

La participación ciudadana en el marco de la educación vial*

Alix Aguirre A.**

Nelly Manasía F.***

y Luz María Martínez de C.****

**Doctora en Derecho. Profesora Titular. Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad del Zulia. Directora del Centro de Investigaciones de Derecho Privado. Coinvestigadora principal del Proyecto. Maracaibo, Venezuela.

E-mail: alix_aguirre@hotmail.com

***Doctora en Derecho. Profesora Asociada. Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad del Zulia. Jefa de la Sección de Derecho Internacional Privado en el Centro de Investigaciones de Derecho Privado. Investigadora Responsable del Proyecto. Maracaibo, Venezuela. E-mail: nmanasíaf@hotmail.com

****Doctora en Ciencia Política. Profesora Titular. Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de La Universidad del Zulia. Jefa de la Sección de Sociología Jurídica en el Instituto de Filosofía del Derecho "Dr. José Manuel Delgado Ocando". Investigadora Responsable del Programa de Investigación. Maracaibo, Venezuela.

E-mail: luzmartinezc@cantv.net

Resumen

El documento describe de forma sintética la importancia de la participación ciudadana en el marco de la educación vial, examinada a la luz de la sociología jurídica y el enfoque de la ciencia política. Los resultados presentados, arrojaron una serie de premisas descubiertas a través de documentos legales, entrevistas y revisión bibliográfica sobre el tema objeto de estudio. Se alerta sobre los riesgos que corre el bien jurídico protegido y el patrimonio tanto del Estado como de las víctimas a causa de la inobservancia de las normas y la escasa implementación de una educación vial consciente y racional. Por ello, la participación ciudadana juega un papel preponderante como elemento clave para viabilizar la educación vial a través del dispositivo de la educación en valores en materia vial. El entrenar y enseñar las normas de tránsito terrestre es una responsabilidad

compartida entre los distintos actores involucrados en esta materia. Además se debe concienciar sobre el sentido común y la pertenencia social. Se presentan propuestas hacia un modelo experimental en educación vial a fin de que pueda llegar a todos los niveles de educación en Venezuela.

Palabras clave: Participación ciudadana, tránsito terrestre, Educación vial, concienciar en valores.

Citizen Participation within the Framework of the Terrestrial Education

Abstract

This paper describes in a synthetic way the importance of the civic participation in the framework of driver education, examined from the perspective of judicial sociology and from a political science approach. The findings led to a series of discoveries through a review of legal documents, interviews and bibliographical review on the topic. The study warns about the risks involved in relation to state and individual judicial well-being, and to state and private patrimony, caused by the inobservance of norms and the lack of implementation of effective and rational driver education. For this reason, citizen participation plays a preponderant role as a key element in making driver education possible by means of moral value education driver education. Training and teaching norms of terrestrial traffic is a shared responsibility among the different actors involved in this matter. It is also necessary to become aware of the role of common sense and social belonging. Proposals for an experimental model in terrestrial education are presented in order to permit its use in all educational levels in Venezuela.

Key words: Civic participation, terrestrial traffic, driver education, value consciousness.

Recibido: 15-07-04 . Aceptado: 05-10-04

Introducción

La finalidad de esta disertación, consiste en presentar algunos enfoques enmarcados en el área de la Sociología Jurídica y la ciencia política, este binomio disciplinario coadyuva al estudio de la participación ciudadana vinculada a la educación vial. Es así como la Sociología Jurídica, como disciplina jurídica ha adquirido gran importancia, pues los legisladores necesitan cada día más, conocer el alcance efectivo de las normas para percatarse de la naturaleza de la sociedad humana, de allí la importancia de estudiar el

fenómeno social, el fenómeno jurídico y su impacto con la Sociología Jurídica para lograr la armonía con el derecho y la sociedad.

Del mismo modo la Ciencia Política combina lo empírico y su asociación sustantiva con la práctica del sistema democrático, es por ello que Luis Castro Leiva (1993) considera que el desarrollo del liberalismo y la globalización a través de sus diferentes idiomas individualistas, contemplan la idea de una cultura cívica diferente (una idea mixta o más compleja).

La práctica política en la mayoría de los países occidentales, intenta propiciar el espíritu ciudadano, cívico y democrático que promueven las políticas educativas que procuran incrementar los niveles de democracia; puede adquirirse, de hecho, en el seno de la comunidad, en la vida cotidiana y compleja que impregna tales tramas y que le dan sentido como comunidad.

Por ello, la cultura cívica se entiende como un conjunto variable de ideas y creencias que, unidas a aquel ideal cívico normativo del buen gobierno y al desarrollo histórico de sus cometidos pedagógicos, incorpora como elementos esenciales de su naturaleza mixta los tópicos reconocibles por todos como inherentes a cualquier *politeia* democrática: el pluralismo y la diversidad cultural; la expresión comunicacional y su condición persuasora; el procesamiento consensual de los conflictos; la idea de cambio en tradición; la tolerancia; la libertad limitada de desear y de preferir; la neutralidad axiológica entre otros.

La participación ciudadana juega un papel preponderante en cuanto a que ella se concibe constitucionalmente como aquellos deberes y derechos que posee todo ciudadano como parte integrante del Estado Social y de Derecho, ello supone que la educación vial aparece como un mecanismo para hacer más expedita la triada social, jurídica y política.

Entendiendo que deben ser objetivos prioritarios de todo gobierno la promoción de la participación activa y reflexiva de los ciudadanos en la vida pública y el compromiso de los responsables de la política social y educativa con la defensa y el cultivo de un modelo de educación vial que esté orientado, principalmente, a dotar a las personas que aprenden de los recursos que les permitan una construcción autónoma y dialógica de valores que garanticen la libertad y la solidaridad, la convivencia en democracia y el respeto a la diferencia, así como la implicación activa en proyectos de interés común.

Es por ello que la educación vial en tiempos de la modernidad, no puede reducirse al

aprendizaje de conocimientos y saberes instrumentales únicamente orientados por criterios de mero entendimiento de las normas de tránsito a nivel general, el conocer de manera descriptiva la tipificación de las penas, una vez que se producen las infracciones. Ello implica aprender a vivir en común con los otros, conociendo las normas de tránsito y sus consecuentes efectos jurídicos, ellas son taxativas e imponen las formas del desenvolvimiento de los ciudadanos cuando optan por asumir la conducción de un vehículo.

