

VIOLENCIA ESTULTA DEL CONDUCTOR

STUBBORN DRIVER VIOLENCE

Milagro Alexandra Yustiz Ramos ¹

 <https://orcid.org/0000-0002-3037-8560>

Resumen

El derecho a la vida ha sido el principal motivo para sustanciar las convenciones interamericanas sobre derechos humanos, así mismo los tratados internacionales relacionados con este derecho y finalmente sea incluido, protegido y garantizado por las constituciones, incluyendo a la República Bolivariana de Venezuela. Iniciar la investigación sobre la presencia de un conductor inescrupuloso, arrebatando el sentido de un ser humano su vida, ha sido el motivo de inspiración para su estudio exhaustivo. En las últimas décadas, los Hechos Viales, considerados problemas de salud pública. De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (2020) "registró que en 2018 hubo 7.028 fallecimientos en el país vinculados a accidentes viales". Con base a este informe, confirma la realidad vial de 182 países donde vive el 99% de la población mundial. La elaboración del artículo comprende un recorrido metodológico en un paradigma interpretativo sociocrítico, con enfoque cualitativo, basado en la información consultada y experiencia de la autora de este. Estos hechos son parte de la estadística con un alto porcentaje del total de personas fallecida, así como de lesiones por vehículos de tránsito en donde indistintamente cualquier ciudadano no está exenta de convertirse en un número más de una estadística.

Palabras clave: violencia; víctima; conducta estulta conductor.

Abstract

The right to life has been the main motive to substantiate the inter-American conventions on human rights, as well as the international treaties related to this right and finally be included, protected and guaranteed by the constitutions, including the Bolivarian Republic of Venezuela. To begin the investigation on the presence of an unscrupulous driver, snatching the meaning of a human being's life, has been the motive of inspiration for its exhaustive study. In the last decades, road accidents have been considered public health problems. According to the World Health Organization (2020) "recorded that in 2018 there were 7,028 deaths in the country linked to road accidents". Based on this report, it confirms the road reality of 182 countries where 99% of the world's population lives. The elaboration of the article comprises a methodological journey in a socio-critical interpretative paradigm, with qualitative approach, based on the information consulted and experience of the author of this. These facts are part of the statistics with a high percentage of the total number of

¹ Universidad Yacambú
Cabudare-Venezuela
Correo: myustizramos@gmail.com

Recibido: 02-11-23
Aceptado: 10-11-23

people killed, as well as injuries caused by traffic vehicles, where any citizen is not exempt from becoming one more number in a statistic.

Keywords: violence; victim; stupid driver behavior.

Introducción

En sintonía con la movilización del hombre en sociedad, se hace necesario para su traslado, el uso de un medio idóneo para ese fin es por ello el requerimiento de un transporte, bien sea público o privado, es decir un vehículo, el cual permita transitar de un lugar a otro, o trasladarse de una ciudad a otra. Requiriéndose de esta manera, que el conductor cumpla con los elementos signados por la Ley de Transporte Terrestre (2008) para estar debidamente autorizado, es justamente el entendido, que cumplir con las normas pautadas, no garantiza una conducción eficaz, debido a factores emergentes de la conducta irrita del responsable, como es el conductor vehicular.

Ahora bien, en razón que Venezuela, con el constante y acelerado crecimiento del parque automotor, proporcionalmente existe un número considerable de conductores, propietarios y usuarios de las vías, todo ello en combinación con los demás elementos que hacen posible la circulación y transportación terrestre de vehículos, personas y mercaderías, conjugado intrínsecamente con la imprudencia e inobservancia de las normas o reglas dictadas para regular tal actividad, inciden notablemente con sentida ocasión de los hechos de tránsito y transporte terrestre, con las consabidas consecuencias que ello generan.

De tal manera que, convertirse en violador de las normas viales, instituye el elemento fundamental, nos cataloga como imputados por hechos de tránsito, cuando de su ocurrencia se involucra una persona lesionada o fallecida. Es donde la investigación penal, inicia con las respectivas averiguaciones en la búsqueda de las causas que produjeron el hecho vial, con resultados nefastos para las familias venezolanas.

En este sentido, es oportuno mencionar que mensualmente, engrosa la lista de registro, un número significativo de hechos o hechos de tránsito viales, los cuales ingresan a los centros de salud del país, miles de lesionados por estas causas, siendo un gran porcentaje quienes quedan con algún daño físico y mental irreparables, así como enlutar hogares, por la pérdida de familiares.

Al respecto, en esta sintonía Montoro, Alonso, Esteban y Toledo (2002), argumentan que la conducta del ser humano es la causante de la mayoría de los hechos de tránsito viales, entre las cuales la imprudencia, exceso de velocidad, consumo de bebidas alcohólicas, además del

desconocimiento e irrespeto de los decretos, leyes, así como las normas y señales de tránsito, son unos de los detonantes, lo cual es una clara evidencia de la poca o nula información y formación precisa acerca del tema poseen los ciudadanos.

Nuestro país, mantiene unas cifras por encima de los países de América Latina, tal como lo confirma la Organización Mundial de la Salud (2020), por razones de determinación al sincerar los datos, ocurre que se tienen cifras alarmantes. En este sentido:

En Venezuela, son pocos los que han establecido sistemas para recopilar datos sobre la vigilancia y evaluación del éxito de estas medidas a nivel nacional “La Organización Mundial de la Salud (OMS) sitúa a Venezuela como el primer país de América Latina con la mayor cantidad de muertes ocurridas por accidentes de tránsito, con un porcentaje de 33,7 por cada 100 mil habitantes”.

