECIBIDO EDUCACIÓN VIAL A NIVEL ESCOLAR?
- SI
 NO
11. ¿CREE QUE ES NECESARIA LA EDUCACIÓN VIAL A NIVEL FAMILIAR?
- SI
 NO



-
12. ¿CREE QUE ES NECESARIA LA EDUCACIÓN VIAL A NIVEL ESCOLAR?
- SI
 NO
13. ¿ESTÁ DE ACUERDO CON LA IMPLEMENTACIÓN DE PLANES DE EDUCACIÓN VIAL EN SU COMUNIDAD?
- SI
 NO

GRACIAS POR BRINDARNOS PARTE DE SU TIEMPO EN BENEFICIO DE UD MISMO Y DE SU PRÓJIMO

EMPIECE HOY MISMO CON Y POR SU FAMILIA





NO OLVIDES QUE...

TODAS LAS PERSONAS DEBEMOS RESPETAR Y ATENDER LAS LEYES DE TRÁNSITO, ÉSTE TIPO DE COMPORTAMIENTO PERMITIRÁ DISMINUIR EL NÚMERO DE ACCIDENTES VIALES Y FACILITARÁ LA CIRCULACIÓN DE LOS CONDUCTORES Y PEATONES

CONTACTOS

*www.seguridad_vial.com
www.edumedia.org.ve
www.chacao.gov.ve/
www.matpelytransporte.com.ve
www.inttt.gov.ve/
www.setra.gov.ve/inttt/edu_vial.do
www.infocentro.gov.ve
www.segured.com*





ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LA ENCUESTA



ANÁLISIS ESTADÍSTICO DE LA ENCUESTA

La seguridad vial se está convirtiendo cada vez más en un tema que merece la consideración y el interés del entorno social. Los análisis estadísticos que se realizan con regularidad, documentan la frecuencia de accidentes o la cifra de infracciones y delitos penales registrados por la policía en la circulación vial diaria. La discusión se centra tanto en los detalles técnicos del vehículo como en las características de la vía. Pero, sobre todo, ocupan un puesto destacado las aptitudes de los propios conductores. Con frecuencia, se ponen en cuestión las aptitudes de los conductores que están relacionadas con datos sociodemográficos, como edad, sexo o región de origen. Entre estos debates, se encuentra, por ejemplo, la renovación regular del permiso de conducción a partir de determinada edad límite.

Para la mayoría de los conductores a nivel mundial, el día del examen para obtener el permiso de conducción queda ya muy lejos y con él, se han ido desdibujando los conocimientos teóricos y prácticos adquiridos sobre la técnica del vehículo y la conducta al volante. Se han ido



incorporando cada vez más innovaciones, principalmente al equipamiento técnico del vehículo (por ejemplo, los sistemas avanzados de asistencia a la conducción), que asisten activamente al conductor en materia de seguridad durante la conducción. Además, por motivos de seguridad vial o de mejora del flujo circulatorio también se cambia de vez en cuando el reglamento general de circulación existente (por ejemplo, prohibición de utilizar teléfonos móviles). Si bien estos conocimientos ya forman parte del examen teórico-práctico de los alumnos actuales, las personas que cuentan con el permiso de conducción desde hace años toman conocimiento de estas novedades sólo cuando adquieren un coche nuevo o directamente en medio de la circulación vial.

Aparte de los conocimientos necesarios sobre los detalles técnicos del automóvil (por ejemplo, presión de los neumáticos, nivel correcto de aceite), la legislación ya define, en parte como condición previa y obligatoria para conducir un vehículo con seguridad, conocer y aplicar las normas anteriores y nuevas de circulación. Sin embargo, durante los controles normales, la Policía comprueba reiteradamente que los conductores presentan deficiencias



significativas en materia de manejo y mantenimiento del vehículo que conducen.

El estudio presentado a continuación pretende indagar acerca del conocimiento y acatamiento de las normas de tránsito por parte de conductores, peatones y demás usuarios del sistema vial, el mismo se llevó a cabo mediante el uso de encuestas.

El cuestionario es un instrumento utilizado para la recopilación de información, diseñado para poder cuantificar, universalizar la información y estandarizar el procedimiento de la entrevista. Su finalidad es conseguir la comparación de la información.

En términos genéricos, cuando se habla de cuestionarios se está hablando muchas veces de escalas de evaluación. Las escalas de evaluación son aquellos instrumentos/cuestionarios que permiten un escalamiento acumulativo de sus ítems, dando puntuaciones globales al final de la evaluación. Su carácter acumulativo las diferencia de los cuestionarios de recogida de datos, los inventarios, las entrevistas estandarizadas o los formularios.



Tanto las entrevistas como los cuestionarios basan su información en la validez de la información verbal de percepciones, sentimientos, actitudes o conductas que transmite el encuestado, información que en muchos casos, es difícil de contrastar y traducir a un sistema de medida o a una puntuación.

Fundamentos y Características de un Instrumento de Medida

La utilización de las escalas de evaluación se basa en la psicofísica y la psicometría. La psicofísica aproxima al proceso de cuantificación de la percepción, es por ello que se deben establecer analogías.

La psicometría permite estudiar la adecuación de la escala al fenómeno objeto de la medición y la calidad de la medida. El proceso de construcción y validación de un cuestionario/escala de medida es relativamente complejo y requiere el conocimiento teórico claro del aspecto que se quiere medir, así como poseer conocimientos estadísticos avanzados y saber manejar programas informáticos para realizar las pruebas estadísticas. Lo que se pretende es garantizar que al cuestionario presentado se le puedan



aplicar los mismos criterios de validez y fiabilidad. Por tanto, como todo instrumento de medida, ha de reunir las siguientes características:

1. Ser adecuado para el problema que se pretende medir (teóricamente justificable), validez del contenido e intuitivamente razonable.
2. Ser válido, en el sentido de ser capaz de medir aquellas características que pretenden medir y no otras.
3. Ser fiable, preciso, es decir, con un mínimo de error en la medida.
4. Ser sensible, que sea capaz de medir cambios tanto en los diferentes individuos como en la respuesta de un mismo individuo a través del tiempo.
5. Delimitar claramente sus componentes (dimensiones), de manera que cada uno contribuya al total de la escala de forma independiente.



-
6. Estar basado en datos generados por los propios encuestados.
 7. Ser aceptado por encuestados, usuarios, profesionales e investigadores.



ELABORACIÓN DE LA ENCUESTA

En el proceso de elaboración de un cuestionario se deben contemplar los siguientes puntos:

1. Definición del constructo o aspecto a medir

Antes de proceder a medir algo se debe tener una idea muy clara de lo que se quiere medir; a eso se le llama «definir el constructo». Ello requirió la realización de una revisión de la bibliografía y la consulta con expertos en la materia. Sean actitudes, conductas o conocimientos, se debe definir de forma muy clara y precisa el objeto de la medida y, a ser posible, determinar y conocer la teorías que sustentan la definición que se acuerde.

Finalmente, la validez del constructo implicará el grado en que el instrumento de medida refleja las teorías relevantes del fenómeno que se mide.



2. Propósito de la Escala

Se trata de establecer el contenido del cuestionario, definir la población a la que va dirigida, la forma de administración y el formato del cuestionario.

El propósito de la escala va a determinar en gran medida el contenido de sus ítems y algunos aspectos relacionados con su estructura y la logística de la recolección de los datos. Cada una de las características de la encuesta se denominan «dimensiones» o «factores», y la clara definición de cada una de ellos facilitará la construcción de las preguntas que ayuden a explorar esa parte del aspecto que se quiere medir, en éste caso en particular lo referente a seguridad y educación vial. Cuando se inicia el proceso de construcción de un cuestionario, se debe tener en cuenta la población a la que va dirigido, o, en el caso de que se elija un cuestionario ya validado, conocer con qué población (edad, patología, nivel cultural, intereses...) se ha validado el cuestionario. Por otro lado, de acuerdo con el tema que se vaya a estudiar, se debe decidir cómo se va a administrar el cuestionario, si será autocomplementado, si el procedimiento de



recolección de la información será telefónico o si se realizará mediante una entrevista personal. Estos aspectos es importante tenerlos en cuenta, pues también obligarán a redactar las preguntas de forma distinta o incluso a dar un formato diferente al cuestionario. Para el presente estudio se realizaron encuestas personalmente ya que las mismas garantizan resultados más confiables.

3. Composición de los ítems

Los cuestionarios se componen de una serie de ítems. El ítem es la unidad básica de información de un instrumento de evaluación y generalmente consta de una pregunta y de una respuesta cerrada.

4. Número de ítems

Como regla general, se considera que el número mínimo de ítems para evaluar un fenómeno sería de 6, pero el número de ellos puede ir desde 10 a 90, de manera que puedan abarcar de forma proporcional cada una de las dimensiones definidas a priori en el constructo.



5. Contenido

En función del contenido, los cuestionarios pueden ser uni o multidimensionales. En los primeros, más del 80% de los ítems evalúa una sola dimensión. En los multidimensionales, los ítems evalúan dos o más dimensiones.

6. Definición y ordenación

La definición de cada ítem ha de ser exhaustiva y mutuamente excluyente. Por otro lado, al formular la pregunta deben tenerse en cuenta factores como la comprensión (es necesario adaptar el lenguaje y el tipo de elección de respuestas al nivel sociocultural de los individuos a quienes va dirigido el cuestionario), así como la aceptabilidad para el sujeto que es preguntado.

Existen una serie de criterios para la redacción de las preguntas, que son los siguientes:

- ✓ Utilizar preguntas breves y fáciles de comprender.
- ✓ No emplear palabras que induzcan una reacción estereotipada.



- ✓ No redactar preguntas en forma negativa.
- ✓ Evitar el uso de la interrogación «por qué».
- ✓ No formular preguntas en las que una de las alternativas de respuesta sea tan deseable que difícilmente pueda rehusarse.
- ✓ Evitar preguntas que obliguen a hacer cálculos o esfuerzos de memoria.

Finalmente, hay que tener siempre en cuenta la redacción del cuestionario (evitando las preguntas de comprensión dudosa, preguntas dobles...), el orden de las preguntas o de las categorías de respuesta (irradiación de respuesta) y el formato, porque puede impedir el registro adecuado de la información. Todo ello puede introducir sesgos en la recolección de información.

7. Codificación de las respuestas

En función del número de opciones o tipo de respuestas, éstas pueden ser:

1. Dicotómicas: Sí/No, Verdadero/Falso.



-
2. Policotómicas: Estoy descontento conmigo mismo / No me valoro/ Me odio/ Estoy satisfecho de mí mismo.
 3. Analógicas: Se diferencian en función del sistema analógico.

8. Puntuación de los ítems

Lógicamente, también es necesario definir el sistema de puntuación que va a emplearse: simple o ponderado. Se dice que son ítems simples cuando la puntuación directa se obtiene con el sumatorio de respuestas acertadas o de los valores que se hayan dado a cada opción. Se habla de ítems ponderados cuando el valor de cada opción de respuesta no es la misma o no se otorga el mismo valor a todos los aciertos.

9. Proceso de validación

Una vez diseñado el borrador definitivo, es decir, después de tener delimitada la información, formuladas las preguntas, definido el número de ellas que se van a incluir



en el cuestionario y ordenadas las interrogantes, corresponde llevar a cabo la realización de la prueba piloto y la evaluación de las propiedades métricas de la escala.

10. Prueba piloto o pretest cognitivo

Este pretest permitirá identificar:

- ✓ Tipos de preguntas más adecuadas:

Si el enunciado es correcto y comprensible, y si las preguntas tienen la extensión adecuada.

Si es correcta la categorización de las respuestas.

Si existen resistencias psicológicas o rechazo hacia algunas preguntas.

Si el ordenamiento interno es lógico; si la duración está dentro de lo aceptable por los encuestados.

- ✓ En cuanto a los métodos utilizados para la realización del pretest cognitivo, éste se lleva a cabo mediante la realización de:



Entrevistas informales. Grupos focales de la población
Encuesta sobre comprensión de las preguntas.

Valoración del cuestionario por parte de los
participantes en el estudio.

La evaluación de las propiedades métricas de la
escala, dado que lo que se está diseñando es una escala
de medición que permita tener una puntuación
relacionada con la Educación Vial y poder comparar la de
diferentes individuos o la del mismo individuo en diferentes
momentos, se debe asegurar que el instrumento de medida
sea fiable y válido.

11. Fiabilidad

Es el grado en que un instrumento mide con precisión,
sin error. Indica la condición del instrumento de ser fiable, es
decir, de ser capaz de ofrecer en su empleo repetido,
resultados veraces y constantes en condiciones similares de
medición.



La fiabilidad de un instrumento de medida se valora a través de la consistencia, la estabilidad temporal y la concordancia interobservadores.

12. Consistencia:

Se refiere al nivel en que los diferentes ítems o preguntas de una escala están relacionados entre sí. Esta homogeneidad entre los ítems nos indica el grado de acuerdo entre los mismos y por tanto, lo que determinará que éstos se puedan acumular y dar una puntuación global. La consistencia se puede comprobar a través de diferentes métodos estadísticos. El coeficiente alfa de Cronbach es un método estadístico muy utilizado. Sus valores oscilan entre 0 y 1. Se considera que existe una buena consistencia interna cuando el valor de alfa es superior a 0,7.

13. Estabilidad temporal:

Es la concordancia obtenida entre los resultados del test, al ser evaluada la misma muestra por el mismo evaluador, en dos situaciones distintas (fiabilidad test-retest). La fiabilidad (normalmente calculada con el coeficiente de



correlación intraclase [CCI], para variables continuas y evaluaciones temporales distantes) indica que el resultado de la medida tiene estabilidad temporal. Una correlación del 70% indicaría una fiabilidad aceptable.

14. Concordancia interobservadores:

En el análisis del nivel de acuerdo obtenido al ser evaluada la misma muestra en las mismas condiciones por dos evaluadores distintos, o en diferente tiempo, se obtienen iguales resultados-fiabilidad interobservadores). La concordancia entre observadores se puede analizar mediante el porcentaje de acuerdo y el índice Kappa.

15. Validez

Es el grado en que un instrumento de medida mide aquello que realmente pretende medir o sirve para el propósito para el que ha sido construido.

A pesar de que se describen diferentes tipos de validez, ésta, sin embargo, es un proceso unitario y es precisamente la validez la que permitirá realizar las



inferencias e interpretaciones correctas de las puntuaciones que se obtengan al aplicar un test y establecer la relación con el constructo/variable que se trata de medir.

16. Validez de contenido

Se refiere a si el cuestionario elaborado, y por tanto los ítems elegidos, son indicadores de lo que se pretende medir. Se trata de someter el cuestionario a la valoración de investigadores y expertos que deben juzgar la capacidad de éste para evaluar todas las dimensiones que se desea medir. **No cabe, por tanto, cálculo alguno, sólo las valoraciones cualitativas que los investigadores y expertos deben efectuar.**

17. Validez de constructo

Evalúa el grado en que el instrumento refleja la teoría del fenómeno o del concepto que mide. La validez de construcción garantiza que las medidas que resultan de las respuestas del cuestionario pueden ser consideradas y utilizadas como medición del fenómeno que se quiere medir.



Puede ser calculada por diversos métodos, pero los más frecuentes son el análisis factorial y la matriz multirrasgo-multimétodo.

18. Validez de criterio

Relación de la puntuación de cada sujeto con un Gold Standard que tenga garantías de medir lo que se desea medir. No siempre hay disponibles indicadores de referencia, por lo que, muchas veces, en la práctica se recurre a utilizar instrumentos que han sido respaldados por otros estudios o investigaciones que ofrecen garantías de medir lo que se desea medir.

Dependiendo del tipo de variables se utilizarán coeficientes de correlación de Pearson (variables cuantitativas) o cálculo de la sensibilidad y especificidad (variables cualitativas). En resumen y para clarificar lo que se pretende con la validez y la fiabilidad, se puede destacar los siguientes puntos:

- 1) Lo que se valida no es el test, sino las puntuaciones del test, y por tanto, la pregunta que se trata de



responder es: ¿es válido el uso de las puntuaciones de este test?;

2) La validez no se puede resumir en un solo indicador o índice numérico, al igual que ocurría con la fiabilidad (coeficiente de fiabilidad, alfa de Cronbach, etc.);

3) La validación es un proceso continuo y dinámico.

4) La teoría desempeña un papel muy importante como guía tanto del desarrollo de un test como de su proceso de validación.

19. Validez y Adaptación de las Escalas

La adaptación o traducción de escalas es una práctica bastante habitual. El proceso de traducción y adaptación de una escala requiere algo más que la traducción de la lengua origen a la lengua de destino. Es necesario asegurar que las puntuaciones obtenidas con el test traducido son equivalentes a las obtenidas con el test original.