Es menester entrenar y enseñar las normas de tránsito terrestre con suma responsabilidad y sentido de pertenencia social. Ese sentido de la educación como fuente de riqueza colectiva, aunado al factor del pluralismo como valor, guía hacia un modelo de educación vial que debe agrupar a la población en todos los niveles de la educación, y que se justifica por criterios de responsabilidad compartida. Este modelo, supone un serio trabajo al logro de los objetivos antes propuestos y es, en la práctica, un eficaz sistema para reducir los riesgos de accidentes viales, entre otros.

Los indicadores más comunes que se le atribuyen a los accidentes de tránsito se encuentran en: la forma de conducir, el desacato a las normas de tránsito, la ingesta de alcohol, las drogas y otras circunstancias intervienen en los accidentes viales que se encuentran en la falta de planificación del parque automotor, lo cual no es desconocido para nadie que la mayoría de las carreteras, autopistas y calles en casi todos los estados de Venezuela carecen de señalización, alumbrado público y precariedad del asfaltado, todo ello conlleva a poner en peligro la integridad física de las personas.

Cuando se alude al término de la educación vial enmarcada en la globalización como forma de divulgación educativa, no se puede deslindar del significado del término, dado que siendo un neologismo aún no aceptado por el diccionario castellano (derivado del inglés *Globalization*) con el cual se designa la internacionalización e interdependencia de las economías nacionales en el marco de un planeta que tiene a ser una sola unidad económica y un solo modelo educativo para el gran mercado financiero, monetario, bursátil y comercial.

En su entorno se ha formado grandes bloques económicos, ideados e impulsados por los países industriales, que han presionado para abrir el libre flujo de mercancías, servicios capitales y tecnológicos entre los países y para eliminar toda clase de barreras arancelarias y administrativas al comercio internacional a fin de colocar "LIBREMENTE" sus productos en los mercados del mundo. El tema del tránsito terrestre no escapa de este mundo globalizante que quiere imponer un modelo educativo adaptado a las nuevas

tecnologías, pero más allá de la modernidad es imprescindible imponer un modelo de educación vial matizado de educación en valores. Dado que la voluntad internacional de cooperación está en declive, pese a que hay conciencia de que los problemas son cada vez más globales y deben afrontarse como tales. De hecho, muchos de los gobiernos de los países avanzados no quieren aceptar que no se pueden cerrar las fronteras a la miseria y predicar a nivel axiológico una educación más humana.

Por último, el trabajo describe algunas categorías de análisis que permiten identificar la importancia de la educación vial como una forma de protección al ciudadano por parte del Estado a través de los órganos de seguridad ciudadana a fin de prevenir daños al bien jurídico protegido o riesgos que puedan amenazar la integridad física de las personas, por ello el Art. 55, consagra en el aparte segundo: **“La participación de los ciudadanos y ciudadanas en los programas destinados a la prevención, seguridad ciudadana y administración de emergencias será regulada por una ley especial”** (Constitución de la República Bolivariana de Venezuela, 1999).

1. La fenomenología de la educación globalizada en el sector transporte

Si bien constituye deber de los Estado proporcionar y supervisar la educación impartida en su territorio y, como consecuencia de ello, tiene la atribución conferida por ley de aplicar sus distintos lineamientos políticos en los espacios predominantes del sector educacional, puede señalarse así mismo que las distintas manifestaciones sociales educativas se han visto irrumpidas por los cambios revolucionarios observados en el campo de las comunicaciones y en los procesos sociales que hoy día acontecen bajo una velocidad vertiginosa, lideradas por las innovaciones tecnológicas a través de las redes computarizadas que movilizan electrónicamente a los seres sociales, tanto en sus relaciones internas como en aquellas que llevan a efecto en la comunidad internacional.

La sociedad internacional, debido a las innovaciones tecnológicas cada día se expande y se hace de una mayor homogeneidad por cuanto modelos y acciones pueden ser observados y seguidos en todo el ámbito mundial, lo que significa que los patrones de conducta se hacen similares en los distintos confines terráqueos. En ella, sus elementos predominantes, las personas, forman una totalidad que sin atender a los detalles, poseen características comunes.

Así, el conglomerado de personas en el mundo atiende a comportamientos generalmente adoptados. Estos comportamientos generales o comunes se manifiestan en forma de intercambios y canjes por una parte, de conocimientos que bajo la características de universales traspasan la frontera, de otra parte, en modas o etiquetas que denotan una

tendencia por igual en la vestimenta; así mismo, en un seguimiento en direcciones idénticas hacia música clásica, pop o latina, y por demás, en unos hábitos similares en alimentación como la comida rápida como también, en el campo de lo jurídico, por medio de la elaboración de normas legales que tienden a ser universales mediante los procesos de unificación del Derecho.

En este orden de ideas, el intercambio de cultura, conocimientos, hábitos, preferencias, comercio, economía y regulaciones se conjugan en la comunidad desde tiempos inmemoriales. En la actualidad, en los diferentes planos sociales, auxiliados éstos con los nuevos paradigmas tecnológicos, se produce un nuevo modelo civilizatorio que en muchos casos obliga a vivir de forma globalizante. Por ello, surge así la configuración de un nuevo contexto internacional como consecuencia de la modificación de los patrones sociales y dentro de dicho contexto, apuntan como modelo de aprehensión, la matriz de una educación de avanzada. De allí que, la educación globalizada implica todo un proceso de cambios en las distintas sociedades, manifestándose entre otras cosas, por la creación de estructuras organizativas mundiales, por la formulación unificada de estrategias y políticas sociales en una trayectoria de una sola dirección, la del conocimiento global.

La contemporánea realidad humana globalizante en su dimensión sociológica constriñe la relación entre el marco educativo y la fenomenología del conocimiento en la comunidad internacional. El uso que ha dado el hombre al conocimiento y el beneficio que los avances tecnológicos que se producen en la vida contemporánea, han de ser considerados por la educación. El desarrollo científico y tecnológico son acometidos en todos sus ámbitos por instancias educacionales y a ello no escapa el adelanto técnico que ha habido en la movilización de las personas.

En actualidad, el hombre ha empleado la tecnología en beneficio del sector automotor, dado que busca incursionar en nuevas formas de movilización más rápida. Los movimientos con mayor auge tecnológico de los seres humanos en los últimos años, han incidido en el sector automotriz y por ende, en el tránsito terrestre. Ante ello, el legislador venezolano ha considerado la necesidad de actualizar el ordenamiento jurídico en materia de tránsito terrestre ante las innovaciones ocurridas.

Las normas reguladoras del tránsito automotor presentan la característica de regular el comportamiento de las personas mediante una universalización de señalizaciones para la conducción de vehículos y ello ha de ser considerado en el campo educativo.

Ante este proceso de comportamiento societal frente a la uniformidad de señalizaciones

producida por los adelantos técnicos mundiales aparecidos en el sector transporte mediante la participación de la ciudadanía se requiere su aprehensión, comprensión y aplicación. Para ello, la sociedad exige la participación de los educadores, de forma que contribuyan en la adaptación de los grupos sociales a la novísima normativa reguladora del tránsito terrestre.

2. El comportamiento ciudadano frente a la trasgresión de normas de tránsito terrestre

McCormac (2003) considera que en muchos países desarrollados, se han adoptado durante los últimos decenios numerosas medidas para mejorar la seguridad de los vehículos, las carreteras y los conductores. Entre las innovaciones introducidas en los vehículos cabe citar: carrocerías frontales que favorecen la absorción de impactos, columnas de dirección plegables, cinturones de seguridad, reposacabezas integrados, *airbags* y asientos para niños.

Las carreteras se han mejorado gracias a la colocación de medianeras para separar los dos sentidos de la circulación y a la eliminación de cruces. El tránsito peatonal se ha separado del motorizado mediante la colocación de vallas al borde de las calzadas, se han introducido mejoras en el alumbrado público y se han instalado badenes para reducir la velocidad de los vehículos.

Tanto el uso de cinturones de seguridad para los conductores y pasajeros y de cascos para los motociclistas se ha hecho obligatorio, y se han elaborado y promulgado leyes rigurosas contra el exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol. Gracias a la aplicación de esas medidas se ha logrado salvar cientos de miles de vidas.

Sin embargo, las intervenciones que resultan costos eficaces en los países desarrollados también pueden ser válidas para los países de ingresos bajos. Para que surtan el máximo efecto, todas las estrategias de prevención deben ir acompañadas de una aplicación eficaz de la legislación pertinente.

Aunque los datos sobre la importancia de las intervenciones en materia de seguridad son contundentes, los conocimientos actuales necesitan ser adaptados para favorecer el éxito de esas intervenciones en los países en desarrollo. Las circunstancias únicas de seguridad vial de cada país y región son temas de estudio importantes. También es preciso comprender mejor los modos de vida y demás factores que determinan la disparidad de modelos de siniestralidad vial entre países pobres y ricos.

La Organización Mundial de la Salud en 2001, muestra que en los países más ricos, la mayor parte de los heridos se hallan en el momento del accidente en el interior de un vehículo, mientras que en los países pobres la mayoría de las veces las víctimas son los usuarios más vulnerables de las calzadas, es decir, los peatones, los ciclistas y los usuarios de medios de transporte público.

Como expresan Mock y otros (2003:51), en algunos países, la utilización de las bicicletas y motocicletas son el medio de transporte más barato y peligroso y comparten la calzada con automóviles, autobuses y camiones. Los ciclistas y motociclistas y sus acompañantes son extremadamente vulnerables a los efectos de la velocidad y por la escasa visibilidad corren un riesgo incluso mayor si viajan sin casco u otro medio de protección.

Como consecuencia de estos accidentes, las lesiones cerebrales constituyen una causa de defunción frecuente en los accidentes de tráfico en que están implicados vehículos de dos ruedas. La utilización de los faros durante el día está arrojando resultados prometedores, ya que hace más visibles a ciclistas y motoristas.

La experiencia venezolana no escapa de esta situación, en materia de circulación de vehículos muestra la constante trasgresión a las normas de tránsito terrestre como conducta habitual por parte del conductor. La anterior afirmación plantea que una de las principales causas de mortalidad de las personas la constituye los siniestros viales.

Es por ello que el número de siniestros y muertes se acrecienta en períodos de días festivos ya que, a pesar de los esfuerzos coordinados del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, órgano adscrito al Ministerio de Infraestructura, de las policías de circulación vial de los distintos estados y municipios y de Protección Civil, los índices de mortalidad producto de la movilización de las personas en períodos de asueto, resultan considerables.

Ello ocurre por cuanto las personas conducen sin tomar en cuenta las recomendaciones que son básicas o primordiales en el manejo de vehículos y que le son impartidas por las distintas autoridades. De esta forma ha sido reflejado en una entrevista efectuada en forma conjunta a Omar Ocantó, Director de Protección Civil y a Álvaro Labrador, Jefe de Operaciones de Tránsito Terrestre, quienes presentaron los resultados del Plan Nacional de Seguridad Vial puesto en práctica durante el asueto de las fiestas carnestolendas del año 2003 (Cuadro 1). En sus declaraciones a Carlos Mollejas (2003) reconocieron que hubo fallas en la prevención de accidentes tanto por parte de las autoridades como por parte de la colectividad e hicieron énfasis en el desacato de las personas a las

recomendaciones impartidas en los distintos programas de prevención.

El Estado Zulia es uno de los estados venezolanos que registra mayor índice de accidentes de tránsito y la mayoría de ellos son ocasionados por imprudencias de los conductores. En las pasadas fiestas carnestolendas de 2003, voceros de Protección Civil contabilizaron ocho (8) accidentes viales en la región. Ello plantea que el comportamiento ciudadano ante la problemática de los accidentes viales necesariamente ha de transitar en la dirección de una educación vial que le sea implementada, de forma que las personas tomen conciencia de los riesgos que significa conducir sin cumplir con la normativa mínima prevista en la legislación de tránsito terrestre y por consecuencia, de las sanciones legales que conlleva.

En más de las ocasiones, la imprudencia al conducir no cumpliendo con la normativa elemental prevista en la legislación, ocasiona el deceso de la vida personal y de otras personas.