✓ Proceso de validación y adaptación de escalas de medida

1. Traducción y retrotraducción
2. Prueba piloto de la versión adaptada
3. Validación-adaptación de las ponderaciones
4. Validación estructural
5. Validación del constructo
6. Validación-adaptación de los puntos de corte, si los hubiere
7. Sensibilidad a las distintas poblaciones
8. Fiabilidad interna (consistencia)
9. Fiabilidad test-retest
10. Fiabilidad entre observadores
11. Sensibilidad al cambio

Para alcanzar esa equivalencia hay que considerar cuatro aspectos del proceso:

- 1) El contexto cultural donde se va a realizar la adaptación.



- 2) Aspectos técnicos del propio desarrollo y adaptación del test.
- 3) Administración del test.
- 4) Interpretación de las puntuaciones.

En definitiva, es necesario asegurar que el instrumento de medida presenta las mismas propiedades métricas en las dos culturas (origen y destino), y que por lo tanto, la interpretación de las puntuaciones es la misma, es decir, que existe una equivalencia métrica.

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

El objetivo del presente avance es explicar la forma en que se llevó a cabo el estudio que sustenta la elaboración de la encuesta realizada acerca de la Educación Vial.

El primer paso consistió en definir el problema del estudio para establecer el tipo de investigación, a los fines de hacer el diseño de la misma. Luego, se definió la muestra, se procedió a efectuar la recolección de los datos, se llevó a cabo el análisis de los datos y se elaboró un reporte de los mismos.



El estudio se realizó en Valencia. Edo. Carabobo a usuarios del sistema vial, ya sean conductores y/o peatones con el fin de crear conciencia acerca de las consecuencias trágicas que ocasionan los accidentes viales por el incumplimiento y desconocimiento de la Ley y del Reglamento de Tránsito y Transporte Terrestre.

Descripción de la Investigación

El estudio está orientado a determinar el grado de conocimiento que tienen los conductores, peatones y demás usuarios del sistema vial con respecto a las leyes y reglamentos competentes a dicho sistema, con base en la información recopilada en las encuestas que se aplicaron.

Tipo de Investigación

Para lograr el objetivo general, el estudio que se llevó a cabo en la investigación fue descriptivo, de enfoque cuantitativo y estadístico inferencial.

Al realizar el estudio descriptivo se determinó el grado de conocimiento que tienen los conductores, peatones y



demás usuarios del sistema vial, con respecto a las leyes y reglamentos competentes al mismo. También se siguió un enfoque cuantitativo, ya que es el requerido para analizar los resultados de las encuestas que se aplicaron a una muestra de 100 individuos.

Por otra parte, se tuvo como finalidad almacenar la información necesaria, con el propósito de que sirva para investigaciones futuras referentes a la implementación de planes de Educación Vial.

Hipótesis de la Investigación

Los usuarios del sistema vial de la ciudad de Valencia desconocen los efectos y trágicas consecuencias que conlleva el incumplimiento de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.

Fuentes de Datos

Para el desarrollo de la investigación se consultaron diversas fuentes de datos, tanto primarias como secundarias, las cuales se mencionan a continuación.



Fuentes de Datos Primarios

Los datos de fuentes primarias se recolectaron para responder a las necesidades de la investigación. Como fuentes primarias se realizaron entrevistas a expertos en el tema, como lo son: ingenieros viales, psicólogos, maestros, docentes, policía de tránsito, etc; y usuarios, para recolectar información con objeto de dar respuesta a los fines específicos.

Fuentes de datos secundarios

Por medio de los datos secundarios se obtuvo información que ha sido publicada. Dentro de los datos secundarios se encuentran fuentes bibliográficas, artículos de revistas, periódicos, Internet, etc.

Diseño de la Investigación

Por medio del diseño de la investigación se obtuvo toda la información necesaria y requerida para aceptar o rechazar la hipótesis.



Adicionalmente a los resultados cuantitativos se realizó una clasificación según el sexo y la edad de los encuestados.

Selección de la muestra

Debido a que el tema abordado es poco difundido por los organismos competentes y de vital importancia para los usuarios del sistema vial, se buscó la manera de darle validez al estudio, entrevistando a expertos que le dieron representatividad y respaldo a los resultados.

Se tomó una muestra de 100 personas en la ciudad de Valencia, para realizar un estudio probabilístico, debido a que se obtuvieron elementos de la población de manera aleatoria.

Recolección de Datos

La recolección de datos consiste en seleccionar un instrumento de medición que registre todos los datos e información necesaria para usos de la investigación.

Para la recolección de la información se llevaron a cabo los siguientes métodos: la entrevista personal y la observación en la recolección de datos.



El estudio se realizó a través de la encuesta ya que, es un procedimiento utilizado en las investigaciones para obtener información mediante preguntas dirigidas a una muestra de individuos, representativa de la población o universo de forma que las conclusiones que se obtengan, puedan generalizarse al conjunto de la población siguiendo los principios básicos de la inferencia estadística, ya que la encuesta se basa en el método inductivo, es decir, a partir de un número suficiente de datos se pueden obtener conclusiones a nivel general.

La principal ventaja de la encuesta personal frente a otras técnicas es su versatilidad o capacidad para recoger datos sobre una amplia gama de necesidades de información. Otras ventajas de la encuesta personal son las siguientes:

- Elevado índice de respuesta.
- Se conoce quién contesta.
- Evita influencias de otras personas.
- Se reducen las respuestas evasivas.
- Se pueden obtener datos secundarios por la observación.



Instrumento de Medición

Par este proyecto se utilizó la recopilación de información basado en un cuestionario, el cual fue aplicado personalmente a distintos usuarios del sistema vial de la ciudad de Valencia.

El cuestionario está constituido por 13 interrogantes referidas al conocimiento y cumplimiento de las Leyes y Reglamento de Tránsito y Transporte Terrestre.

El tipo de preguntas que se incluyeron dentro del cuestionario son de tipo dicotómicas cerradas, pues disponen de alternativas de respuestas (SI/NO).

Métodos para la recolección de Datos

El método que se utilizó para la recolección e datos está basado e el cuestionario como herramienta principal, el cual será contestado por mujeres y hombres con edades comprendidas entre 18 y 70 años de edad, usuarios del sistema vial.



Los datos que se obtuvieron por medio de las encuestas fueron percepciones de las consecuencias del desconocimiento e incumplimiento de las leyes de tránsito por parte de conductores y peatones.

Análisis de Datos

El análisis de datos consiste en estudiar la información recabada, la cual debe ser consistente con los requerimientos de información identificados con los objetivos de la investigación.

Una vez procesada la información se procedió al análisis de acuerdo a los aspectos relevantes para el estudio.

Para el análisis cuantitativo se recurrió al uso de la estadística descriptiva mediante gráficos circulares.

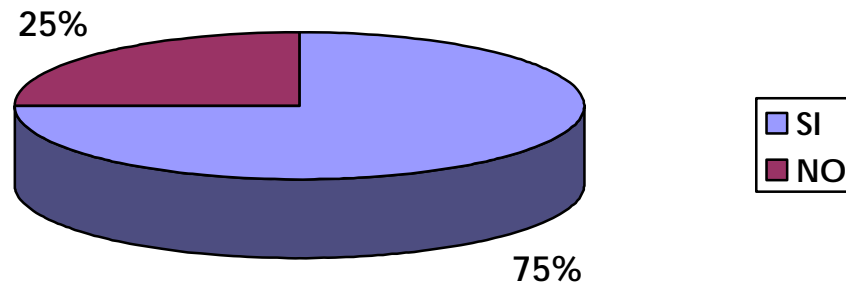
Presentación de los Resultados

En este segmento, de acuerdo al análisis elaborado se presentan los resultados de cada una de las preguntas del



cuestionario, lo que permitió dar respuesta al objetivo de la investigación.

1. - ¿Sabe Ud. lo que significa EDUCACIÓN VIAL?

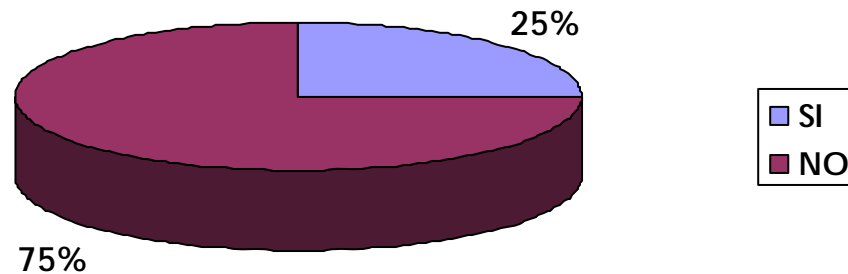


Ante la pregunta: ¿Sabe Ud. Lo que significa
SEGURIDAD VIAL?

El 75% de los encuestados respondió SI y el 25% NO, lo que hace notorio que la mayoría de los usuarios del sistema vial bien sea peatón, conductor o pasajero tiene conocimiento de que existe un conjunto de normas que se deben cumplir para hacer uso correcto de las vías, con la finalidad de prevenir situaciones de riesgo y evitar accidentes de tránsito.



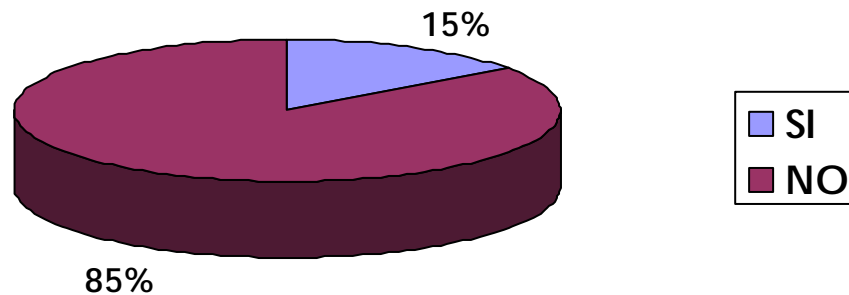
2.- ¿Conoce Ud. "bien" EL REGLAMENTO DE LA LEY DE
TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE?



Ante la pregunta: **¿Conoce Ud. "BIEN" EL REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE?**

El 25% de encuestados respondió SI y el 75% NO, lo que hace evidente que la mayoría de los usuarios de las vías no conocen las leyes y reglamentos por las cuales se rigen sus deberes, derechos y responsabilidades con los demás usuarios al utilizar el sistema vial.

3.- ¿Cree que es posible lograr que los conductores y peatones respeten las normas sin conocerlas?

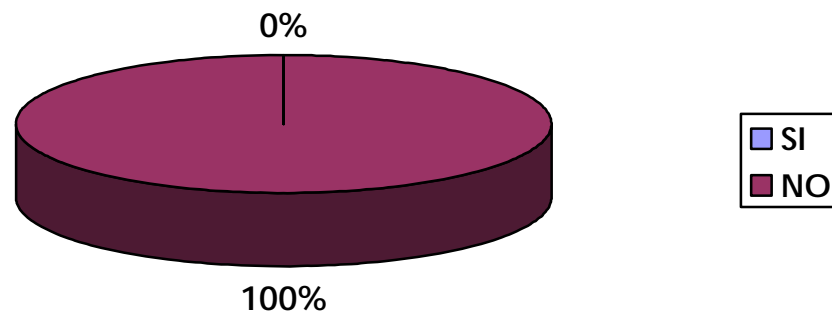


Ante la pregunta: **¿Cree que es posible lograr que los conductores y peatones respeten las normas establecidas sin conocerlas?**

El 15% de los encuestados respondió SI y el 85% NO, lo que demuestra que es necesaria la implementación de programas educativos que incentiven a los usuarios del sistema vial y a la población en general a conocer, respetar, acatar y difundir las leyes de tránsito.



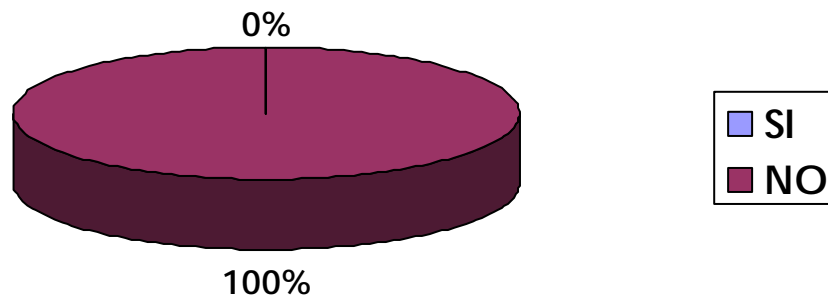
4 - ¿Según su criterio se respetan las normas de tránsito en la localidad donde vive?



Ante la pregunta: **¿Según su criterio, se respetan las leyes de tránsito en la localidad donde vive?**

El 100% de los encuestados respondió NO, lo que refleja que existe total anarquía en el comportamiento de los usuarios y el desconocimiento absoluto de las leyes y reglamentos de tránsito en las diferentes comunidades.

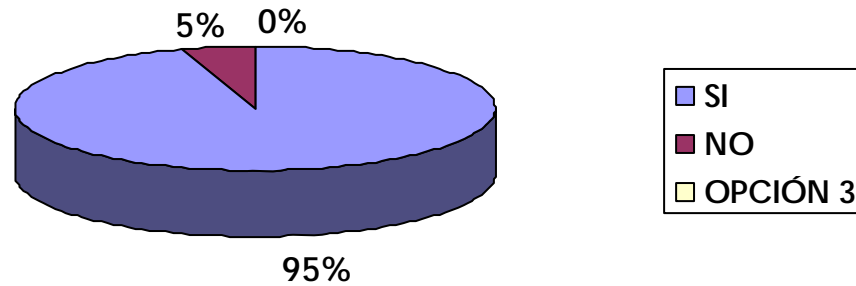
5.- ¿Cree Ud. que en Venezuela se respetan las normas que regulan el tránsito terrestre?



Ante la pregunta: **¿Cree Ud. que en Venezuela se respetan las normas que regulan el tránsito terrestre?**

El 100% de los encuestados respondió NO, haciéndose evidente el por qué los accidentes de tránsito son una de las principales causas de muerte en nuestro país, agudizándose ésta realidad cada día más, por lo que se requiere la implementación de programas educativos y operativos viales en el territorio nacional.

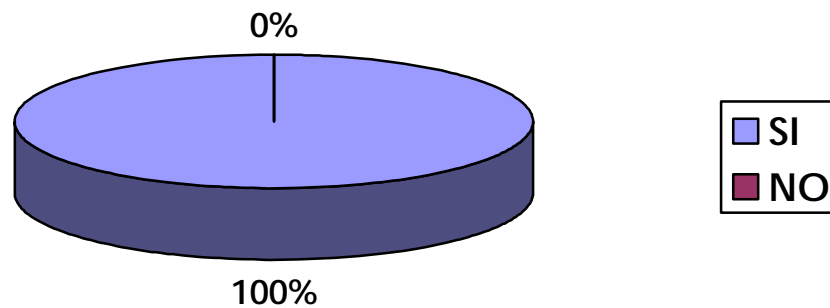
6.- ¿Cree Ud. que es bueno para la seguridad vial pensar de manera desconfiada en lo que harán los demás conductores?



Ante la pregunta: **¿Cree Ud. que es bueno para la seguridad vial pensar de manera desconfiada en lo que harán los demás conductores?**

El 95% de los encuestados respondió SI y el 5% restante NO, esto se debe a que lamentablemente se ha adoptado esta posición de desconfianza porque la mayoría de los usuarios del sistema vial, desconocen las leyes y reglamentos de tránsito y transporte terrestre.

7.- Cuándo no respetamos la normativa de tránsito,
¿Ponemos en grave riesgo nuestra seguridad y la de los
demás usuarios de la vía ?

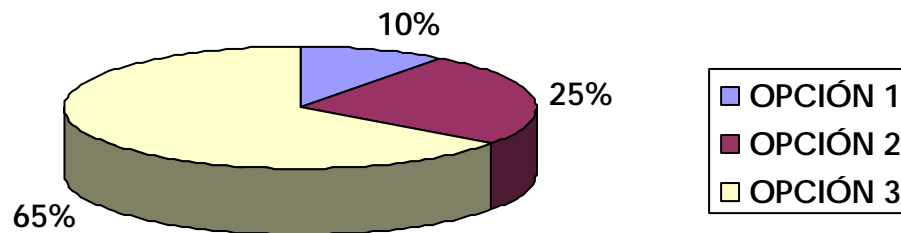


Ante la pregunta: **Cuando no respetamos la normativa de tránsito, ¿Ponemos en grave riesgo nuestra seguridad y la de los demás usuarios de las vías?**

El 100% de los encuestados respondió SI. Indiscutiblemente existe conciencia en la población de que si no se respetan y acatan las normas de tránsito, será inminente la ocurrencia de un accidente vial.