Sin embargo, no obstante la sensatez, existen factores que influyen en la conducción de vehículos y éstos pueden provenir del medio ambiente como son la humedad, la lluvia, la oscuridad, la precipitación de tierra y aquellas diseñadas por el hombre como son las vías urbanas y extra urbanas. Ante todas las eventualidades que pueden presentarse en el manejo y circulación de vehículos, la ley deriva responsabilidad ante terceros por los daños que se ocasionan con su uso.

Cuadro 1**Asueto de Carnaval. Resultados del Plan Nacional de Seguridad Vial**

	2002	2003
Accidentes viales	1.334	1.135
Causa Ingerencia alcohólica		+16,13%
Causa Condiciones de las vías		+125%
Personas fallecidas	51	58

Estados con mayor número de accidentes viales	
Distrito Capital	110
Lara	99
Falcón	84
Anzoátegui	84
Aragua	81

Estados con mayor número de fallecidos en siniestros viales	
Zulia	7
Aragua	6
Nueva Esparta	5
Táchira	5

Cada año, más de 20 millones de personas sufren traumatismos graves o encuentran la muerte en las carreteras del mundo. La incidencia es mayor en los países en desarrollo, donde seguirá aumentando debido a la rápida expansión del parque automovilístico.

De acuerdo a la afirmación de Metz (2001), además de los costos directos asociados a los traumatismos y las muertes en carretera, el aumento del número de vehículos y el mantenimiento de determinadas políticas de transporte tienen otras repercusiones sanitarias graves, así como efectos sociales, económicos y ambientales más amplios. **“En los países en desarrollo, la epidemia de traumatismos por accidentes de tráfico es aún incipiente, aunque amenaza con crecer de forma exponencial si no se adoptan rápidamente medidas para contenerla”** (Murray y López, 1999).

En este orden de ideas, el autor señala que los países de ingresos bajos y medios soportan ya la desmesurada carga del 90% de los años de vida ajustados en función de la

discapacidad perdidos a causa de traumatismos y defunciones atribuibles a accidentes de tráfico.

Es importante destacar que Venezuela lucha por su desarrollo económico y no pueden permitirse tantas pérdidas humanas, que tienen importantes repercusiones en el sistema nacional de atención de salud. En muchos hospitales venezolanos, los traumatismos representan aproximadamente la tercera parte del número de pacientes graves y la mayoría de esas hospitalizaciones se deben a traumatismos por accidentes de tráfico.

A diferencia de lo que ocurre con algunas otras epidemias, los traumatismos por accidentes de tráfico vienen condicionados en buena medida por decisiones y opciones adoptadas tanto a nivel político como individual, lo que significa que el problema es susceptible de control.

2.1. Referentes axiomáticos para la acción consciente y racional

Muchos de los dirigentes políticos en Venezuela, no están plenamente conscientes de la importancia y gravedad que revisten los traumatismos por accidentes de tráfico. Por ello, es necesario que los actores políticos asuman una política coherente en cuanto a la masificación de automóviles que cada día se incrementa y por ende, no se toman las medidas para prevenir los infortunios accidentes que se evidencian a diario.

Ineluctablemente se requiere de una acción inmediata y aprobada legítimamente por todos los sectores de la sociedad para fomentar la seguridad vial a nivel nacional y local, lo cual supone el desarrollo de campañas de sensibilización y promoción a corto, mediano y largo plazo.

La tarea de educar en valores, consiste en concienciar y alentar a los dirigentes políticos a y a la sociedad civil a fin de que reconozcan la carga de muertes y traumatismos que causan las carreteras y a que se comprometan a reducirla. Los programas nacionales para mejorar la seguridad vial requerirán no sólo la participación de los sectores de la salud pública y el transporte, sino también el apoyo de las instancias decisorias de sectores como la justicia, las fuerzas del orden, la atención de salud, la educación vial y la planificación urbana. Además, las iniciativas de los poderes públicos deberán contar con el respaldo de las organizaciones no gubernamentales y las asociaciones profesionales.

La evaluación exhaustiva del sistema de seguridad vial de cada país permitirá conocer los pormenores de la carga actual (quiénes son las víctimas de traumatismos o víctimas

mortales; dónde, cuándo y cómo se producen los accidentes), determinar las opciones para reducir esa carga, identificar a los diversos actores de diferentes sectores que pueden participar en las intervenciones y recibir la formación necesaria, y determinar las dificultades propias de cada país.

3. Justificación a la propuesta educativa sobre educación vial

La deficiencia de educación vial en la ciudadanía constituye un problema que tiende a agudizarse en nuestra comunidad. Factor influyente en la situación planteada lo constituye la escasa información por parte de los conductores de las primordiales y básicas reglas de circulación de vehículos. Por ello, la necesidad de la implementación de una política educativa vial y a ella ha de avocarse el sector educativo. La enseñanza de las normas básicas de tránsito terrestre ha de estar contenida en un proyecto, por un lado que oriente a los conductores sobre una actuación prudente que observe las reglas básicas de tránsito vehicular y de otro lado, que corrija punitivamente mediante las sanciones correccionales que deben afrontar los infractores. Lo anteriormente señalado plantea que han de darse a conocer tanto las normas fomentadoras de una correcta conducta vial, como aquellas normas correccionales de la conducta de los infractores, sancionatorias impositivas de multa o punitivas de privación de la credencial de conductor de vehículo.

En aplicación de lo señalado, surge esta propuesta académica, constituida en un proyecto mediante el cual han de ser implementados cursos con carácter permanente de educación y seguridad vial orientados en la formación vial de la ciudadanía y en la concienciación de un manejo prudente así como en la imposición al infractor de una sanción a través de los cursos denominados por la ley, de "reorientación vial", debido a la trasgresión de las normas reguladoras del tránsito terrestre, todo como parte de una política integral global de formación vial que ha de incidir en la disminución de los accidentes de tránsito con el correlativo beneficio para la colectividad. Estos cursos de educación vial, de carácter eminentemente social, fomentarán en los participantes la educación sobre normas básicas de circulación de vehículos y materia vial en general, por lo cual contribuirán al desarrollo social, generando impacto en la comunidad, generando sensibilización ante los accidentes de tránsito mediante el cambio de comportamiento ante la conducción de vehículos, así como una motivación por la difusión y divulgación de la educación vial.

Ello significa que la actividad en la prestación del servicio educativo ha de ser ejecutada en los dos marcos de regulación que establece la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, como fomento a la educación vial y como sanción de reorientación vial. Sin embargo, la

representación social sobre la concepción del curso de reorientación vial no ha de traducirse en la alternativa contra la sanción pecuniaria, sino que por el contrario, la infracción cometida debe conllevar tanto la imposición de la multa como la obligatoriedad de la asistencia a la reeducación en materia vial.

4. Delimitación de la propuesta

De conformidad con la actual Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, la educación vial está consagrada como un deber jurídico por parte del Estado en implementarla e insertarla dentro del sistema educativo para su estudio y aplicación. La normativa legal en materia de tránsito terrestre establece la obligación de fomentar la educación vial como un valor ético moral más del ciudadano y como mecanismo de seguridad ciudadana para una mejor convivencia, en resguardo del derecho humano a la vida. De esta forma, se propone una alternativa educativa para el análisis de la normativa legal en materia de tránsito así como el conocimiento y empleo de técnicas de manejo defensivo que contribuyan a disminuir los accidentes de tránsito y sus consecuencias, en muchas ocasiones, de pérdidas de vidas humanas.

Se pretende implementar a través de la Dirección de Extensión de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de La Universidad del Zulia cursos de prevención en los cuales se destaquen las técnicas del manejo defensivo, así como también analizar las sanciones a las que son acreedores los infractores de la normativa legal en materia de tránsito, todo ello con la finalidad de concienciar al individuo sobre la problemática existente en materia de seguridad vial.

La Dirección de Extensión de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas cumple con una función formadora y divulgadora tanto de conocimientos jurídicos como de valores sociales, participando de la concepción de la formación integral del individuo, inmerso a su vez en una sociedad en la cual interactúa constantemente. Por ello, se dedica al diseño de actividades diversas que va desde cursos de actualización hasta actividades recreativas, para de esta forma fortalecer los ejes curriculares y hominizarse al participante dentro de la estructura de un currículo integral.

A su vez, los cursos que se pretenden impartir contarán con la colaboración del Ejecutivo regional a través de sus organismos administrativos encargados de la materia y con personas conocedoras en legislación de tránsito y en manejo defensivo en aras de un mejor aprovechamiento del contenido programático de los mismos.

5. Valores de la propuesta: la educación vial de la ciudadanía

La presente propuesta persigue fundamentalmente lograr la capacitación de las personas en calidad de propietarios, conductores y peatones en el tráfico automotor ante la aplicación tanto concienciadora como punitiva de la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre, así como acrecentar el estudio sobre los problemas del tráfico automotor y sus consecuencias en la necesaria adecuación de las normas a las responsabilidades que ocurran en su dimensión sociológica. La direccionalidad del proyecto, en consecuencia, pretende capacitar a los partícipes en ser recurso humano que ofrezca soluciones ante el colectivo y dar respuestas efectivas a los casos concretos.

La circulación de vehículos de las distintas personas que conforman el colectivo nacional presenta la peculiaridad de que potencialmente generan problemas que deben ser regulados legalmente. Ello, por cuanto la circulación vial se encuentra dotada de la característica naturaleza humana de presentar conflictividad debido a los intereses sociales que se contraponen y debaten en las mismas. Por consecuencia, ante la periodicidad de los accidentes viales se hace necesaria una solución educativa de concienciación que puedan ofrecer los recursos humanos capacitados provenientes de nuestras instituciones educativas.

La Ley de Tránsito y Transporte Terrestre dentro de sus objetivos, pretende lograr la concienciación de las personas en un propósito de cooperar, con su actuación, en la disminución de accidentes de tránsito. Es por ello que, una respuesta se hace necesaria por parte del sector educativo en ampliar la información vial por parte de los académicos especialistas en derecho del tránsito.

6. Fundamento legal de la propuesta

Los basamentos legales de la propuesta de los cursos concienciados y punitivos se encuentran contenidos en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. Previamente, la exposición de motivos valida la educación de la ciudadanía en materia vial cuando en la misma se expresa "Se garantiza la participación ciudadana en áreas tan importantes como los son la educación y seguridad vial"

En cuanto al curso con carácter permanente de educación y seguridad vial, la ley establece:

- a) El carácter permanente de la educación vial:

Artículo 10. El Ejecutivo Nacional mediante los Ministerios de Infraestructura y Educación, Cultura y Deportes, incluirán en todos los niveles y modalidades del sistema educativo venezolano, programas permanentes de enseñanza en materia de tránsito y transporte terrestre, educación y seguridad vial.

Las personas jurídicas públicas y privadas y la sociedad civil organizada, actuarán coordinadamente con el Ministerio de Infraestructura, en el desarrollo de los programas de formación cívica dirigidos a la ciudadanía.

b) La atribución del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre en la promoción de la educación y seguridad vial, en coordinación con los órganos competentes.

Artículo 16. Son atribuciones del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, las siguientes:

a. Promover la educación y seguridad vial, en coordinación con los órganos competentes.

b. La obligatoriedad de la educación vial

Artículo 60. El Ejecutivo Nacional, por órgano de los Ministerios de Infraestructura y de Educación, Cultura y Deportes, el Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, así como los Estados y los Municipios, a través de sus autoridades competentes, fomentará la enseñanza de las normas y reglas del tránsito, de la circulación y de la seguridad en las vías. A tales efectos, incluirán en los programas de educación asignaturas relacionadas con estas materias.

Participación ciudadana

Artículo 61. Las autoridades administrativas competentes fomentarán la participación de la ciudadanía en la difusión y observancia de las reglas y normas del tránsito terrestre. Para ello, podrán organizar brigadas de voluntarios, quienes actuarán como sus auxiliares en las materias y casos que establezca el Reglamento de este Decreto Ley.

En cuanto a los cursos punitivos, consecuencia de la imposición establecida al infractor, establece los *cursos de "reorientación vial"*.