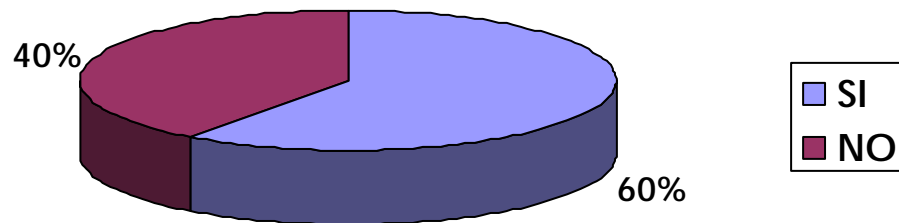
8 - La circulación vial debe regirse por una serie de principios que garanticen tanto la eficiencia del sistema de tránsito como la convivencia entre los distintos usuarios de las vías, ¿Cuáles cree Ud. que son estos principios?



Ante la pregunta: **La circulación vial debe regirse por una serie de principios que garanticen tanto la eficiencia del sistema de tránsito, como la convivencia entre los distintos usuarios de las vías; ¿Cuáles cree usted que son estos principios?**

El 10% de los encuestados respondió la OPCIÓN 1, el 25% la OPCIÓN 2, y el 65% la OPCIÓN 3, lo que significa que para la mayoría de los encuestados es necesario: *“El principio de confianza en la normalidad del tránsito, la responsabilidad de los demás conductores y el principio de la precaución y de la seguridad en la conducción”*.

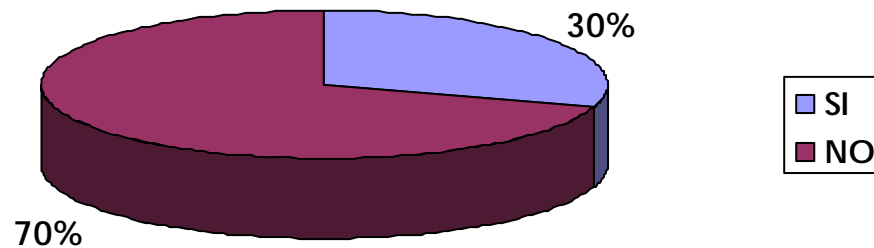
9.- ¿Enseña Ud. en casa o al conducir las medidas de prevención de accidentes viales?



Ante la pregunta: **¿Enseña Ud. en casa o al conducir las medidas de prevención de accidente viales?**

El 60% de los encuestados respondió afirmativamente, de tal manera que el 40% restante respondió negativamente, lo que afirma que existe la disposición y preocupación en la población, de tomar conciencia de la grave problemática que representan los accidente viales y así tratar de disminuirlos considerablemente.

10- ¿Le ha preguntado a su hijo(a) si ha recibido EDUCACIÓN VIAL a nivel escolar?

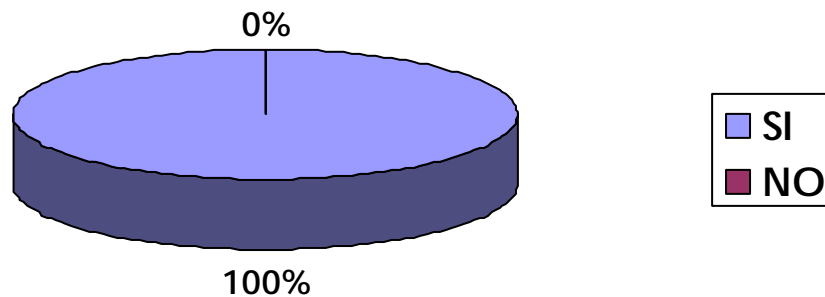


Ante la interrogante **¿Le ha preguntado a su hijo si ha recibido EDUCACIÓN VIAL a nivel escolar?**

El 30% respondió SI, y el 70% respondió NO. Esto demuestra la falta de interés por parte de los padres y representantes y la ausencia en el sistema educativo nacional de un programa educativo basado en la seguridad vial.



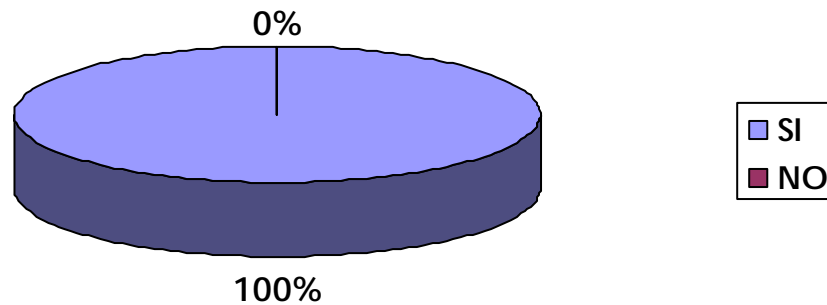
11.- ¿Cree Ud. que es necesaria la EDUCACIÓN VIAL a nivel familiar ?



Ante la pregunta **¿Cree Ud. que es necesaria la EDUCACIÓN VIAL a nivel familiar?**

El 100% de los encuestados respondió SI, demostrando así que la población considera indispensable la discusión de las normas viales en el núcleo familiar y concienciar a los integrantes de la importancia de la seguridad vial.

12.- ¿Cree Ud. que es necesario la EDUCACIÓN VIAL a nivel escolar?

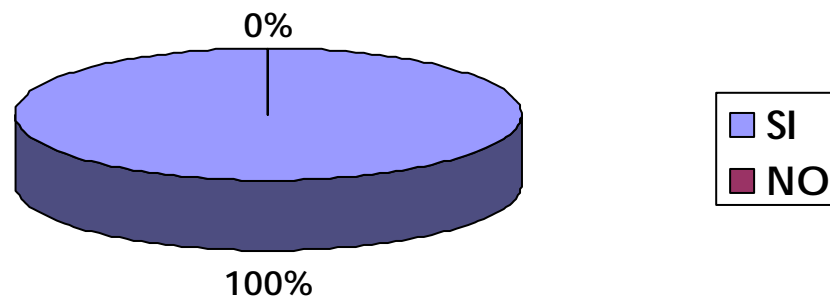


Ante la pregunta **¿Cree Ud. que es necesaria la EDUCACIÓN VIAL a nivel escolar?**

El 100% de los encuestados respondió afirmativamente, haciéndose notar que la educación vial juega un papel importante en el comportamiento y desarrollo de los ciudadanos y que por esta razón, se debe implementar la enseñanza de las reglas, normas y señales que regulan la circulación de los vehículos y peatones en el sistema vial, desde la educación inicial hasta media diversificada.



13.- ¿Está Ud. de acuerdo con la implementación de planes de EDUCACIÓN VIAL en su comunidad nivel familiar ?



Ante la pregunta: ¿Está Ud. de acuerdo con la implementación de planes de EDUCACIÓN VIAL en su comunidad?

El 100% de los encuestados respondió SI, Esto se debe a la preocupación existente en la colectividad por disminuir los altos índices de accidentes viales que ocurren diariamente en nuestro país



La finalidad de la educación y seguridad vial es desarrollar en los conductores (as), pasajeros (as), peatones (as), las actividades, destrezas, hábitos, así como fomentar el interés necesario para que los ciudadanos (as) tengan un conocimiento claro de las disposiciones legales que rigen el tránsito y observarlas plenamente, actúen de manera razonable y aporten acciones seguras en sus conductas, contribuyendo a prevenir y evitar accidentes viales.

Mediante la encuesta aplicada a una muestra de 100 personas, donde el 65% eran mujeres y el 35% restante hombres, con edades comprendidas entre 18 y 70 años en la cual el 55% correspondió a personas jóvenes (18 a 36 años de edad), el 25% a personas adultas (con edades comprendidas entre 37 y 55 años) y 20% correspondiente a personas mayores a los 55 años de edad. Se observó que la mayoría de los encuestados sabe lo que significa la SEGURIDAD VIAL, no obstante la mayoría no conoce la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.

Por otro lado, los encuestados afirman que es imposible que los peatones, conductores y pasajeros respeten las leyes sin conocerlas. La encuesta también



refleja que en las localidades donde viven los encuestados NO SE RESPETAN LAS LEYES DE TRÁNSITO, por lo que el 100% coincidió en que, en Venezuela tampoco se respetan dichas leyes, razón que explica que nuestro país se encuentra entre los primeros con el índice de accidentes viales más alto de Latinoamérica. Irónicamente el 100% de los encuestados está conciente de que el irrespeto de las leyes de tránsito pone en grave riesgo su propia vida y la de los demás usuarios de las vías.

No obstante el 100% de los encuestados está de acuerdo con la implementación de planes de **Educación Vial a nivel escolar y familiar**, y con la implementación de planes de concienciación a nivel infantil, juvenil y adulto en las comunidades por parte de los organismos competentes como Gobernaciones, Alcaldías, Policías de Tránsito, empresas privadas entre otras; para conseguir así, la disminución de muertes por accidentes viales y por ende la reducción de los mismos.

Con el desarrollo de un plan y programa de EDUCACIÓN VIAL se espera:



- Incentivar a padres, representantes, educadores y autoridades responsables acerca de la necesidad de la EDUCACIÓN VIAL a todos los niveles.

- Elaborar planes de estudios que sean adecuados y accesibles para cada nivel escolar, comenzando por los niveles de educación inicial, preparatorio y preescolar hasta los niveles avanzados.

- Lograr la incorporación de padres y representantes a través de charlas educativas para hacer efectiva la realización del proyecto.

- Conseguir que los medios de comunicación: prensa, radio y televisión colaboren con la divulgación de LA LEY y NORMATIVAS DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE.

- Lograr que las autoridades regionales y municipales contribuyan con la construcción de parques viales donde, los niños puedan conocer y aplicar las leyes y normas de transito.



- Conseguir que la empresa privada contribuya con la elaboración de folletos que contengan las normas de tránsito, para ser distribuidos en todos los niveles educativos y así evitar en la medida de lo posible accidentes viales.

- Lograr que la ciudadanía tome conciencia en torno a que el respeto a las normas y señales de tránsito contribuirá a la disminución del índice de mortalidad por accidentes viales.

- Contar con la ayuda de las policías de tránsito tanto regionales como municipales para hacer cumplir la LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE. Sancionar con la imposición de multas necesarias a quienes incurran en infracciones establecidas en el reglamento de ley.

- Contar con la participación de ingenieros, educadores, periodistas, psicólogos, expertos en vialidad, organismos competentes, etc. para lograr el desarrollo exitoso de un plan de EDUCACIÓN VIAL.

- Realizar jornadas comunitarias periódicas para dar a conocer y promover la implementación de las normas y leyes viales.



TIPS DE EDUCACION VIAL PARA LA PRENSA ESCRITA



¿SABE USTED QUE ...



I.- DE LA CONSTITUCIÓN

Tip Art.

- 1 50 “...Puede **transitar libremente** y por cualquier medio de Transporte por todo el territorio nacional?
- 2 50 “...En caso de **concesión** de vías (peajes) el estado debe garantizarle una **vía alterna** gratis?
- 3 131 “...Al cometer una infracción de tránsito, infringe la Ley de tránsito y Transporte Terrestre, así como la Constitución?
- 4 156 “...Es **competencia** del Poder Público Nacional el sistema de vialidad o red vial nacional y el régimen de transporte?
- 5 164 “...Es competencia exclusiva **de los Estados** la **ejecución, conservación, administración** y aprovechamiento de las vías terrestres **Estadales**?
- 6 164 “...Es competencia exclusiva **de los Estados** la **conservación, administración** y **aprovechamiento** de “**carreteras y autopistas**” **Nacionales**?
- 7 178 “...Es **competencia del Municipio** la vialidad urbana; circulación y **ordenación del tránsito** de vehículos y personas en las **vías municipales; servicio de transporte público urbano de pasajeros**?



-
- 8 184 “...Cómo **Asociación Vecinal**, puede **participar en propuestas** de inversión, ejecución, evaluación y control de **obras viales**?
- 9 305 “...El **Estado** debe fomentar la **dotación** de vías de comunicación para el **desarrollo rural integral**?



II.- DE LA LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

Tip Art.

10 7 ...Las **Autoridades** encargadas de **controlar y hacer cumplir** la regulación del tránsito y transporte terrestre son: Los vigilantes (fiscales) de tránsito y las policías estatales y municipales de circulación?

11 10 "...En todos los niveles y modalidades del sistema educativo venezolano se deben incluir **programas permanentes de enseñanza** en materia de educación y seguridad vial?

12 12 "...El **servicio** de transporte que usted recibe debe ajustarse a los principios de "**comodidad, calidad, eficiencia y seguridad**" ?

13 16 "...Es **atribución** del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (**INTTT**) **coordinar** y homologar **las policías** con competencia para el control y vigilancia del tránsito?

14 16 "...Es **atribución** del **INTTT** expedir y renovar las **licencias** para conducir vehículos?

15 16 "...Es **atribución** del **INTTT** otorgar y **controlar** todo tipo de **placas** identificadoras de vehículos?

16 16 "...Es **atribución** del **INTTT** **autorizar** la prestación de los **servicios de transporte** público de pasajeros y descarga?



17 16 “...Es **atribución** del **INTTT** hacer seguimiento de las **tarifas** del transporte público de pasajeros y de carga?

18 16 “...Es **atribución** del **INTTT** llevar **estadísticas** del tránsito y transporte terrestre?

19 16 “...Es **atribución** del **INTTT** promover **la Educación y Seguridad Vial**?

20 16 “...Es **atribución** del **INTTT** velar por el **correcto funcionamiento** de la prestación del **servicio de transporte**?

21 28 “...**Todos** los vehículos destinados al **transporte público de pasajeros** o de **carga** en rutas **interurbanas** deben tener **funcionando** un dispositivo para obtener **registro gráfico de su velocidad**?

22 29 “...Los **vehículos** de cualquier tipo **que no aprueben la revisión** Técnica, Mecánica y “Física” **no podrán** circular por las vías públicas o privadas?

23 34 “...**NO puede** hacer u ordenar **modificaciones** que afecten las características técnicas de su vehículo, **sin el permiso** correspondiente?

24 35 “...Su vehículo debe estar amparado por una **póliza de Responsabilidad Civil vigente** para responder por los daños que ocasione a particulares o al estado?

25 36 “...Su vehículo debe **portar en sitios especialmente destinados para tal fin**, de manera visible en la parte delantera y posterior, sus correspondientes **placas** identificadoras **en perfecto estado**?



26 40 “Para **conducir** debe **portar** la **licencia** respectiva y el **certificado médico vigente**?”

27 41 “...La Ley contempla **cursos** y exámenes, **obligatorios** para obtener la licencia para conducir vehículos públicos de pasajeros, carga, etc?...Las licencias podrán ser **anuladas, revocadas o suspendidas** según el caso?”

28 45 “...Las **licencias** podrán ser **anuladas, revocadas o suspendidas** según sea el caso?”

29 47 “...La licencia podrá ser retenida sólo en caso de decisión definitiva?”

30 49 “...**Como propietario**” del vehículo está en la obligación de: **Inscribir el vehículo** y efectuar renovaciones ante las autoridades competentes?”

31 49 “...**Como propietario**” del vehículo está en la obligación de: **Pagar** oportunamente los **impuestos** y tasas correspondientes?”

32 49 “...**Como propietario** del vehículo está en la obligación de: **Notificar modificaciones** de las características del vehículo?”

33 49 “...**Como propietario**” del vehículo está en la obligación de: Notificar el **cambio de domicilio**?”

34 49 “...**Como propietario**” del vehículo está en la obligación de: **Notificar** que el vehículo se haga **inservible** o declararlo como **pérdida total**?”

35 49 “...**Como propietario**” del vehículo está en la obligación de: **Mantener** el vehículo en **buenas condiciones**”



de **seguridad y funcionamiento**, además de controlar las emisiones de **gases** contaminantes y **ruidos**?

36 50 “...**Como conductor**” del vehículo está en la obligación de **Inscribirse** en el **Registro Nacional de Conductores**?

37 50 “...**Como conductor**” del vehículo está en la obligación de **Estar en estado físico y de salud** que le permitan conducir?

38 50 “...**Como conductor**” del vehículo está en la obligación de **Usar siempre** junto con los demás ocupantes del vehículo el **cinturón de seguridad**?

39 50 “...**Como conductor**” del vehículo está en la obligación de **No provocar ruidos** contaminantes?

40 50 “...**Como conductor**” del vehículo está en la obligación de **Velar** de que los **menores de seis (6) años** vayan en el **asiento trasero**?

41 51 “...Las **autoridades** competentes deben **garantizar** que la **circulación** de vehículos y peatones por las vías públicas se realice de **manera fluida**, conveniente y **segura** sin ningún impedimento?

42 51 “...Los **ciudadanos**, con previa autorización, tienen **derecho a manifestar sin afectar**, obstruir o impedir el **libre tránsito** de personas y vehículos en una vía pública?

43 54 “...Los **horarios de carga y descarga de mercancías, recolección de desperdicios, etc.**, se **deben hacer** en períodos de menor congestión vehicular?