Artículo 147. La autoridad administrativa del transporte y tránsito terrestre que conozca

de las infracciones cometidas por los conductores que hayan puesto en peligro la circulación del tránsito y la seguridad de las personas, según lo establecido en el Reglamento de este Decreto Ley, sin perjuicio de la multa correspondiente, podrá disponer que asistan con carácter de obligatoriedad a un curso de orientación en materia de educación y seguridad vial, que no excederá de treinta (30) horas ni podrá dictarse en días laborables.

7. Características de los cursos

Los cursos a implementarse bajo la coordinación de la Dirección de Extensión de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de La Universidad del Zulia, están orientados, por una parte, a los estudiantes de pregrado de Derecho como refuerzo al estudio de las Prácticas Profesionales I, en su área diversificada de Tránsito y, de otra parte, a la comunidad en general, manteniendo la vinculación de la universidad con el entorno social.

En ellos se contará con la presencia, en calidad de facilitadores, de abogados expertos en materia de tránsito, psicólogos y personal administrativo especialista en tránsito, con la finalidad de abarcar los aspectos legales, conductuales y procedimentales, de necesario conocimiento por parte de los ciudadanos, sean éstos conductores o peatones.

En este sentido, se diseñan dos tipos de cursos: uno preventivo, destinado a desarrollar técnicas de manejo defensivo, con el objeto de adquirir cultura vial. Este curso preventivo tiene función de paliativo a la disminución de accidentes de tránsito en aras de la protección al derecho humano a la vida y la preservación de los bienes; ha de ser dictado por abogados, que analizarán la normativa legal que establece la obligación por parte del ciudadano de tomar medidas de precaución en el tráfico vehicular y por psicólogos, que orientarán acerca de la necesidad y el beneficio de manejar de manera prudente en resguardo y respeto de los derechos de los demás.

De otra parte, se diseña así mismo el curso punitivo, con el propósito de aplicar las sanciones pecuniarias y morales que producen las diferentes infracciones al tránsito terrestre previstas en la normativa legal. El dictado de este curso ha de estar a cargo de abogados especialistas, que analizarán los diferentes textos legales proveedores de las sanciones a que son acreedores los infractores de tránsito, así como su grado de imputabilidad. También se recurrirá a personal administrativo experto de las diferentes instancias inherentes a tránsito terrestre, a los fines de que expliquen los diferentes procedimientos necesarios para la obtención de los documentos necesarios para circular en el tránsito terrestre, así como las sanciones impuestas a las personas que no posean

los documentos requeridos para el manejo de vehículos.

8. Modelo teleológico curricular

La propuesta educativa sobre educación vial se encuentra enmarcada dentro del modelo de currículo integral, que considera al individuo un actor social holístico dentro de la comunidad donde se encuentra inserto, por lo que se hace necesario administrarle conocimientos propios de la propuesta y cultivarle además, valores éticos, morales y de convivencia ciudadana que lo forme como un ciudadano integral cónsono con los requerimientos de la sociedad para poder actuar e interactuar de una manera efectiva con el entorno. Los cursos preventivo y punitivo responden a la concepción de currículo integral, en el sentido de que preparan al participante no sólo en cuanto al área de los conocimientos científicos, sino además, en los valores que le permitan desarrollarse integralmente en la sociedad, para que de esta forma, sea sensible a las necesidades del colectivo y capaz de dar respuestas asertivas a las diferentes problemáticas sociales.

En este sentido, se pretende la integralidad de lo científico con lo axiológico en el cumplimiento de la normativa legal a los fines de una adecuada y efectiva convivencia ciudadana. Peñaloza, Walter ha trabajado sobre este modelo de currículo integral, implementándolo en La Universidad del Zulia, bajo la premisa de que el ser humano vive más allá de los conocimientos, en el sentido de que es un ser que ama, tiene aspiraciones, sueña, siente dolor; tiene un cuerpo que desarrollar corporal y mentalmente y vive en una sociedad con la cual debe aprender a vivir (Peñaloza, 1995:170). Ante lo expuesto, la educación constituye más que un proceso de enseñanza-aprendizaje, es un proceso que hominiza, socializa y culturiza a los educandos, por lo que plantea el conocimiento de diversas áreas: conocimientos de formación general, conocimientos de formación profesional, prácticas profesionales, actividades no cognoscitivas, investigación, orientación y consejería. (Peñaloza, 1995:190).

Basado en este paradigma curricular es que se pretende insertar el dictado permanente de estos cursos con la finalidad de desarrollar la capacidad humana para lo actual y lo potencial, con la intención de educar con valores éticos, morales, sociales, culturales, todos ellos necesarios para una convivencia en armonía, generando respuestas cónsonas con la realidad social imperante en un momento determinado.

9. Objetivos generales de los Cursos de Educación Vial

Se pueden mencionar como objetivos generales de esta propuesta educativa los

siguientes:

1) Concienciar al individuo parte integrante de la sociedad en la necesidad de adquirir educación vial, como parte de la educación ciudadana necesaria para su formación integral.

2) Impulsar la creación de programas permanentes de educación vial, los cuales redunden en beneficio de las relaciones sociales.

3) Fomentar la participación ciudadana en la difusión y observancia de las normas legales de tránsito.

Estos objetivos recogen la filosofía expuesta tanto en la Constitución Nacional de 1999 y la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre de 2000, sobre educación integral basado en valores de formación ciudadana, entre los cuales se encuentra la educación vial.

Con el propósito de aumentar la sensibilización acerca de los traumatismos, accidentes y decesos causados por los accidentes automovilísticos, sus graves consecuencias y los enormes costos que suponen para la sociedad, hoy, en todo el mundo, centenares de organizaciones llevarán a cabo actividades para celebrar el Día Mundial de la Salud: Seguridad Vial 2004.

La Educación como instrumento esencial para el fortalecimiento de las instituciones, y promoción del potencial humano, es vital fusionarlo con la prudencia y la prevención de hechos lamentables para la calidad de vida de los ciudadanos.