44 55 "...Las autoridades están facultadas para **remover vehículos** que se encuentran en zonas prohibidas u obstaculizando la normal circulación de vehículos y peatones?

45 56 "...Cualquier **trabajo** que afecte la normal circulación debe realizarse **previa autorización** de la autoridad competente?

46 57 "...Tiene **obligaciones**, así como los testigos presenciales y otras personas en caso de estar involucrados en un **accidente de tránsito**?

47 59...Los **usuarios** de las vías públicas tienen derecho a ser **resarcidos** por los daños imputados al **mal estado de la vialidad**?

48 72 "...Como **usuario** del servicio de **transporte público** de pasajeros **tiene derecho** a que se le cobre una tarifa acorde con la calidad del servicio que recibe?

49 72 "...Como **usuario** del servicio de **transporte público** de pasajeros **tiene derecho** a exigir un **servicio higiénico, seguro, confortable, actualizado e ininterrumpido**?

50 72 "...Como **usuario** del servicio de **transporte público** de pasajeros **tiene derecho** a ser resarcido por daños sufridos con ocasión de la prestación de dicho servicio?

51 74 "...Como **usuario** del transporte público de pasajeros tiene el **deber** de: **Pagar la tarifa** correspondiente?

52 75 "...Como **usuario** del servicio de transporte público de pasajeros tiene el deber de: **Informar** al prestador o autoridad sobre las **deficiencias del servicio**?



53 75 “...Como usuario del servicio de transporte público de pasajeros tiene el deber de Cuidar en buen estado las unidades de servicio?

54 75 “...Como **usuario** del servicio de transporte público de pasajeros tiene el deber de **No fumar ni ingerir bebidas alcohólicas** dentro de las unidades?

55 75 “...Como usuario del servicio de transporte público de pasajeros tiene el deber de Comportarse cívicamente y respetar **al conductor y pasajeros**?

56 77 “...La autoridad **competente, con la participación de los sectores involucrados (líneas, usuarios, etc.)**, establece en el primer trimestre de cada año las tarifas del transporte público de pasajeros (**colectivos, periféricos, por puestos, taxis, etc.**)?

57 87 “...El Ejecutivo Nacional **atendiendo el uso racional y eficiente de los recursos, utilizando tecnología moderna, transparencia, etc.**, debe garantizar **un servicio de vías nacionales y estatales de calidad**?

58 90 “...El **Ministerio de Infraestructura debe publicar** cada dos años el **plano e inventario de la red vial nacional**?

59 98 “...Corresponde al Ministerio de **Infraestructura fijar y modificar las tarifas de los peajes**?

60 100 “...Los **ingresos** provenientes por tarifas de **peajes** deben ser destinados prioritariamente a la seguridad, rehabilitación y **mantenimiento de la vía** que causa el pago, vías alternas, de acceso, agrícolas, etc.?



61 104 "...El Ministerio de Infraestructura autoriza y **justifica la ubicación y tarifas de los peajes?**

62 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **conduce sin licencia** o la misma está **vencida?**

63 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **circula sin placas** o con placas de otro vehículo no correspondientes al original?

64 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **no registra su vehículo** en el Registro Nacional de Vehículos?

65 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si conduce vehículos **sin** haber aprobado la **revisión técnica, mecánica y física?**

66 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **conduce bajo la influencia de bebidas alcohólicas y sustancias estupefacientes o psicotrópicas?**

67 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **conduce por encima del límite máximo de velocidad establecido?**

68 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **elimina** o altera el **dispositivo gráfico de velocidad y distancia recorrida?**

69 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **conduce** vehículos de **transporte de pasajeros y carga por los canales no permitidos** (canal rápido, hombrillo, etc.)?



70 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **desatiende** las indicaciones de los **semáforos**?

71 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **efectúa competencias de vehículos u otras maniobras prohibidas en las vías de circulación**?

72 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **se da a la fuga** en caso de estar involucrado en un accidente de tránsito?

73 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **se estaciona en zonas prohibidas** o destinadas a vehículos de emergencia?

74 110 "Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **se estaciona obstruyendo accesos**?

75 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **ejecuta actividad o trabajo que afecte la circulación** y seguridad del tránsito (taxistas piratas, etc.)?

76 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **transporta exceso de pasajeros o carga**?

77 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si presta servicio de **transporte de carga en días y horarios no permitidos**?

78 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **cobra tarifas** de transporte público de pasajeros **que superan las establecidas**?



79 110 "...Será **sancionado con multa** de cinco (5) a diez (10) unidades tributarias si **presta servicios conexos sin estar debidamente autorizado (taxis piratas, etc.)?**

80 111 "...Será sancionado con multa **de hasta cinco (5) unidades tributarias** si conduce el **vehículo** sin los **dispositivos, equipos o** accesorios obligatorios relativos a las condiciones de seguridad?

81 111 "...Será sancionado con multa **de hasta cinco (5) unidades tributarias** si su **vehículo** emite gases o produce ruidos **o sonidos fuera de los límites permitidos?**

82 111 "...Será sancionado con multa **de hasta cinco (5) unidades tributarias** si **daña o altera** los **dispositivos de control de tránsito?**

83 111 "...Será **sancionado con multa** de hasta cinco (5) unidades tributarias si **adelanta en sitios prohibidos?**

84 111 "...Será **sancionado con multa** de hasta cinco (5) unidades tributarias si **usa equipos de comunicación** (celulares, radios, etc.) sin el dispositivo de manos libres?

85 111 "...Será sancionado con multa **de hasta cinco (5) unidades tributarias** si **viola el derecho a la circulación a los demás usuarios (peatones, otros vehículos, etc.) de la vía?**

86 113 "...Si transporta exceso de carga sin autorización será **severamente sancionado** y si reincide se le aplicará el **doble de la sanción?**

87 116 "...Si conduce un vehículo distinto al autorizado por su **licencia**, se le **suspende** la misma por tres (3) meses?



88 116 "...Si conduce en condiciones que pone en peligro la seguridad del tránsito se le **suspende la licencia por tres (3) meses?**

89 116 "...Si acumuló en un período de doce (12) meses cinco (5) infracciones, se le **suspende la licencia por seis (6) meses?**

90 116 "...En caso de ser **responsable** en un accidente de tránsito con lesiones gravísimas (Código Penal) se le **suspende la licencia por un año?**

91 116 "...En caso de ser **responsable** en un accidente de tránsito con lesiones gravísimas (Código Penal) **como consecuencia de la ingestión de bebidas alcohólicas, sustancias estupefacientes o psicotrópicas o por exceso de velocidad la suspensión de la licencia podría ser por tres años?**

92 116 "...**Al acumular tres (3) sanciones por exceso de velocidad** o bajo influencia alcohólica o de sustancias estupefacientes o psicotrópicas **se le suspende la licencia por un año?**

93 116 "...Si **en doce (12) meses** acumula **dos (2) notas de suspensión**, la licencia se le **suspende por tres (3) años?**

94 116 "...Si es **responsable** de un accidente de tránsito donde tenga lugar el **fallecimiento** de personas, se le **suspende la licencia** al conductor por el termino de **cinco (5) años**, además de las **sanciones penales?**

95 116 "...Si es **responsable** de un accidente de tránsito donde tenga lugar el **fallecimiento** de personas, y se haya producido debido a la **ingesta alcohólica, sustancias**



estupefacientes, **psicotrópicas**, **exceso de velocidad**, además de las **sanciones penales**, su **licencia** le será **revocada** y quedará inhabilitado **por diez (10) años** para obtener una nueva?

96 117 "...Su **vehículo** será **retenido** cuando Circule en condiciones de inseguridad y **mal funcionamiento**?

97 117 "...Su **vehículo** será **retenido** cuando **no porte documentos** que lo identifique?

98 117 "...Su **vehículo** será **retenido** cuando **circule sin las dos (2) placas** identificadoras?

99 117 "...Su **vehículo** será **retenido** cuando **esté involucrado** (culpable o no) en un **accidente** de tránsito con **personas lesionadas o fallecidas**?

100 117 "...Su **vehículo** será **retenido** cuando **los documentos** o seriales **sean falsos**?

101 123 "...Los que **ejercen actividades de transporte público** de pasajeros o de carga **sin autorización** se le suspende la actividad y sanciona con **multa** de hasta un mil (1000) unidades tributarias?

102 127 "...**En una colisión** entre vehículos, **se presume**, salvo prueba en contrario, que los **conductores tienen igual responsabilidad** por los daños causados?

103 128 "...Como propietario no será responsable de los daños causados por su vehículo en caso de hurto, robo o apropiación indebida?



104 147 "...Los **conductores** que hayan **puesto en peligro la circulación** del tránsito y seguridad de las personas, además de la multa correspondiente deberán **asistir con carácter obligatorio** en días no laborales a un **curso** de máximo treinta (30) horas en materia de educación y seguridad vial?



III.- DE MANUALES Y OTRAS PUBLICACIONES:

Tips

105 “...Existen señales de tránsito de Prevención, Reglamentación e Información? Recuerda su significado?

106 “...Muchos accidentes son evitables si prevé lo que van hacer los otros conductores?

107 “...La solución de los problemas de tránsito en gran parte depende de los conductores?

108 “...El 90% de los accidentes viales se deben por fallas del conductor?

109 “...El conducir un vehículo no es un derecho sino un privilegio que se le otorga?

110 “...Como buen conductor debe practicar la concentración, previsión y la consideración?

111 “...Si va a 80 KPH necesita como mínimo 60 metros para detener el vehículo y para 110 KPH 104 metros de distancia?

112 “...Un choque a 65 KPH equivale a caer de lo alto de un edificio decinco (5) pisos?

113 “...Si va a 20KPH, recorre 50 kilómetros en 150 minutos y a 40 KPH en 75 minutos, es decir, se ahorra 75 minutos. Mientras que la diferencia de ir a 100 KPH en vez de 120 KPH son apenas 5 minutos. **Vale la pena correr?**



114 “...El **ahorro de gasolina** entre ir a 100 y 120 KPH es de 50%?

115 “...El **radio y el peralte** de la curva que diseñan los ingenieros son para **velocidades indicadas? No la sobrepases.**

116 “...Las vías se **diseñan** de tal manera que tengan siempre suficiente visibilidad (distancia visible de ella) **para hacer la maniobra de frenado más no para pasar otro vehículo?**



IV.- DEL REGLAMENTO DE TRANSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE

Tip

117 21"... Sin autorización de los organismos competentes no pueden modificarse las características originales de su vehículo?

118 23"... **Las bicicletas** deben estar equipadas con: un timbre, frenos, faros delanteros con iluminación de 50 m; reflectores rojo visible a 50 metros y blanco en la delantera?

119 29 "... **No puede tapar las placas** de su vehículo con distintivos que impidan leerlas?

120 29 "... El **tubo de escape** no debe dirigir los gases hacia la calzada o acera?

121 29 "... **No puede colocar faros reflectores de luz roja o faros pilotos** en la parte delantera del vehículo?

122 29 "... **No puede hacer uso de la sirena**, campanas o pitos de **alarma**?

123 29 "... **No puede tocar** la bocina (cornetas) en **área urbana**?

124 29 "... **No puede llevar el escape libre**?

125 29 "... El Reglamento de Ley de Ttt contempla como **obligatorio** el uso de **taxímetro**



126 33 "... **Los minibuses, no** pueden usar **equipos sonoros** a exceso de volumen?

127 50 "... A las placas de los vehículos no se les puede colocar objetos ornamentales (luces azules o moradas etc)¿

128 51 "... **Cada diez años** se debe hacer una **matriculación** general y cambios de placas?

128 53 "... **Cada remolque** o semi remolque debe estar previsto de su correspondiente **placa?**

129 54 "... Si decide **destinar** su **vehículo a un uso distinto** (servicio taxi), **debe cambiar las placas?**

130 57 "... **Si se extravía una placa** o se encuentra deteriorada debe **sacar una nueva?**

131 115 "... Las autoridades competentes deben velar que las **entradas y salidas** de los estacionamientos no causen **impacto vial** (colas)?

132 136 "... **Se contempla** una **revisión técnica anual** a los vehículos particulares y de uso oficial?

133 136 "... **Se contempla** una **revisión técnica** cada seis meses a los vehículos de transporte público, mercancías, turismo etc?

134 151 "... **Al Aproximarse** a otros **usuarios** de la vía debe adoptar las **precauciones necesarias**

135 153 "... **Esta obligado** a **respetar** los **límites de velocidad establecidos?**



- 136 156 "... Está **prohibido** arrojar objetos sobre la vía
- 137 156 "... Debe **ceder el paso a los peatones** que cruzan una vía en usos a sus derechos?
- 138 156 "... **No puede adelantar** a un **vehículo que está cediendo el paso al peatón?**
- 139 157 "... **No puede conducir** con **auriculares** ni utilizar aparatos de comunicación (**celulares**)?
- 140 158 "... **Siempre** debe **portar vigente** la **licencia** de conducir , y los **certificados** médico, psicológico, de circulación y la cédula de identidad?
- 141 161 "... **Al conducir una bicicleta o patineta** debe **marchar una tras otra** sin son varias personas?
- 142 161 "...**Al conducir una bicicleta o patineta** debe **ceder el paso a los vehículos** que van más rápido?
- 143 161"... **Al conducir una bicicleta o patineta** debe **circular lo más cerca del borde derecho** de la vía **acera?**
- 144 161 "... **Al conducir una bicicleta o patineta** debe siempre **ceder el paso** a los **peatones?**
- 145 161 "...**Al conducir una bicicleta o patineta** debe **sentarse** únicamente **en el asiento** y mantener por lo menos una mano en el manubrio?
- 146 161 "...**Al conducir** una **bicicleta nunca puede circular** por las **autopistas** o vías expresas.



147 161 "...**Al conducir una bicicleta nunca puede circular por las aceras.**

148 161 "...**Al conducir una bicicleta nunca puede circular entre canales ni cambiar frecuentemente entre canal?**

149 161 "... **Al conducir una bicicleta nunca puede sujetarse a cualquier otro vehículo en marcha?**

150 161 "... **Al conducir una bicicleta nunca puede viajar con otra persona si está equipada para una sola?**

151 161 "... **Al conducir una bicicleta nunca puede adelantar a otra bicicleta o vehículo por la derecha?**

152 164 "... **Al conducir una motocicleta con licencia de 2ª no puede circular entre canales?**

153 164 "... **Al conducir una motocicleta con licencia de 2ª no puede circular por un mismo canal con otro vehículo cualquiera?**

154 164 "...**Al conducir una motocicleta con licencia de 2ª no puede transportar más de dos personas o carga mayor de 90 Kg?**

155 164 "...**Al conducir una motocicleta con licencia de 2ª no puede circular con el escape libre ni hacer uso de la bocina (corneta)?**

156 164 "... **Al conducir una motocicleta. Tanto Ud. como su acompañante deben usar casco y anteojos o casco integral con visera?**



157 165 "... Al conducir una **motocicleta** de **noche** deben **usar vestimenta reflectiva**, reducir la velocidad e incrementar la velocidad entre vehículos?

158 167 "... **Debe constar** en el certificado de circulación para motocicletas el **transporte de otra persona**?

159 167 "... En ningún caso el **pasajero** de una moto puede situarse **delante de la persona que conduce**?

160 169 "... Los **conductores** de automóviles de pasajeros con fines de lucro (**taxis, por puesto**) deben tener **licencia de cuarto grado, certificado médico y psicológico**?

161 170 "... Los **conductores** de taxi y por puesto deben **vestir uniformes y portar una tarjeta de identificación** en sitio visible, expedida por la autoridad competente?

162 172 "... Como conductor debe **tomar o dejar pasajeros** sin interrumpir la circulación o fomentar **doble fila** con otros vehículos, o peor aun **en intersecciones de las vías**?

163 173 "Los conductores de automóviles de **alquiler y por puesto** deben seguir exactamente la ruta que tienen asignada?

164 175 "... Los **conductores de minibuses y autobuses** están **obligados** a tener **licencia de quinto grado** certificado médico y **psicológico**?

165 175 "...Los **conductores de minibuses y autobuses** están **obligados** a **usar únicamente la ruta** asignada?

166 175 "...Los **conductores de minibuses y autobuses** están **obligados** a vestir **uniforme**?



167 175 “...Los conductores de minibuses y autobuses están obligados a portar en un sitio visible a los pasajeros la tarjeta de identificación vigente?”

168 175 “...Los conductores de minibuses y autobuses están obligados a mantener el vehículo en perfectas condiciones de aseo y estado de conservación tanto exterior como interior?”

169 176 “... Los conductores de minibuses con fines de lucro deben circular solo por el canal derecho?”

170 176 “... Los conductores de minibuses con fines de lucro deben tomar y dejar pasajeros solo en sitios previamente identificados?”

171 176 “... Los conductores de minibuses con fines de lucro deben salir de la parada en estricto orden de llegada?”

172 176 “... Los conductores de minibuses con fines de lucro deben mantener las puertas cerradas durante la circulación?”