Cada año un grupo de profesionales bajo estrategias políticas de seguridad trabajan en pro y al servicio de la colectividad, resguardando y fomentando una cultura de prevención de accidentes viales. Asimismo la Organización Panamericana de la Salud, se encuentra a nivel mundial, a través de diferentes entes de seguridad realizando una campaña concienciadora y educativa que ayude a evitar accidentes de tránsito. Por todo lo antes descrito se necesita:

- Garantizar el establecimiento de programas permanentes para la prevención y educación vial proponiendo ideas e iniciativas, promoviendo la investigación y difusión de propuestas que conlleven a disminuir los accidentes viales.
- Fomentar la participación activa de los medios de comunicación social en la

implantación de campañas educativas: aunar esfuerzos para el trabajo intersectorial e interinstitucional de los organismos gubernamentales y no gubernamentales, incluyendo gobernaciones, alcaldías, compañías, fundaciones y voluntariado para incentivar la participación ciudadana y así contribuir a disminuir el alto índice de accidentes viales que ocurren diariamente.

- La divulgación del fenómeno discursivo en educación vial debe ser un factor determinante para que difunda hasta los estratos de menos acceso a los medios de comunicación.

Una de las líneas de actuación imprescindible es la adquisición de **valores viales** en los ciudadanos, algo que constituye un paso más que el conocimiento de normas y señales de circulación. Se trata de la **educación vial**, el mejor camino para la formación de una conciencia vial. El intento de operacionalizar el concepto de la Educación Vial, nos lleva a asomar la idea que ésta es una parte de la Educación Social, siendo una eficaz base de actuación ciudadana, dado que trata de crear hábitos y actitudes positivas de convivencia, de calidad de vida, calidad medioambiental y **seguridad vial**.

La canalización de todos los trabajos que derivan de los programas, investigaciones y actuaciones de educación vial, tienen una imprescindible vía de apoyo en las acciones divulgativas, que sirven para dar a conocer a toda la población los aspectos, conductas y comportamientos de una forma especial, adaptados, concebidos y diseñados teniendo en cuenta la diversidad y características que tienen los receptores de los mismos.

La capacidad de impacto, notoriedad y recuerdo que acompaña a la publicidad, es un constante refuerzo para interiorizar hábitos, conductas y comportamientos cívicos, responsables y seguros. Los recursos didácticos en la Educación Vial son elementos que forman parte de la programación educativa e intentan una adecuación de los aprendizajes viales teóricos a una realidad vial personalizada.

El diseño de los recursos didácticos de Educación Vial en distintos soportes (impresos, audiovisuales, informáticos...) permiten ser empleados según las realidades concretas de los destinatarios.

Para adecuar los recursos didácticos a cada destinatario, se tendrán en cuenta las capacidades de los grupos de receptores de los programas didácticos en los que se actúa. Cada grupo de destinatarios puede utilizar unos recursos de Educación Vial diseñados especialmente para cada agrupación, y que formen parte de programas de Educación Vial

dirigidos a colectivos específicos.

Códigos de tránsito y multas rigurosas e inflexibles todavía son medidas menores para bajar el número y la gravedad de los accidentes. La obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad y la disminución del nivel permitido de alcoholemia, las multas de altos montos son buenos ejemplos de esa política y son pruebas irrefutables de que los factores psicológicos influyen en la seguridad del tránsito. La educación es punitiva y obsoleta, pero es eficaz porque otros métodos más civilizados aún no son posibles.

Se debe planificar y desarrollar programas y proyectos de este tipo en Venezuela de la forma siguiente:

1. Creación de cursos, clínicas y ateneos multidisciplinarios en el área de la Medicina de Tránsito en las Facultades de Medicina, Psicología, y Medicina de Grupo.
2. Entrenamiento especializado para abogados, médicos, psicólogos, sociólogos, trabajadores sociales, profesores y policías.
3. Estudio epidemiológico entre víctimas, causantes de accidentes y grupos de riesgo.
4. Identificación de conductores y candidatos a obtener licencia de conducir con síntomas de psicopatologías para una evaluación neurológica, psiquiátrica y psicológica.
5. Otorgamiento de las licencias de conducción según el resultado de los exámenes,
6. Diagnóstico, tratamiento y rehabilitación de personas propensas a ser víctimas de accidentes de tránsito.
7. Diseñar un nuevo Código Nacional de Tránsito que considere la morbi-mortalidad de los accidentes con conciencia de los derechos humanos y exigencia de cursos de capacitación para peritos examinadores o título de especialista en Medicina de Tránsito, como forma legítima y primaria de capacitar y concienciar para obtener la licencia de conducir y el fin del *"examen de vista"*.

10. Modelos de Cursos de Educación Vial

En la presente investigación se han sido diseñados dos modelos de cursos de educación vial, uno preventivo y otro de carácter punitivo, a los fines de dar cumplimiento a las

previsiones contenidas en la Ley de Tránsito y Transporte Terrestre. De esta forma, además, se demuestra la importancia que cumplen las actividades de extensión, las cuales auxilian en la formación del educando ya que cumplen el triple objeto del currículo integral de hominización, culturación y socialización, ya que proveen al estudiante tanto de los conocimientos científicos y específicos en el área determinada como de los valores éticos y culturales necesarios para que su interrelación con los otros miembros de la sociedad se realice de forma proactiva, acorde con la dinámica social.

10.1. Cursos preventivos

Objetivos:

- Explicar en qué consiste el manejo defensivo y su importancia para evitar accidentes de tránsito.
- Analizar las normas de seguridad vial y circulación de vehículos.
- Determinar los deberes y derechos de los conductores, pasajeros y peatones.
- Establecer las recomendaciones mínimas para la óptima conducción de vehículos automotores.

Contenido Programático:

1. La Educación y Seguridad Vial.

2. Competencia.

2.1. Ejecutivo Nacional. Transferencia de competencia a los Municipios.

3. Manejo Defensivo.

3.1. Concepto.

3.2. Finalidad.

4. Condiciones que influyen en el Manejo.

4.1. Físicas.

4.2. Mentales.

5. Recomendaciones básicas de un Manejo Defensivo para evitar Accidentes de Tránsito.

5.1. Situaciones del tráfico automotor.

5.2. Señalizaciones de Tránsito.

5.3. La revisión periódica de vehículos.

El seguro de responsabilidad civil.

5.4. Prohibiciones. No ingerencia de bebidas alcohólicas, sustancias estupefacientes y psicotrópicas.

5.5. Las altas velocidades.

5.6. El uso del cinturón de seguridad.

6. La participación ciudadana.

7. Duración: 24 horas académicas

10.2. Cursos Punitivos

Objetivos:

- Establecer la responsabilidad y las acciones derivadas del Tránsito Terrestre.
- Determinar las sanciones a que son acreedores los infractores del tránsito.