173 178 “... Los conductores de autobuses de uso público deben tomar las medidas necesarias para guardar el orden entre los pasajeros?”

174 183 “... Los conductores de minibuses y/o autobuses tienen prohibido proveer el vehículo de combustible con pasajeros a bordo?”

175 183 “Los conductores de minibuses y/o autobuses tienen prohibido llevar pasajeros en los estribos?”



176 183 "...Los **conductores** de minibúses y/o autobuses tienen prohibido llevar **pasajeros de pie** en rutas extraurbanas?

177 183 "...Los **conductores** de minibúses y/o autobuses tienen prohibido aumentar o disminuir la velocidad para **disputarse pasajeros**?

178 183 "...Los **conductores** de minibúses y/o autobuses tienen prohibido ingerir **bebidas alcohólicas o fumar dentro del vehículo**?

179 184 "...Los **conductores** de minibúses y/o autobuses tienen prohibido llevar material explosivo, inflamable , sustancias tóxicas etc?

180 185 " Como **pasajero** de un vehículo de transporte tiene prohibido **distraer al conductor**?

181 185 "...Como **pasajero** de un vehículo de transporte tiene prohibido **entrar o salir del vehículo en un lugar distinto a la parada**?

182 185 "...Como **pasajero** de un vehículo de transporte tiene prohibido **entrar** en el vehículo **cuando esté completo (lleno de pasajeros)**?

183 186 "...Como **pasajero** de un vehículo de transporte tiene prohibido **dificultar el tránsito** de personas **por el pasillo**?

184 186 "...Como **pasajero** de un vehículo de transporte tiene prohibido llevar consigo animales?

185 186 "Como **pasajero** de un vehículo de transporte tiene prohibido desatender las instrucciones del conductor?



186 189 "... Al **transportar una carga** en vehículos destinados para tal fin, la misma no puede sobresalir más de **un metro hacia delante y 1,80 m hacia atrás** además de colocar banderines de tela roja de 50.70 cm?

187 190 "... Los **vehículos de carga deben circular siempre por el canal derecho** y si marchan lentamente o las dimensiones impiden a otros adelantar deberán **inclusive detenerse** para permitir el paso?

188 191 "... El **material suelto** en un vehículo de carga debe estar cubierto **con toldo** encerado o lienzo?

189 202 "... A los conductores de vehículos escolares les está **prohibido** llevar **escolares de pie** y un número mayor al especificado?

190 202 "... Para conducir **motocicleta** deber tener licencia de **segundo grado** así tenga otra de grado superior?

191 210 "...Los **conductores de transporte público** y privado de personas

192 210 "...Los **conductores de transporte público** deben portar **certificado psicológico**?

193 216 "...Para obtener **licencia** de conducir de **4ª y 5ª** se requiere la aprobación de un **cuerpo especial** de 10 horas académicas y 15 horas prácticas de duración mínima?

194 234 "... Todo **usuario** de la vía está obligado a **comportarse** de forma tal que **no entorpezca** indebidamente la circulación?



195 235 "... Esta **prohibido** el uso de tubos de escape **con resonancia**?

196 237 "... **Al salir de un estacionamiento** y antes de incorporarse a la vía debe **detener por completo** el vehículo y verificar que no existan condiciones que pongan en peligro la seguridad del tránsito?

197 238 "**Antes de incorporarse** a la circulación debe **ceder el paso** a los vehículos que circulan por la vía, cualquiera que sea su sentido

198 238 "**Antes de incorporarse** a la circulación debe **advertir** su **maniobra** con las señales obligatorias (luces de cruce)?

199 240 "Al **incorporarse a una autopista** debe hacerlo **siempre por el canal** de circulación **lenta**, y pasar al rápido cuando la vía se encuentre despejada o no ponga en peligro al tránsito?

200 240 "... Cuando a la entrada de una autopista se encuentre la señal **PARE** debe **detener por completo el vehículo**?

201 240 "... Cuando la entrada de una **autopista** se realice por un sobre ancho de aceleración debe **usarlo en toda su extensión**?

202 243 "...La **circulación** de los vehículos debe ser **por la calzada** y **no por el hombrillo**?

203 249 "...Al cambiar de canal debe darle **prioridad** al que **circula** por el **canal que pudiere ocupar**?



204 250 "... Si desea **cambiar de canal o cruzar** a la derecha o izquierda hacia otra vía distinta, debe advertirlo con las **señales de cruce con suficiente antelación?**

205 252 "... **Esta prohibido y se considera una falta grave cambiar de un canal a otro?**

206 252 "... Está **prohibido** pasar **sobre** una **doble raya continua?**

207 252 "... Está prohibido **transitar** por la **línea** que **divide los canales?**

208 254 "...**No puede circular a una velocidad mayor a la que indique la señal correspondiente?**

209 254 "... Si no existe señal que indique la **velocidad máxima** de circulación , no puede ir a más de 70 km/hora de día y 50 Km/hora de noche **en carretera?**

210 254 "...Si no existe señal que indique la **velocidad máxima** de circulación no puede ir a más de **40 Km/hora en zonas urbanas ni 15 km/hora en las intersecciones?**

211 254 "... Si no existe señal que indique **la velocidad máxima** de circulación en **autopistas** no puede ir a más de **90 Km/h** como velocidad constante en el **canal rápido** a izquierdo y, **70 km/h** como máximo en el **canal derecho** o circular lento?

212 255 "... debe **reducir la velocidad** y, si fuere preciso detenerse cuando hay **peatones** en la vía?

213 256 "... debe **reducir la velocidad** y, si fuera preciso detener la circulación por **pavimento mojado** o cuando pueda salpicar a alguien?



214 257 "... La **reducción de la velocidad** no la puede hacer en **forma brusca**?

215 258 "... El **adelantamiento** de otro vehículo, **siempre** debe hacerlo **por la izquierda** al comprobar que puede realizar la maniobra?

216 258 "...**Si otro** vehículo lo está pasando, no puede **aumentar la velocidad**?

217 258 "...**Nunca** puede adelantar otro vehículo si éste circula a la **velocidad máxima permitida** en la vía?

218 258 "... **Nunca** puede adelantar a otro vehículo en las **intersecciones y pasos peatonales**?

219 259 "... Si un vehículo lo está adelantando está obligado a **facilitarle la maniobra** y disminuir la velocidad si el caso lo amerita?

220 260 "... Siempre debe **mantener respeto al vehículo que lo antecede** una **distancia suficiente** para que cualquier vehículo pueda realizar la maniobra de adelantamiento sin peligro (generalmente 3 seg. para estimar esa distancia de **aproximadamente 25 m**)?

221 262 "... Para **cruzar a la derecha** debe hacerlo circulando **por el canal derecho** de la vía por la cual se desplaza <<nunca cruce canales>> Para **cruce a la izquierda** debe hacerlo desde el **canal izquierdo**?

222 263 "... Si **dos vehículos** se encuentran **de frente** en una **intersección** y quieren **cruzar** hacia la **misma dirección**, tiene **preferencia de paso el que cruza a la derecha**?



223 264 "... Si va a **entrar** a una vía, debe **darle preferencia** de paso al vehículo que circule por ella?

225 264 "... Si en una **intersección** llegan varios vehículos, tiene **prioridad** de entrar a la misma **el que llegue primero** y, **luego el que tenía a su izquierda** y así sucesivamente uno a uno?

226 264 "... Si en una vía **de dos canales uno de ellos queda interrumpido** para el tránsito, los conductores que tienen el canal abierto para circular, deben **permitir el acceso del adyacente uno a uno?**

227 266 "... En una **redoma** tienen **preferencia de paso los que se hallan dentro ella** sobre los que deseen ingresar?

228 269 "... Cuando se enfrente con el signo de **PARE**, debe **detener por completo** el vehículo y permitir el paso si por la otra vía viene alguien?

229 270 "...Al descargar una **mercancía** **no** la puede colocar en ningún caso **sobre la vía?**

230 271 "... Los **conductores de motocicleta** deben seguir las mismas normas de circulación **como si condujeran cualquier otro vehículo?**

231 275 "... Esta prohibido y se considera **falta grave estacionarse** sobre una **acera o zona de tránsito peatonal?**

232 275 "...Esta prohibido y se considera **falta grave estacionarse** en las **paradas** de transporte de persona?

233 275 "...Esta prohibido y se considera **falta grave estacionarse** formando **doble fila** con otro vehículo?



234 275 “...Esta prohibido y se considera **falta grave estacionarse** frente a la **entrada de un estacionamiento** o garaje?

235 275 “...Esta prohibido y se considera **falta grave estacionarse** en una **intersección?**

236 275 “...Esta prohibido y se considera **falta grave estacionarse** a menos de **6,5 m** de un **hidratante?**

237 275 “...Esta prohibido y se considera **falta grave estacionarse** a menos de **15 m** de una esquina?

238 275 “...Esta prohibido y se considera **falta grave estacionarse** en los **puentes, viaductos y túneles?**

239 275 “...Esta prohibido y se considera **falta grave estacionarse** en las redomas de **las calles ciegas?**

240 275 “...Esta prohibido y se considera **falta grave estacionarse** en cualquier parte **por falta de combustible?**

241 275 “...Esta prohibido y se considera **falta grave estacionarse** en un canal de circulación?

242 276 “...**Al accidentarse debe colocar dispositivos reflectantes?**

243 280 “...**En toda vía** urbana y autopista está **prohibido la maniobra de retorno (vuelta en U)** salvo que exista una señal que lo permita?

244 281 “...**Retroceder es solo para estacionar** el vehículo o cuando no pueda marchar hacia delante?



245 283 "...Siempre **debe darle paso** en intersecciones o permitir el adelantamiento al vehículo **de emergencia** que haga uso de sus señales audibles y visuales, si hace falta deténgase?

246 292 "... Como **peatón** tiene **prohibido transitar** por la **calzada**, salvo cuando no existan aceras?

247 292 "...Como **peatón** tiene **prohibido detener la marcha al cruzar por una vía**?

248 292 "...Como **peatón** tiene **prohibido entrar repentinamente a la calzada**?

249 292 "...Como **peatón** tiene **prohibido transitar por las autopistas**?

250 292 "...Como **peatón** tiene **prohibido pedir la cola en los peajes**?

251 292 "...Como **peatón** tiene **prohibido cruzar la vía en forma diagonal**?

252 292 "...Como **peatón** tiene **prohibido Subir o bajar de los vehículos por el lado de la calzada**?

253 293 "... Como **peatón**, cuando no hay acera debe **ir siempre de frente a los vehículos** que circulan en sentido contrario y lo más cerca del borde u orilla?

254 295 "... Como **peatón** debe **cruzar la vía** pública urbana **solo en las intersecciones** demarcadas o en el paso peatonal?

255 295 "... Como **peatón** debe **cruzar la vía** pública urbana donde existan **semáforos peatonales**?



256 295 "... Como **peatón** debe **cruzar la vía** pública urbana solo por el **paso peatonal** a nivel o desnivel (**pasarelas**)?

257 295 "... Como **peatón** debe **cruzar la vía** pública urbana sobre las pasarelas a pie **y no en bicicletas, motos etc?**

258 297 "... En una **intersección** no controlada por semáforos el peatón **tiene preferencia** de paso **sobre el vehículo que cruza o gira** sobre la vía que está atravesando?

259 301 "...Como **peatón no** puede **atravesar una redoma** sino rodearla?

260 303 "...El **peatón que inició el cruce reglamentario** tiene **derecho a continuarlo** así se produzca cambio en la señal, y los conductores deberán respetar ese derecho?

261 309 "...Para **efectuar un trabajo** que afecte la circulación debe previamente **solicitar el permiso correspondiente?**

262 310 "...Al **efectuar una obra permitada** en una vía pública debe **cumplir** con un mínimo de **seis (6) medidas de seguridad** (señalamiento)?

263 312 "...Al **terminar una obra** sobre la **vía pública** debe **dejar** en las mismas o **en mejores condiciones** a como estaba?

264 313 "...Está **prohibido** utilizar las aceras o sitios destinados al tránsito de personas como **deposito de materiales?**



265 317 "...No puede circular en **patines** patineta o similares **por la calzada** (calle) salvo que esté destinada o señalizada para tal fin?

266 318 "...Si transita en **patines** o patineta durante la **noche** debe portar un **chaleco** o arnés **reflectante**?

267 323 "... En el transporte de personas **en rutas extraurbanas** es **obligatoria** la presencia de **por lo menos dos personas (chóferes habilitados)** para conducir?

268 323 "...Los **chóferes** de transporte de personas en **rutas extraurbanas** **no pueden conducir más de ocho (8) horas continuas y descansar media hora cada tres (3) de conducción?**

269 325 "... **Antes de circular** debe **garantizar** como mínimo que su **vehículo** esté en **perfecto estado** en cuanto a dirección, rodamiento, cauchos, suspensión, frenos, luces, sistema eléctrico, parabrisas, instrumentos, cinturones de seguridad y emisión de gases etc.?

270 330 "...Debe **obedecer las señales de tránsito aún cuando parezcan estar en contradicción?**

271 339 "...Está **prohibido pegar** o pintar cualquier **leyenda** sobre las **señales de tránsito** y efectuar disparos contra éstas?

272 351 "...Si el vigilante de tránsito en una intersección está con las **manos hacia abajo**, los vehículos que se encuentren al frente y a sus **espaldas** deben detenerse y los demás solo seguir recto o cruzar hacia la derecha?



273 351 "...Si el **vigilante de tránsito** en una intersección se encuentra con los **brazos extendidos** horizontalmente y la **palma de la mano formando escuadra con ellas**, los **vehículos** que se encuentren **al frente y a sus espaldas** **deben detenerse** y los **demás solo cruzar a la izquierda o derecha**, no seguir recto?

274 354 "... **Para cruzar a la derecha** o cambiar al canal de la derecha, debe sacar su brazo izquierdo y formar una escuadra con la mano hacia arriba?

275 354 "...**Para cruzar a la izquierda** o cambiar al canal de la izquierda debe sacar su brazo izquierdo y extenderlo horizontalmente?

276 354 "...**Para reducir la velocidad** o detenerse debe sacar su brazo izquierdo y formar una escuadra con las manos hacia abajo?

277 355 "... Está **prohibido tener encendida la luz de cruce e intermitentes** por olvido de apagarlas o a propósito sin necesidad ya que induce a un error de conducción o posible accidente?

278 360 "...**Si se estaciona** en una vía extraurbana **de día** debe **colocar** en la parte trasera y sobre la calzada a una distancia de 50 m un cono **o triángulo de seguridad?**

279 360 "...**Si se estaciona en una vía** extraurbana **de noche** además de colocar a 50 m un **cono** o triángulo de seguridad debe **mantener encendidas las luces rojas traseras** y las de estacionamiento (cocuyo)?

280 363 "...Al circular por las **vías extraurbanas** se le **puede exigir** el porte de la **señal de peligro** (cono o triángulo de seguridad)?



281 367 "... **La colocación de cualquier valla** (anuncio), dentro de los 50 m, medida del eje de una autopista, 30 m de una carretera pavimentada y 15 de una carretera no pavimentada **debe ser autorizada** por los organismos competentes?

282 368 "... Están **prohibidas las vallas con mensajes de bebidas alcohólicas** en carreteras o autopistas"?

283 374 "... Está **prohibida la instalación de anuncios** o señales de cualquier tipo en los **cruces de las vías**, separadores viales, distribuidores de tránsito, puentes, viaductos, túneles, árboles, piedras, rocas y cualquier elemento natural?

284 383 "... **Las vías se clasifican** según su **situación** en **Urbanas** (dentro de un área poblada, calles, avenidas y autopistas) y **extraurbanas** (unen dos o más centros poblados: autopistas, carreteras)

285 383 "... Las **vías se clasifican** según su **uso** en circulación **sencilla** (con un sentido), **doble** (ambos sentidos), **divididas** (con separador) y **no divididas** (sin separador)?

286 384 "... Las **vías nacionales** conforman la **red vial** nacional y son de dominio público de la República?

287 384 "... Las **vías estatales** son las que se encuentran **dentro del territorio de cada Estado**, a excepción de las vías de comunicación nacional que se encuentran en el mismo y, las vías urbanas municipales?

288 384 "...Las **vías** de comunicación **estadales** son de **dominio** público del **Estado** en que se encuentran?

289 384 "...Las **vías** de comunicación **municipales** son las calles, avenidas y demás vías **construidas por el municipio**



con sus propios ingresos o recursos y forma parte del dominio público del municipio en que se encuentran?

290 385 "... Para **el uso correcto de las vías** y su deterioro el Ejecutivo Nacional estructura sistemas y **programas de control de límites de peso y tipología** de los vehículos de carga?

291 400 "... Están **prohibidos los vertederos de basura** y residuos a menos de **100m** del borde de la **autopista** y **50m** del borde de la **carretera**?