Contenido Programático:

1. Tipos de Responsabilidad que se derivan del Tránsito Terrestre.

1.1. Responsabilidad Civil.

1.2. Responsabilidad Penal.

2. Sanciones y Actos Administrativos restrictivos de los Derechos en el Tránsito Terrestre.

2.1. Las Multas.

2.2. La Suspensión de Licencias.

2.3. Curso de Reorientación en Educación y Seguridad Vial.

3. Actos Administrativos restrictivos de los Derechos en el Tránsito Terrestre.

3.1. Retención de la Licencia.

3.2. Revocatoria de la Licencia.

3.3. Anulación de la Licencia.

4. Duración: 30 horas académicas

Conclusiones

- La Interculturalidad, los conocimientos, las costumbres, hábitos, preferencias, comercio, economía y regulaciones se conjugan en la comunidad desde tiempos inmemoriales.
- El surgimiento de un nuevo contexto internacional como consecuencia de la modificación de los patrones sociales y dentro de dicho contexto, apuntan como modelo de aprehensión, la matriz de una educación de avanzada. De allí que, la educación globalizada implica todo un proceso de cambios en las distintas sociedades, manifestándose entre otras cosas, por la creación de estructuras organizativas mundiales, por la formulación unificada de estrategias y políticas sociales en una trayectoria de una sola dirección, la del conocimiento global.
- Es importante prevenir que tratar el problema, más aún cuando se pierden seres humanos por causas de los accidentes de tránsito diariamente en Venezuela.
- Las lesiones cerebrales constituyen una causa de defunción frecuente en los

accidentes de tráfico en que están implicados vehículos de dos y cuatro ruedas.

- La mayoría de los siniestros viales obedecen a la constante trasgresión a las normas de tránsito terrestre como conducta habitual por parte del conductor, por ende una de las principales causas de mortalidad en Venezuela la constituye los siniestros viales.
- El número de siniestros y muertes se despliega en períodos de días festivos ya que, a pesar de los esfuerzos coordinados del Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, órgano adscrito al Ministerio de Infraestructura, de las policías de circulación vial de los distintos estados y municipios y de Protección Civil, los índices de mortalidad producto de la movilización de las personas en períodos de asueto, resultan considerables.
- Se requiere de una acción inmediata, con planes legítimamente concebidos por todos los sectores de la sociedad para fomentar la seguridad vial a nivel nacional y local, lo cual éstos deben obedecer a desarrollo de campañas de sensibilización y promoción a corto, mediano y largo plazo.
- La tarea de educar en valores, consiste en concienciar y alentar a los dirigentes políticos a y a la sociedad civil a fin de que reconozcan la carga de muertes y traumatismos que causan las carreteras y a que se comprometan a reducirla.
- Los programas nacionales para mejorar la seguridad vial requerirán no sólo la participación de los sectores de la salud pública y el transporte, sino también el apoyo de las instancias decisorias de sectores como la justicia, las fuerzas del orden, la atención de salud, la educación vial y la planificación urbana. Todas las iniciativas que se tomen en esta materia, deben contar con el respaldo de las organizaciones no gubernamentales y las asociaciones profesionales.
- La propuesta académica se describe, deberá estar constituida por un proyecto mediante el cual han de ser implementados cursos con carácter permanente de educación y seguridad vial orientados en la formación vial de la ciudadanía y en la concienciación de un manejo prudente así como en la imposición al infractor de una sanción a través de los cursos denominados por la ley, de “reorientación vial”, debido a la trasgresión de las normas reguladoras del tránsito terrestre, todo como parte de una política integral global de formación vial que ha de incidir en la disminución de los accidentes de tránsito con el correlativo beneficio para la colectividad.
- Los cursos de educación vial, de carácter eminentemente social, fomentarán en los participantes la educación sobre normas básicas de circulación de vehículos y materia vial en general, por lo cual contribuirán al desarrollo social, generando impacto positivo en la comunidad, generando sensibilización ante los accidentes de tránsito mediante el cambio de comportamiento ante la conducción de vehículos, así

como una motivación por la difusión y divulgación de la educación vial.

*Este trabajo es producto del Proyecto "La representación social de la educación vial en el Municipio Maracaibo" dentro del Programa de Investigación "Representaciones Sociales e Intervención Social. Etapa V." Financiado por el Consejo de Desarrollo Científico y Humanístico de la Universidad del Zulia (CONDES-LUZ). vial.

Referencias Bibliográficas

- 1.- CASTRO LEIVA, Luis (Compilador). (1993). **El liberalismo como problema**. Caracas: Monte Ávila Editores.
- 2.- MOLLEJAS Carlos (2003). Entrevista a Omar Ocanto, Director de Protección Civil y a Álvaro Labrador, Jefe de Operaciones de Tránsito. **El Universal**, 06 de marzo
- 3.- McCORMAC D. Traffic in Vietnam. Fulbright Economics Teaching Program case study (<http://www.fetp.edu.vn/>, visitado el 23 de mayo de 2004).
- 4.- METZ B., eds. (2001). **Climate change. Mitigation**. Cambridge: Cambridge University Press for the Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC).
- 5.- MOCK C., ARRIOLA-RISA C, QUANSAH R. (2003). "Strengthening care for injured persons in less developed countries: a case study of Ghana and Mexico". **Injury Control and Safety Promotion** 10: 45-51.
- 6.- MURRAY CJL. y LOPEZ A, eds. (1999). "The global burden of disease: a comprehensive assessment of mortality and disability from diseases, injuries and risk factors in 1990 and projected to 2020". In: **Global Burden of Disease and Injury Series**, Vol. I. Cambridge, MA: Harvard School of Public Health on behalf of the World Health Organization and the World Bank, ()
- 7.- Peñaloza, Walter (1995). **El currículo integral**. Volumen I. Maracaibo: Universidad del Zulia.

Otros documentos

8.-**Constitución de la República Bolivariana de Venezuela** (1999). Caracas, Venezuela

9.- ASAMBLEA NACIONAL (2001). "Ley de Tránsito y Transporte Terrestre". **Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela** N° 37.332, de fecha 26 de noviembre.