292 401 "... El cuerpo de Vigilancia de Transito **debe estar pendiente** de las **infracciones a la Ley y al Reglamento de Transito Terrestre** y **aplicar las sanciones** correspondientes?

293 404 "... Son **órganos policiales** y de **control en materia de transito terrestre** los **vigilantes de transito** los **policías estadales metropolitanos y municipales**; la **policía municipal**, en ausencia de las autoridades de transito y la Fuerza Armada Nacional en funciones especiales cuando lo requiera la seguridad de la **República**?

294 405 "...Entre las funciones **que debe cumplir los organismos policiales y de control en materia de vigilancia y seguridad vial**, **está el de actuar** en accidentes de transito **que se produzcan** en las vías públicas y privadas?

295 416 "...No puede conducir vehículos **con** tasa de alcohol en la sangre superior a 0,8 gramos por 1000 centímetros cúbicos?

296 418 "...Sin ser conductor **como simple usuario de la vía involucrado en un accidente de transito** debe obligatoriamente someterse a la prueba de detección de alcohol **si el caso lo amerita**?



297 "Según estudios realizados, al no bloquear con su vehículo las intersecciones de calles, el tráfico disminuye 20%?

298 "Si respetamos las Normativas de Vialidad, Tránsito y Transporte el caos vial mejora 25%?

299 "Si no le hacemos al prójimo lo que no nos gusta que nos haga cuando conducimos, es decir lo respetamos, el tránsito mejora notablemente?

300 " ...Si manejamos sin exceder la velocidad máxima permitida y por consiguiente sin presionar a los demás conductores, disminuye el índice de accidentes de tránsito terrestre en la ciudad?

Nota: el número del tip que aparece en negrillas; representa relevante importancia para su publicación.



PROGRAMA DE CLASE



INTRODUCCIÓN



PROGRAMAS DE CLASE

INTRODUCCIÓN

Tomando en cuenta la necesidad que tiene el ser humano de prepararse y promover el progreso, se observa con asombro que si bien es cierto que las vías de comunicación y los medios de transporte han tenido un crecimiento acelerado y avance tecnológico, la labor educativa ha sido insuficiente. Muestra de ello son las infracciones a las Leyes de Tránsito y los accidentes, que se han constituido en los generadores del mayor número de muertos y heridos, una de las primeras causas de mortalidad en el país.

De igual manera, con conciencia de que la problemática del tránsito terrestre y la circulación vial se agudiza cada día más, es imprescindible colaborar prestando esta parte del trabajo sobre Educación Vial, el cual contiene los temas a ser difundidos desde los niveles de Educación Pre-Escolar hasta el Ciclo Diversificado de la Educación Media, ya que es mediante la educación escolarizada y familiar como se logrará disminuir en buena



medida las dificultades mencionadas.

Partiendo del hecho que el tráfico ha creado una nueva relación generadora de conflictos al ciudadano de nuestras capitales y por ende Valencia, es imperativo que el individuo desarrolle una formación integral de disciplina vial para así poder definir patrones de comportamiento social específicos en cuanto al uso de las vías.

Con la Educación Vial a nivel escolar se pretende entender demandas sociales y plantear la necesidad de introducir cambios sustanciales en el proceso enseñanza-aprendizaje dirigidos básicamente a desarrollar habilidades, destrezas y hábitos en el comportamiento del individuo como peatón, pasajero y eventual conductor. Asimismo, es tarea de la educación lograr que el educado amplíe su información en cuanto al significado e importancia que tiene para su seguridad personal y la social, como el conocimiento de los diferentes elementos que intervienen en la circulación vial.

Por otra parte, es tarea de la educación hacer que el alumno tenga una formación integral, consustanciado con los problemas de su comunidad y con los de la sociedad en



general y que participe en la solución de problemas de entorno. Por esta razón, las actividades que se desarrollen y las estrategias que se seleccionen, tendrían que estar centradas en esa proyección social que desea imprimírsele a la educación.

Esta doble dimensión que se asigna a la educación y concretamente a la Educación Vial: desarrollo de habilidades, destrezas y hábitos en materia vial y una proyección social, permite identificar al proceso de enseñanza-aprendizaje como la relación que debe existir entre el educando, la familia y la comunidad, en donde él diferencie sus propias aptitudes y se proyecte, mediante su contribución personal, al mejoramiento de la calidad de vida, el desarrollo no solo individual sino social, el cumplimiento de las Leyes de Tránsito y normas de seguridad, así como el mejoramiento de su comportamiento cuando actúa como usuario de las vías públicas.

Para atender estos requerimientos deberá tomarse en cuenta el grado de madurez de los alumnos, incluyendo intereses y motivaciones propias de la edad, incorporación de contenidos y valores pertinentes al contexto socio-cultural.



Es a través de la Educación Formal que el niño, el joven y el adolescente puede adquirir progresivamente los conocimientos para llegar a ser un participante activo del tránsito, responsable y consciente. Es por ello, que la enseñanza del tránsito debe abarcar desde los primeros niveles de la escuela elemental hasta los últimos años del ciclo diversificado.

Es importante que la enseñanza sobre tránsito se base en el concepto de utilidad y no del miedo. El alumno debe familiarizarse con las diversas formas de traslado, sus motivaciones, los problemas que puedan presentarse y sus posibles soluciones.

Sucesivamente se debe presentar un cuadro más completo, incluyendo los diversos aspectos relacionados con la participación activa en el tránsito. Por tal motivo, se hace en el programa propuesto, además de lo señalado, énfasis en las diferentes vías, diversos tipos de vehículos, normas de circulación y las reglas del buen proceder. En definitiva, debe buscarse una identificación positiva del "yo" del alumno con el participante del tránsito, como individuo y como grupo.



En los últimos niveles de la educación básica de la enseñanza, los temas principales podrán ser el uso de los medios de transporte, el vehículo como medio de lograr satisfacciones, el concepto errado de lujo y diversión, el pasajero como elemento importante que acompaña al conductor, la sensación de protección y primeros auxilios en caso de emergencia, la relación pasajero o usuario y conductor, el transporte público y el transporte escolar.

Finalmente en el ciclo diversificado debe llegarse hasta el aprendizaje práctico del manejo, conjuntamente con la enseñanza sobre el uso del vehículo particular, el manejo defensivo, la Ley de Tránsito y su Reglamento, la vigilancia, el comportamiento y buenas costumbres, problemas que afectan al conductor; el conductor como profesional y problemas de la administración, operación y supervisión del tránsito, así como la obtención de la licencia para conducir.

Con este bloque escolar de temas propuestos a ser dictados en los institutos escolares, toda persona tendría un mejor conocimiento básico que le facilitaría su participación en el tránsito y le permitiría comprender, afrontar y



solucionar la problemática vinculada al mismo y por ende, en gran parte el caos vial que se está viviendo hoy en día.

Al remitirse a los antecedentes disponibles acerca de la Educación Vial, es posible darse cuenta que en Venezuela, la misma se encuentra orientada mayormente a campañas educativas que apuntan a la solución de problemas urgentes y muy pobremente a programas educativos que formen parte del desarrollo evolutivo del individuo (desde la niñez hasta ser adulto). Por otro lado, al examinar el “Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial” del Ministerio del Poder Popular para la Educación, Cultura y Deporte publicado en Septiembre de 2003, se observa que éste no contempla en su contenido todos los temas que a juicio personal necesita actualmente el país, para lograr un cambio de actitud de la ciudadanía en general cuando proceda como peatón, pasajero o conductor y así, elevar su calidad de vida, educación y cultura.



*ANÁLISIS SOCIOLÓGICO Y
PSICOLÓGICO*



ANÁLISIS SOCIOLÓGICO Y PSICOLÓGICO

Sociológico

La Educación Vial se sustenta y coadyuva en los fines últimos de la educación los cuales son: formar un individuo sano, culto, apto para la vida y para el ejercicio de la democracia, capaz de participar en los procesos de transformación social. En tal sentido es competencia de la Educación Vial, planificar acciones que permitan mejorar, cualitativamente y cuantitativamente, los modos de actuar de los usuarios de las vías: los peatones, los conductores y los pasajeros.

También es propósito fundamental de la Educación Vial, lograr que los usuarios de las vías tomen conciencia acerca de la importancia que tiene para su seguridad personal, los elementos que intervienen en la circulación vial, tales como los dispositivos de tránsito y características de la vía.

Se trata entonces de formar un individuo que tenga un sólido sistema de valores, reconozca la necesidad de



proteger y conservar su vida y la de los demás, capacitado para prevenir accidentes viales, y en definitiva, preparado para implementar acciones que los tienda a reducir sustancialmente.

Uno de los fines fundamentales de la educación es la adecuada capacitación del educando para que se incorpore definitivamente en la sociedad y participe de manera efectiva en los procesos de transformación social. En esto, particular relevancia debe dársele al desarrollo social del individuo desde su niñez hasta su adultez. Es mediante la educación escolar (educación formal) o extraescolar (educación no formal), como se pretende incorporar efectivamente al individuo a la sociedad. En todos los niveles del Sistema Educativo, es básicamente la escuela, la que posee influencia poderosa en el desarrollo social del educando. Es apreciable lo que ella puede hacer en cuanto a la adaptación del niño a su ambiente se refiere.

De acuerdo con esto, es importante la orientación y el desenvolvimiento del docente en sus relaciones sociales con sus alumnos dentro y fuera del ámbito escolar. Debe incluir, entre otros aspectos, las relaciones del educando en la



escuela, en el hogar y su aceptación por el grupo donde actúa; a objeto de canalizar las actividades educativas, seleccionar los métodos y aplicar las técnicas adecuadas durante el desarrollo de las actividades escolares.

Un clima social adecuado, una atmósfera amistosa y comprensiva favorecen las relaciones humanas, la expansión de la individualidad mediante la participación, el desarrollo de una conducta deseable como individuo y con conciencia como ciudadano integrante de una sociedad. A tal efecto, la educación formal contempla objetivos, contenidos y estrategias que facilitan esta incorporación del individuo a la sociedad.

De allí, que la importancia de la Educación Vial desde el punto de vista sociológico, radica en la socialización del individuo desde la etapa de la niñez, integrándolo a la problemática vial a través del aprendizaje de estos conocimientos viales, los cuales van a permitir internalizar actitudes que los capaciten para reaccionar en forma positiva ante el tránsito terrestre, creando a su vez conciencia sobre la magnitud del problema y sobre el uso correcto tanto del ambiente natural como del cultural, generando cambios de conducta y previniendo de esta



forma los accidentes de tránsito que cada día se hacen más preocupantes.

Psicológico

La variable Educación Vial presenta una gran ventaja para el individuo, ya que le permite adquirir una serie de conocimientos sin necesidad de pasar por una serie de experiencias que no todas las veces son satisfactorias. Es muy favorable desde el punto de vista social y psicológico pues permite al sujeto adaptarse y conocer una serie de conceptos que hacen su vida más cómoda y segura.

Dado que los factores relevantes que conforman al ser humano desde el punto de vista psicológico son la herencia, el medio y la educación, donde la herencia consiste en la educación innata que el sujeto trae consigo en el momento de nacimiento y está conformada por las aptitudes, los instintos y las emociones del entorno, es el ambiente externo que rodea al individuo y lo influye directamente, ya sea por medio de la estructura del ambiente mismo, o el ambiente modificado como las leyes, normas, prejuicios, a los cuales el sujeto debe adaptarse o modificar para una mejor forma de vida. La educación es



un proceso que consiste en preparar al hombre para vivir en plenitud, es decir, en relación creadora con sus semejantes y con la naturaleza, por ello observamos la importancia que tiene la psicología dentro de la Educación Vial, ya que el hombre y su comportamiento racional como conductor, peatón y pasajero, depende que exista una relación más armónica de todos los que interactuamos dentro de la dinámica vial.

En esa línea, se han podido deslindar los factores que son importantes para tener una buena conducta vial:
Tener dominio de los conceptos básicos de la Educación Vial.

Cumplir a conciencia lo que las Leyes, Reglamentos, Ordenanzas y Normas en general, establecen como aptitudes correctas.

Control sobre los estados emocionales que pueda afectar la buena ejecución como conductor.

Del mismo modo, se determinan los factores que promueven una conducta inadecuada en el medio vial:
Desacatamiento de las normas y leyes establecidas.



Trastornos en la conducta como: consumo de drogas, problemas de adaptación social, sentimiento de minusvalía, falta de responsabilidad y de identificación e inmadurez.



OPINIÓN DE LOS PROFESIONALES



OPINIÓN DE LOS PROFESIONALES

Venezuela en situación crítica “El Estado se ha olvidado de difundir el programa de educación vial”

La dinámica que ha aplicado el Estado para llevar a la población venezolana el Programa de Prevención y Educación Vial en estos dos últimos años (2006-2007), no ha sido precisamente la más idónea, al punto que apenas un porcentaje mínimo de docentes conoce el texto y, la mayoría ni siquiera ha adquirido la edición emanada por los Ministerios.

Estos son parte de los resultados a los que llega el coordinador de la Comisión Interministerial para la Atención Prevención y Seguridad Vial, en el estado Carabobo, Lic. Pablo Garmendia, quien con preocupación alerta que quienes conforman esta comisión por decreto publicado en la Gaceta oficial 37.693 de 20 de mayo de 2003; representantes del Ministerio de Educación Cultura y Deporte, de Educación Superior; de Interior y Justicia, I Ambiente y Recursos Naturales; Salud y Desarrollo Social y



Defensa se han olvidado de la misión de difundir el programa con una inversión irrisoria en recursos -materiales, económicos y humanos- que impide que el contenido se conozca y se ponga en práctica en las masas.

Garmendia explica que a través del trabajo que viene realizando como coordinador Interministerial en el ámbito regional y nacional, ha podido palpar que nuestro país está en una situación bien crítica en relación a Latinoamérica, pues en las naciones hermanas el Estado ha definido muy bien sus políticas en cuanto a los Programas de Prevención y Educación Vial, logrando como resultados minimizar el riesgo de accidentes, caso Argentina y Colombia; cosa que en Venezuela se queda en acuerdos y decretos.

¿Un problema social, cultural o tecnológico?

Más que un problema de información y motivación, el especialista considera que no existe formación de valores “Cultura para la vida, ni Cultura preventiva”, tanto a nivel de los diversos cuerpos e instituciones, como por parte de la ciudadanía.



Si existiese de verdad una formación en valores por la vida, no permitiríamos que prosperan los abusos que los ciudadanos cometen dentro de los 365 días del año, con una falta gravísima del uso del cinturón de seguridad o, la irresponsabilidad de una gran cantidad de padres que conducen el vehículo cuando sus hijos ocupan el puesto delantero. Si, existiese una verdadera educación, para nada nos encontraríamos con el lamentable desperdicio de tener a funcionarios de tránsito en las principales vías de la ciudad (Avenida Bolívar), cuidando el semáforo peatonal, en vez de cumplir con su rol preventivo de hacer que los conductores disminuyan la velocidad del vehículo u orientar al protagonista del sistema sobre el uso de las señales, en fin dar a conocer el texto legal.

Y es que agrega, que pese a que contamos con una Ley nueva de Tránsito y Transporte Terrestre y un Reglamento de vieja data, no se cumple su articulado ante la **falta de Voluntad Política**. “Las normativas señalan que los cinco Ministerios son responsables de la aplicación del programa durante los 365 días, de manera que todas las disposiciones que expresa la Ley en materia de circulación -que son normas internacionales que en cualquier país se deben cumplir- aquí simplemente pasan desapercibidas”.



Como muestra de la crisis venezolana, cita como ejemplo el hecho de que las mismas autoridades encargadas del control y prevención sean participes de los abusos, contribuyendo a que prospere la anarquía. “No es un secreto que en la vías públicas los funcionarios hablan por celular; a los motorizados -policías regionales o municipales- se les aprecia circulando por las aceras e, incluso los peatones atraviesan las avenidas conversando cómodamente por el móvil mientras la luz del semáforo cede el paso a los conductores.

Sugiere que además de considerarse los accidentes de tránsito como un problema social y cultural, también debe calificarse de índole tecnológico al estimar que las necesidades que el mercado automovilístico está vendiendo al ciudadano común, proyectan un estereotipo de vida más rápido, que implica ir más allá -en una máquina (vehículo)- de las velocidades autorizadas. A lo que se suma el paquete confortable de destrezas y ventajas que oferta la publicidad que se aleja en todos los sentidos de prevenir y orientar sobre los riesgos con los que podría encontrarse un joven o adulto que apenas acaba de obtener su licencia de conducir.



También como muestra de esta realidad, insiste, “vemos como a diario los estudiantes universitarios pierden la vida al conducir a altas velocidades, pareciera que el premio cuando un joven egresa de nivel diversificado o profesional es el switch de un vehículo, sin recibir la mínima preparación sobre los riesgos a los que se somete al tratar de volar con la máquina o, simplemente la responsabilidad que acarrea el uso del vehículo para con los demás ciudadanos que transitan libremente por el territorio nacional.

¿El nivel de acción del programa?

Como paradoja, Pablo Garmendia explica que aunque el Ministerio de Educación Cultura y Deporte y el Ministerio de Educación Superior -por decreto- tienen la obligación de difundir el programa, ni si quiera se atreve a asegurar que un 5% de los docentes posean en sus manos el texto, ya que el Estado ha invertido muy pocos recursos materiales y financieros para su edición, de manera que su aplicación es exigua, ante la falta de motivación y sensibilización del educador que es el principal agente de cambio.



Sin un adecuado proceso de concienciación es difícil atacar el incremento de los índices de accidentes que cada año son mayores, aún y cuando, las autoridades tiendan a creer que estamos mejorando porque bajamos los números en relación a cierta temporada. La realidad es otra, vamos en aumento progresivo, con pronósticos incluso para el 2020 de alcanzar un 60% de accidentes.

-Los métodos estadísticos utilizados son pocos confiables lo más cercano a la realidad son los números que maneja Insalud, registrando un mayor índice de accidentes entre los 15 y 45 años de edad, así que estamos perdiendo el potencial joven en las vías públicas y las carreteras

¿La expansión del programa en las masas?

Garmendia, explica que el programa de Educación y Seguridad Vial está diseñado bajo el criterio de la filosofía de un continuo humano, es decir educación desde que la persona nace hasta que muere, por lo que se está haciendo el esfuerzo para que el programa se aplica en todos los niveles y subsistemas de la educación (inicial, básica, media, diversificada y profesional; educación para jóvenes y adultos, misiones, pregrado y postgrado), porque



vemos que la cultura vial de los venezolanos es pobre con docentes poco comprometidos con el proceso de cambio, quienes al salir de las aulas se olvidan de su deber de usar el cinturón de seguridad, requisito fundamental para preservar la vida.

Las instituciones universitarias también se hacen participe de la anarquía, sin contar a los funcionarios públicos de los ministerios encargados del programa que no guardan correlación entre el trabajo que desempeñan con la realidad del entorno. Dentro de la escuela se enseña la función del paso peatonal, señales y dispositivos, sin embargo cuando los niños salen no existe el paso para comunicar la acera de la escuela con la acera del frente y si van a cruzar no hay semáforos, ni mucho menos la señalización de las paradas; no se cuenta simplemente con esos elementos que garanticen la seguridad y el desplazamiento por la vía pública. Aquellas instituciones que cumplen con el programa lo hacen por sus propios medios en lo que se refiere a las instalación de los dispositivos de seguridad (señales), cuando es una atribución de las alcaldías, de acuerdo a lo establecido en la Ley de crear los estudios presupuestarios para que dos veces al año se instalen estos mecanismos, e incluso el mantenimiento de las



señales para evitar el deterioro. De esta manera, el especialista decreta no ser partidario de que el programa se aplique en grados específicos, pues deben ser todos los niveles y modalidades participes del programa, “nada hacemos con formar a unos y olvidar a otros, no educar al docente, al niño, al adulto, al transportistas, al funcionario público, simplemente es seguir perdiendo el tiempo, la cultura es para todos los niveles”.

El trabajo de las empresas e instituciones

Garmendia discierne que en el cumplimiento de estos objetivos no hay que desestimar el papel de las instituciones y empresas que han mostrado preocupación por aplicar el programa, incentivando a trabajadores y familiares a cumplir con lo establecido, a través de sus propias normas y sanciones.

Una inversión social que considera importantísima, y que ha dado excelentes resultados en empresas como Firestone con su programa de preparación y sensibilización de los próximos conductores, jóvenes de cuarto y quinto año que habitan en las ciudades del país consideradas



como críticas en materia de accidentes de tránsito, personas con edades que oscilan entre los 16 y 19 años de edad.

Cita también el esfuerzo de Ford, empresa que durante 40 años ha apoyado el Programa de Patrullas Escolares, con una estrategia que busca organizar la comunidad educativa de una escuela en el momento de entrada y de salida para que haya seguridad en el flujo peatonal y de vehículos.

Un rol que considera por demás criminal, al determinar el riesgo al que se enfrentan los patrulleros escolares en la vía pública, con conductores negados a respetar a las autoridades. “Se han visto casos donde los conductores por la vértigo manía de andar a exceso de velocidad no respetan la señalización, así que poco pueden prestar atención al PARE en las cercanías de una escuela”.

Todo un conglomerado

“Lo más importante es que se logre la voluntad política desde los altos ministerios que están involucrados en esta problemática a nivel nacional, que ellos asignen los recursos



que permitan una acción directa y permanente, en vez de los paños calientes a los que estamos acostumbrados solo en las temporadas críticas de movilización.

Tenemos en el estado la Unidad Móvil de Educación Vial de Protección Civil, que sólo sale a vía pública en las épocas de temporadas, el resto del año pasa al olvido. Ésta es una manera de desperdiciar los recursos, cuando todos los días se puede implementar e independientemente de la infracción que cometa el conductor debe obligarse a acudir a charlas y talleres.

EN LOS ENTES PÚBLICOS DEBE HABER UNA CORRESPONSABILIDAD DE TODOS, QUE SUS FUNCIONARIOS DEMUESTREN QUE TIENEN CULTURA VIAL DESDE EL MISMO MOMENTO DE USAR EL CINTURÓN DE SEGURIDAD O EL ESTACIONAMIENTO; UN PAPEL QUE IMPLICA LA PARTICIPACIÓN DE TODOS, INSTITUCIONES, EMPRESAS.

<<TODOS CAMINAMOS EN LAS VÍAS PÚBLICAS NO SIEMPRE ESTAMOS METIDOS EN UN CARRO>>



ANTECEDENTES



ANTECEDENTES.-

Partiendo desde el momento en que la primera persona murió en un accidente automovilístico, en el año 1899, los esfuerzos para controlar los accidentes de tránsito se tradujeron en distintas acciones y mecanismos de control, entre los cuales la educación del conductor fue una de las primeras tareas propuestas. Desde entonces, la circulación vial se convirtió en un fenómeno social mediante una efectiva Educación Vial, proporcionándole conocimiento y promoviéndole actitudes para lograr un mejor desenvolvimiento frente a este fenómeno.

En Venezuela, durante los primeros pasos de nuestra vida republicana, la planificación y control del tránsito terrestre fue competencia de los cabildos o ayuntamientos, admitiendo desde luego, que en aquel entonces se trataba de un modesto transporte de tracción de sangre y, a comienzos de siglo, se fueron incorporando algunos vehículos de motor.



Esta situación sufrió un cambio en la década de los años 50, en virtud del proceso de centralización impuesto bajo el régimen dictatorial. Entendiendo que para entonces Venezuela disfrutaba de la bonanza petrolera, la vialidad había mejorado con la construcción de autopistas y el parque automotor también había crecido notablemente. En este sentido el Ministerio de Transporte y Comunicaciones de aquel entonces asumió casi la totalidad de las funciones que venían cumpliendo los Concejos Municipales y los gobiernos Estadales, formándose el Cuerpo Nacional de Vigilantes de Tránsito, creándose en el año 1956 la División de Divulgación y Educación Ciudadana que desde su creación sufrió diversos cambios.

En el año 1962 es absorbida por la Oficina de Información, pasando a realizar funciones de divulgación de las normas de tránsito terrestre. En 1971, la Dirección de Tránsito Terrestre se propone darle cumplimiento al Artículo 1 de la Ley de Tránsito Terrestre, el cual establecía lo siguiente: "El Estado auspiciará la enseñanza de las reglas generales del tránsito y de la convivencia de su observancia a fin de que directamente al público y en las escuelas y colegios oficiales y particulares se divulgue dicha enseñanza". Durante los años 1971 y 1972 se estudian y se



introducen los objetivos de seguridad vial, en los programas oficiales de formación escolar dentro del cátedra de Educación para la Salud.

Es con la reestructuración de la dirección de Tránsito Terrestre en 1975, cuando se comienza a trabajar en relación a educación y seguridad vial como proceso dinámico que pretende concienciar al individuo sobre las características del sistema de tránsito terrestre, desarrollar destrezas y habilidades en el manejo de situaciones y promover actitudes ajustadas a la realidad con objeto de lograr un mejor desenvolvimiento del tránsito terrestre, para así prevenir accidentes.



FUNDAMENTOS LEGALES



FUNDAMENTOS LEGALES

El Estado Venezolano tiene entre sus fines, expresado en el artículo 3 de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (CRBV), la defensa y desarrollo de la persona y la prosperidad y bienestar del pueblo. Igualmente, se expresa en dicho artículo que la Educación y el Trabajo son los procesos fundamentales para alcanzar dichos fines.

Del mismo modo, el artículo 102 de la C RBV determina que la Educación tiene como fines desarrollar el potencial creativo de cada ser humano y el pleno ejercicio de su personalidad en una sociedad democrática basada en la valoración ética del trabajo y la participación activa, conciente y solidaria en los procesos de transformación social. Para lograr estos fines, el Estado asume la educación como función indeclinable y de máximo interés, garantizando una educación integral, de calidad, permanente, en igualdad de condiciones y oportunidades (Art. 103 de la C RBV).



También, la Educación Vial tiene su fundamentación filosófica y legal en los artículos 3, 4, 15, y 54 de la Ley Orgánica de Educación; los artículos 4 y 7 del Reglamento General de dicha Ley; y los artículos 10, 16, 60, 61 y 147 de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre.

El artículo 3 de la Ley Orgánica de Educación amplía las finalidades de la educación contenidas en el artículo 3 de la Constitución: desarrollo de la personalidad, logro de un hombre: sano, culto, crítico y apto para convivir en una sociedad democrática, justa y libre, capaz de participar activa, consciente y solidariamente en los procesos de transformación social; consustanciando con los valores de la identidad nacional y con la comprensión, la tolerancia, la convivencia y las actitudes que favorezcan el fortalecimiento de la paz entre las naciones y los vínculos de integración y solidaridad Latinoamericana.

El artículo 3 de la Ley Orgánica de Educación, contiene también los siguientes postulados: Fomento del desarrollo de una conciencia ciudadana para la conservación, defensa y mejoramiento del ambiente, calidad de vida y el uso racional de los recursos naturales;



formación y capacitación de los equipos humanos necesarios para el desarrollo del país; promoción de los esfuerzos creadores del pueblo venezolano hacia el logro de su desarrollo integral, autónomo e independiente.

El artículo 54 de la Ley Orgánica de Educación avala la participación de otros entes del Estado en la planificación de la educación cuando se plantea que “Las entidades públicas cuando sean requeridas, deberán participar en el desarrollo de los planes y programas del Ministerio del Poder Popular para la Educación, Ciencia y Deporte.

El artículo 4 del Reglamento General de la Ley Orgánica de Educación, señala que “La educación como función y servicio público y como derecho permanente o irrenunciable de la persona se impartirá mediante un proceso escolarizado y no escolarizado”. Y el Artículo 7 del mismo Reglamento establece que las finalidades de la educación contempladas en el Artículo 3 de la Ley Orgánica de Educación, podrán “alcanzarse a través de los planes y programas de estudio y demás elementos del currículo y mediante la utilización de programas abiertos de aprendizaje, de los medios de comunicación social (tips de educación vial) y de otros recursos destinados a contribuir al



desarrollo integral del individuo y de la comunidad...”. De acuerdo con lo anterior, tanto la Constitución como la Ley Orgánica de Educación y su Reglamento General, son explícitos al establecer los fines y propósitos de la educación, sin señalar quienes están autorizados a participar en la planificación de la educación, como puede impartirse la educación y la forma de implementarse.

El Ejecutivo Nacional emitió el decreto con fuerza de Ley de Tránsito y Transporte Terrestre (LTTT) vigente desde el 26 de noviembre de 2001 el cual determina la inclusión a través de los ministerios de Infraestructura (MINFRA) y Educación, Cultura y Deportes (MECD); de programas permanentes de enseñanza en materia de tránsito y transporte terrestre, educación y seguridad vial, en todos los niveles y modalidades del sistema educativo nacional, así como, la promoción de la educación y seguridad vial en coordinación con los organismos competentes (artículos 10 y 16 de la LTTT).

De igual manera, los artículos 60 y 61 de la LTTT hacen énfasis en la incorporación y participación activa de los organismos gubernamentales en los municipios y estados y de los ciudadanos y las ciudadanas de cada localidad. En



el marco de esta necesidad, se decreta la conformación de la Comisión Nacional Presidencial de Educación y Seguridad Vial formada por los ministerios de Educación, Cultura y Deportes; Infraestructura; Salud y Desarrollo Social; Defensa; Ambiente y Recursos Naturales Renovables; Interior y Justicia y Educación Superior.

La Comisión Nacional permitiría la incorporación de miembros de instituciones tales como Bomberos y Protección Civil, fundaciones, asociaciones civiles, empresas privadas y cualquier organismo gubernamental y no gubernamental que aporte propuestas para la creación del programa. Tendría a su vez, la tarea de acompañar el proceso de conformación y fortalecimiento de las comisiones regionales de Educación y Seguridad Vial las cuales, generarían planes de acción para el desarrollo del Programa en cada una de las regiones con la participación de todos los organismos regionales involucrados: Gobernación, Zona Educativa, Dirección de Educación, Instituto de Transporte y Tránsito Terrestre de la región, Direcciones de Salud y de Ambiente, Guardia Nacional, Fundaciones y Asociaciones Civiles, entre otros.



Lamentablemente, de todo lo expuesto, únicamente para la fecha (salvo error u omisión por desconocimiento), la Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial (CIPEV) a través del Ministerio para el Poder Popular para la Educación, Cultura y Deporte, publicó en Septiembre de 2003 el “Programa Nacional Integral de Educación y Seguridad Vial”, cuyo contenido a juicio personal, y que en gran parte ha sido tomado para la elaboración del programa de estudios que se está planteando, es muy pobre en cuanto a los temas que deben impartirse sobre Educación y Seguridad Vial al estudiantado.

A tal efecto, y con la colaboración de profesionales de Ingeniería Vial, Educadores e Institutos de Educación Públicos y Privados, se elaboraron los Programas de Clase que a continuación se presentan.



*CONTENIDO PROGRAMÁTICO POR
NIVELES DE EDUCACIÓN*



CONTENIDO PROGRAMÁTICO POR NIVELES DE EDUCACIÓN

EDUCACIÓN INICIAL (MATERNAL Y PREESCOLAR)

Objetivo General:

Dar a conocer las Nociones Elementales de la Vialidad.

Objetivos Específicos:

I Nivel : 1.- Interpretar el Significado de los **Colores del Semáforo.**

Contenido:

- Función del semáforo.
- Colores de los lentes de un semáforo.
- Significado de los colores.
- Ubicación de los semáforos.

II Nivel: 1.- Interpretar el Significado del **Paso Peatonal.**

Contenido:

- Que es el paso para peatones.
- Como es, y cómo se distingue en la calle.
- Donde se encuentran ubicados.

2.- Identificar la Función de la **Calle y Acera.**

Contenido:

- Que es una calle o avenida.
- Quienes transitan por ellas.
- Cuales son sus funciones.
- Que es una acera. Usuarios. Funciones.



III Nivel: 1.- Identificar la Función del **Vigilante de Tránsito**.

Contenido:

- Que es el vigilante de tránsito.
- El Policía de Circulación Vial.
- Como identificarlos.
- Funciones de ambos.
- Relación entre Vialidad, Conductores, Peatones y

Funcionarios de tránsito.

2.- Identificar las **Señales de Tránsito**.

Contenido:

- Breve introducción sobre las señales de tránsito.

PRIMERA ETAPA DE EDUCACIÓN BÁSICA

PRIMER GRADO

Objetivo General:

Reafirmar las Nociones Elementales de Vialidad y el uso de la Bicicleta.

Objetivos Específicos:

1.- Funciones que cumple el **Semáforo** para vehículos y peatones.

Contenido:

- Repaso de qué es un semáforo.
- Su función.
- Significado de los colores de lentes y componentes.
- Clasificación de los semáforos.



- Ubicación e importancia de los semáforos para vehículos.
- Ubicación e importancia de los semáforos para peatones.

2. - Reconocer la Función de los distintos **Tipos de Vías.**

Contenido:

- Tipos y función de las vías extra urbanas e interestatales
- Tipos y funciones de las vías urbanas
 - Que son las autopistas, avenidas y calles. Diferencias.
 - Que son las carreteras y sus funciones. Diferencia con autopistas.
 - Que son las vías rurales y su importancia.

3.- Reconocer las Partes, Funcionamiento y Uso de una **Bicicleta.**

Contenido:

- Que es una bicicleta.
- Partes, mecanismos, y como funciona una bicicleta.
- Mantenimiento de una bicicleta, y revisión antes de su uso.
- Reglamentos de tránsito. Derechos y deberes de los usuarios.
- Normas de seguridad, cortesía y respeto al conducir una bicicleta.
- Valor del uso de la bicicleta para la sociedad y la contaminación.
- Las Ciclovías.



SEGUNDO GRADO

Objetivo General:

Identificar las Demarcaciones (marcas), Elementos y Señales de Tránsito, así como el Rol y Seguridad de los Usuarios de la Vía Pública.

Objetivos específicos:

1.- Reconocer el Significado de la **Demarcación Vial**.

Contenido:

- Que son las marcas o demarcaciones viales sobre el pavimento.
- Como se demarca el paso de peatones.
- Línea de PARE.
- Línea discontinua (raya blanca segmentada).
- Línea continua (raya blanca no dividida). Su significado.
- Línea de doble barrera (doble raya no dividida). Su importancia.
- Flechas de dirección. Tipos. Un sentido. Ambos sentidos, etc.
- Demarcación de las paradas de autobús.
- Demarcación de restricción de estacionamiento.
- Demarcación estacionamiento vehículos oficiales y de emergencia (bomberos).

2.- Identificar las **Señales de Tránsito**, su Significado y Utilidad.

Contenido:

- Tipos de señales de tránsito que se conocen.
- Señales de reglamentación. Su significado.
- Señales de prevención. Su importancia.
- Señales de información. Su utilidad.

3.- Reconocer y Clasificar los **Usuarios de las Vías Públicas**.



Contenido:

- Quienes transitan por las vías públicas.
- Tipos de vehículos: Particulares, Públicos de pasajeros, Carga, etc.
- El conductor y sus acompañantes.
- Los peatones.
- Los vigilantes de tránsito.

4.- Identificar las **Conductas** que deben adoptar cada uno de los Usuarios de las Vías.

Contenido:

- La cultura en general. Cultura de la vida. Cultura vial.
- Comportamiento adecuado de un peatón.
- Comportamiento de los conductores de los vehículos particulares.
- Conducta y comportamiento de un conductor y colector de transporte público o privado de pasajeros.

5.- Conocer e Interpretar las **Normas de Seguridad** de los Usuarios de las Vías.

Contenido:

- Por donde debe transitar un peatón y donde debe cruzar la calle.
- Normas de seguridad que deben seguir los conductores de los vehículos.
- Normas de seguridad que deben seguir los pasajeros.
- Normas de seguridad que deben seguir los motorizados.
- Normas de seguridad que deben seguir la ciclistas y patinadores.



TERCER GRADO

Objetivo General:

Reconocer Tipos de Vías en el Casco Urbano y sus Componentes.

Objetivos Específicos:

1.- Identificar las Distintas **Vías de Circulación en Zonas Urbanas.**

Contenido:

- Sistema de vías distribuidoras: Expresa, Arterial, Colectora y Local.
- Jerarquización y función de cada una de ellas.
- El porque del sentido de circulación en las calles.

2.- Definir la Importancia de la **Planificación Vial** para el cabal desenvolvimiento del Tránsito.

Contenido:

- Importancia de la “red” vial urbana
- Importancia de la “adecuada” planificación a largo plazo del sistema vial urbano

3.- Conocer la Importancia del **Uso Adecuado y Conservación de las Vías Públicas** y sus elementos anexos.

Contenido:

- Conocer el uso correcto que se le da a cada componente de la vialidad urbana.
- Nuestra responsabilidad en cuidarlos como usuarios y beneficiarios.
- El mantenimiento preventivo.

4.- Identificar la Función y el Lenguaje de los **Semáforos Direccionales.**



Contenido:

- Porque se crearon los semáforos direccionales.
- Su función como reguladores de tránsito.
- Configuración y ubicación.
- Repaso del semáforo peatonal y su importancia.

SEGUNDA ETAPA DE EDUCACIÓN BÁSICA

CUARTO GRADO

Objetivo General:

Conocer los Organismos que Participan en el Tránsito Terrestre y Crear Conciencia sobre los Riesgos y Consecuencias de Quebrantar las Leyes o Alterar el Sistema Vial.

Objetivos Específicos:

1.- Identificar los **Organismos que Forman y Regulan el Sistema Vial.**

Contenido:

- Definición de Sistema (Conj. elementos con Func. Especf. Objetivo común).
- Origen y evolución del sistema vial.
- Conformación del sistema vial.
- Organismos que administran la red vial: MINFRA, INVIAL, Gobernaciones, Alcaldías, Defensa Civil, etc.

2.- Conocer e Interpretar los **Elementos que Conforman el Sistema Vial.**

Contenido:

- El factor humano en el sistema vial.
- El peatón, el conductor y el pasajero.
- Los vehículos y su clasificación según su uso.
- Medios de transportes masivos y colectivos.



3.- Apreciar una vez mas la Importancia de las **Normas de Seguridad** para el Tránsito y su Relación Directa con la **Prevención de Accidentes**.

Contenido:

- Importancia de la prevención de accidentes.
- Principales causas de los accidentes de tránsito.
- Normas de seguridad que deben cumplir los conductores y pasajeros.
- Porque jugar en un parque o sitio apropiado.
- Porque caminar y cruzar la calle acompañados y de manos con un adulto.
- Porque utilizar el cinturón de seguridad.
- Porque ir sentado en el asiento trasero.

4.- Apreciar la Importancia de la **Patrulla Escolar**.

Contenido:

- Breve introducción sobre la patrulla escolar y su importancia.
- El respeto al patrullero escolar.

QUINTO GRADO

Objetivo General:

Discernir sobre el Buen Uso y Desenvolvimiento del Conductor, Peatón y Pasajero en las Vías Terrestres

Objetivos Especificos:

1.- **Identificar** e Interpretar las **Vías Terrestres** para Vehículos Automotores **Según su Situación y Uso**.

Contenido:

- Repaso de la clasificación de las vías según su situación: Urbanas, Extra urbanas, Troncales (interestatales), Locales, Ramales y Sub-Ramales.



-Importancia de la Red vial para el desarrollo de la Nación.

-Tipos de vías de circulación según su uso: de un solo sentido, ambos sentidos, vías divididas y no divididas. Barreras.

2.- Conocer e Interpretar la **Señalización que Regula el Tránsito.**

Contenido:

-Repaso de los tipos de señales de Tránsito: Reglamentación, Prevención e Información.

-Colores, configuración (formas) y funciones de cada una de ellas.

-Significado de las señales de tránsito.

-Su importancia para el mejor desenvolvimiento del tráfico.

3.- Distinguir las Diferentes **Placas de Identificación de los Vehículos.**

Contenido:

-Que son las placas.

- Forma y ubicación en los vehículos.

-Definir los Vehículos Automotores según el uso o servicio que prestan y tipo de placa que le corresponde.

-Vehículos: Particulares, Públicos (Policías, Bomberos, etc), de Servicio Públicos, (buses, busetas, taxis), Carga, Diplomáticos, etc.

4.- Conocer la **Organización y Funcionamiento de la Patrulla Escolar.**

Contenido:

-Quien es el Patrullero Escolar.

-Requisitos para ser Patrullero Escolar.



- Deberes y Normas.
- Cuando actúa.
- Funciones y quines forman la Unidad Patrullera.

SEXTO GRADO

Objetivo General:

Poner en Práctica los Conocimientos Adquiridos en Cuanto a la Corresponsabilidad Ciudadana se Refiere.

Objetivos Específicos:

1.- Reafirmar el papel de la **Patrulla Escolar en el Colegio.**

Contenido:

- Funciones de cada miembro de la Patrulla Escolar.
- Importancia de la labor que cumple el Patrullero Escolar dentro de la comunidad.
- Formación que debe tener el Patrullero Escolar.
- Colaboración que deben recibir.

2.- Conocer e Interpretar el **Sistema de Tránsito Terrestre**, su Conformación y Desarrollo.

Contenido:

- Definición del Sistema de Tránsito.
- Elementos que lo conforman: Factor humano, Ambiente, Infraestructura, Medios de traslado, Administración, etc.
- Elementos que conforman la Infraestructura: Semáforos, Señales de Tránsito, Vías de comunicación, Demarcaciones en pavimento y brocales, Flechas de Dirección, Líneas en Pavimento, etc.

3.- Conocer las Actividades y Programas que se realizan dentro del **Factor Administrativo.**



Contenido:

- Funcionamiento del Instituto de Tránsito y Transporte Terrestre.
- Las Licencias de Conducir: Trámites, Tipos, Condición de los aspirantes.
- Licencias especiales (16 años) y otras.
- Matriculación de vehículos.
- Obligaciones de los propietarios de los vehículos.
- Infracciones más frecuentes o recurrentes.

4.- Analizar las **Causas de los Accidentes Viales**

Contenido:

- Que son los Accidentes de Tránsito.
- Tipología: por su ubicación, gravedad y modalidad.
- Causas mas frecuentes.
- El factor humano como mayor propiciador de las causas.
- La Educación vial como instrumento de prevención.
- Lesiones mas frecuentes. El cuerpo humano y el sistema óseo.
- Cuando y como (conducta a seguir) prestar ayuda en caso de accidentes.
- Tipos de atención. Primeros auxilios. Intra-hospitalaria. Quemaduras.

TERCERA ETAPA DE EDUCACIÓN BÁSICA.

(SEPTIMO, OCTAVO Y NOVENO GRADO)

Objetivo General:

Reafirmar, Profundizar y Poner en Práctica los Conocimientos Adquiridos en las Etapas Anteriores.



Objetivos Específicos:

1.- Reconocer las **Entidades Encargadas de Regular el Tránsito y Transporte** en el País y los **Instrumentos Legales** que rigen en la actualidad.

Contenido:

- Entidades y/u organismos competentes que regulan el tránsito y el transporte a nivel nacional y regional.
- Sus funciones e importancia.
- Artículos de la constitución que tienen que ver con el tránsito y transporte.
- La Ley y el Reglamento de Tránsito y Transporte Terrestre. Su contenido.
- Ultimas ordenanzas y resoluciones.
- Relación de la ley y el reglamento con la educación vial.
- Deberes y derechos de los ciudadanos que participan en el tránsito.

2.- Conocer la Definición y **Caracterización de los Accidentes de Tránsito.**

Contenido:

- Repaso del sistema vial. Clasificación. Elementos que lo conforman.
- Estadística de los accidentes de tránsito más frecuentes.
- Tipos de causas: factores humanos (drogas, velocidad, fatiga, distracción problemas mentales y de visión, etc), otros vehículos, fallas en la vía e infraestructura (señalización, iluminación, obstáculos, etc.), el medio ambiente (lluvia, neblina, etc.), animales, piedras, etc.
- El consumo de bebidas alcohólicas y drogas como causa de accidentes.



- Consecuencias que dejan los accidentes viales. Sociales, materiales y físicas.
- Como actuar en caso de estar involucrado en un accidente de tránsito.

3.- Tomar Conciencia de la Responsabilidad Frente a **la Problemática del Tránsito.**

Contenido:

- Repaso y profundización sobre las Señales de Tránsito. Su importancia
- Repaso y profundización sobre las demarcaciones viales.
- La Prevención como acción efectiva frente a los accidente.
- Normas Básicas de Prevención de accidentes: Peatones, Conductores, Pasajeros
- Importancia del Respeto a las Leyes, Reglamentos y Manuales de Tránsito

EDUCACIÓN MEDIA, DIVERSIFICADA O PROFESIONAL

Objetivo General:

Adquirir Conocimientos Generales Acerca del Automóvil, Actitudes a Adoptar Durante el Manejo y Requisitos para la Obtención de la Licencia de Conducir.

Objetivos Especificos:

1.- Conocer la Descripción Física y Funcional de un **Automóvil**

Contenido:

- Partes de un automóvil.
- Función que cumplen cada una de ellas.
- Desperfectos comunes y como actuar.
- Requerimientos mínimos para el mantenimiento.



- El vehículo y su influencia en la contaminación ambiental y ecología.
- Elementos de seguridad en los vehículos.
- Elementos y utilidad de los elementos de seguridad incorporados: Cinturón de Seguridad, Luces (tipos), Espejos Retrovisores, etc.

2.- Conocer las **Maniobras Básicas para Operar un Automóvil** y las ejecutadas en Tránsito.

Contenido:

- Actividades a realizar y de seguridad desde la apertura del vehículo hasta la puesta en marcha del motor.
- Maniobras de salida y entrada entre dos vehículos estacionados.
- Incorporación de los vehículos a la circulación.
- Maniobras básicas con el vehículo en tránsito.
- Del adelantamiento.
- Virajes y preferencia de paso en intersecciones.
- La distancia de frenado. Distancia entre vehículos.
- Actitudes que debe adoptar el conductor al manejar y presentarse una de las siguientes emergencias: falla en los frenos, vehículo patina, se traba el acelerador, se espicha un caucho, se incendia, se levanta el capó, vehículo de frente, etc.
- Programa del curso sobre Manejo Defensivo. Películas.
- La Segunda Oportunidad. Películas

3.- Conocer las disposiciones Generales para obtener la **Licencia de Conducir**.

Contenido:

- Repaso sobre tipos de licencias.
- Pasos a seguir para su obtención.



-
- El Certificado médico.
 - Causales de anulación y suspensión.



RECOMENDACIONES



RECOMENDACIONES

1.- Estimular la participación de los medios de comunicación social, sobre todo en cuanto a la prensa escrita se refiere, presentándoles los TIPS sobre Educación Vial de este trabajo, a fin de que los incorpore mediante una buena planificación en los espacios libres que disponen a diario en su edición impresa.

2.- Como continuación de este Proyecto, revisar los temas presentados en los Programas de Estudio con los dictados por algún(os) organismo(s) que imparten Educación Vial en sus respectivas escuelas o colegios.

3.- Realizar Guía(s) Didáctica(s) sobre Educación y Seguridad Vial para los diferentes niveles de educación: Inicial, Básica y Diversificada. La(s) misma(s) se harían, en base al contenido programático definitivo que se obtenga del paso anterior, como Material de Apoyo para los educadores y educandos.



4.- Sistematizar la Educación Vial, incorporándola en los programas educativos vigentes dentro de un filosofía de Renovación Curricular.

5.- Solicitar al Ministerio del Poder Popular para la Educación, Cultura y Deporte un mayor apoyo al desarrollo de proyectos sobre Educación y Seguridad Vial.

6.- Estimular la organización de Cursos de Capacitación de Educación Vial para los docentes, cuyo objetivo será instruirlos como agentes multiplicadores y motivarlos a la implementación del tema en los programas de estudio.

7.- Involucrar a las comunidades educativas en todas las actividades de Educación y Seguridad Vial. De esta manera, se impartirá de una forma indirecta, dicha educación a los padres y representantes de los educandos que participan en las mismas.

8.- Continuar con la Patrullas Escolares y Brigadas Juveniles de Educación Vial, con el patrocinio del Estado y empresas privadas.



9.- Seguir con la creación y mantenimiento de Parques Infantiles de Educación Vial, para el uso de niños(as) de Preescolar y Básica, a fin de que adquieran patrones de conductas como buenos ciudadanos y respetuosos a las normativas de Tránsito.

10.- Otorgar la Licencia de Conducir previa aprobación de un curso especial para conductores que incluya: la prueba escrita y práctica, examen médico y pruebas psicológicas.

11.- Exigir a las autoridades competentes mayor severidad contra los conductores que cometen infracciones a la Ley, Reglamento, Ordenanza y Normas en General que tienen que ver con el Tránsito y el Transporte. Muchas de las medidas a tomar ya están establecidas y/o contempladas en las mismas, pero no se aplican.



BIBLIOGRAFÍA



BIBLIOGRAFÍA

- 1.- JUAN GARAY, La Constitución Bolivariana, Ediciones Juan Garay, Reedición 2007.
- 2.- DECRETO No. 1.535 CON FUERZA DE LEY DE TRÁNSITO Y TRANSPORTE TERRESTRE, Eduven 2002.
- 3.- REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO TERRESTRE, Ediciones Dabosan, C.A.
- 4.- MARCANO MARÍA – LODISE ROBERTO, Proyecto de Educación Vial “Previa”, Trabajo Especial de Grado, Escuela de Ing. Civil, Univ. de Carabobo, Octubre 1994.
- 5.- PROGRAMA NACIONAL INTEGRAL DE EDUCACIÓN Y SEGURIDAD VIAL, República Bolivariana de Venezuela - Ministerio de Educación, Cultura y Deportes, Septiembre 2003
- 6.- MANUAL DE VIALIDAD URBANA, Ministerio del Desarrollo Urbano, 1981.
- 7.- PROF. ING. SERGIO HITROVO BALITZKY, Manual de Estudio para la Cátedra de Vías de Comunicación I, Universidad de Carabobo, 1.999
- 8.- PROF. ING. SERGIO HITROVO BALITZKY Y OTROS, Notas de Prensa y artículos sobre Educación y Seguridad Vial.