A lo antes planteado, se puede evidenciar la urgida necesidad de implementar de manera impositiva, la materia en seguridad vial, siendo esta un terreno que requiere del concurso de distintas disciplinas científicas, así como de la concientización de todos, desde una edad en la cual no se usan los vehículos todavía, pero algún día en su mayoría de edad llegará a conducir, para ello se requieren especialistas en el tema para que este flagelo deje de ser un problema social. De allí que la instrucción sobre vialidad en la ciudadanía en general lo que hace falta para alcanzar el ajuste que equilibre el sistema y se puedan prevenir los hechos de tránsito, de los cuales siempre y cuando no se esté involucrado parece no importarnos, así de simple.

En cuanto a la información aportada por los autores antes citados Montero et.al (ob.cit), argumentan una serie de elementos sustanciales para llevar medidas de prevención ante la problemática objeto de estudio, entre ellos se menciona, los funcionarios policiales en el momento de su formación, adquieran los conocimientos indispensables en cuanto al tema, por cuanto les va a permitir desarrollar estrategias que creen en el ciudadano actitudes, valores también se relaciona con el uso de las vías públicas, Montoro, Alonso, Esteban y Toledo (ob.cit), “...que les permitan descubrir la importancia que tienen las normas y señales de tráfico y conocer el significado de algunas de ellas, creando actitudes de respeto hacia los mismos” (p. 18).

Perspectivas y tendencias de la gerencia social vehicular en Venezuela

Todo evento, que sustente cambios, se encamina en transformaciones guiadas por la sociedad emergente, de manera tal que los problemas circunstanciales se minimizan cuando la sociedad

organizada realiza propuestas direccionadas a la eficacia y excelencia, de allí, las perspectivas de solución pueden ser eficaces en la medida de involucrarse la sociedad, aún más allá vincular la gerencia social vehicular. Por esta razón, se parte de una amplia definición de la gerencia como el proceso de asumir responsabilidades por el comportamiento de un sistema, cabe destacar a Metcalfe y Richards, (1990).

Es evidente que el juicio sobre el desempeño gerencial estaría estrechamente vinculado con el desempeño de dicho sistema. Durante las últimas décadas en América Latina, la gerencia de las políticas sociales —y quizás de toda política pública— ha sido juzgada a la luz del carácter crónico de los problemas de pobreza, desigualdad y desconfianza. Metcalfe y Richards, (ob.cit). Es en este contexto que surge la exigencia de la ciudadanía por una mejor gerencia de las intervenciones que proponen mejorar las condiciones de vida de nuestra sociedad y facilitar la transición hacia un futuro mejor (p.73)

Bajo la perspectiva lúcida, de una vida elemental en sociedad, muestran los autores Metcalfe y Richards, (ob.cit) una virtud en la gerencia de políticas sociales, he de entender que las políticas públicas estarían en el trasfondo de mantener la vialidad en óptimas condiciones, sin embargo, correspondería casi de manera íntegra a los ciudadanos la labor de conciencia y vida para todos, mi resguardo de vida es el resguardo de todos.

El homicidio simple con dolo eventual del homicidio culposo con base a los conceptos de culpa consciente y dolo eventual en los casos hechos de tránsito

Derivado del contraste que existe entre dolo directo de segundo grado y el dolo eventual están determinadas por el elemento cognoscitivo, y así mismo, es relevante empatizar con el aspecto volitivo del dolo. De acuerdo con Roxin (1976), las teorías que tratan de separar el dolo eventual de la culpa consciente conforme con el criterio de la toma de posición del autor respecto del resultado simplemente intentan establecer el criterio de cuándo existe una decisión en pro de la lesión al bien jurídico y cuando no.

Por consiguiente, los hechos de tránsito, hoy día, mencionados como culpa con previsión deben ser tratados como casos de actuación dolosa. En cuanto a la conducta culposa solamente existe en el caso de la culpa inconsciente, ésta es la perspectiva que sigue el autor la cual considero que es muy acertada. Roxin (1976) termina su frase “No es el presupuesto de la Intención de Matar”, ajustado a la sentencia “ni de suyo supone acto concreto o directo emprendido contra

persona determinada como parte accesoria de un plan”

Mientras que el conductor primero, sabe con toda precisión que, lo dañoso que puede ser su conducta negligente, es decir sin intención, pero consciente, lo que atrae la comisión del daño, que su actuar producirán las consecuencias que de ello se derivan y que se ajustan a un tipo penal, el autor material de ese dolo eventual puede desconocer las consecuencias que adecuan un tipo penal, producidas o no. El problema radica esencialmente en la conducta irrespetuosa de la falta de observancia de la ley de tránsito terrestre.

Con base a lo expuesto, de allí que la sociedad, debe estar pendiente de las políticas y de los recursos públicos instituidos por el Estado Venezolano, y la intervención más efectiva en la mejora de la calidad de vida y las oportunidades, sino también con más y mejores políticas y servicios públicos con un criterio de participación y rendición de cuentas ante la sociedad civil, de allí que se busca entender como el Estado plantea las mejores condiciones para avenidas y carreteras. En este caso se trata pues, de revisar la adecuación y contratación del dolo eventual del homicidio con culpa consciente y dolo eventual en los casos hechos de tránsito

En sintonía a los elementos que subyacen emotivamente en las teorías doctrinarias tanto para el dolo, como para la culpa, reflejan la contrastación que le incrusta el magistrado y la doctrina patria, a lo que referencia lo que pasa por la mente del autor y las consecuencias que reflejara su falta de atención a las exigencias de la vida social. Es así como establecer ese contacto bastaba con el conocimiento. Pues actúa culpablemente, según von Liszt, “quien ha representado el (dolo) o pudo representarse (culpa) la significación antisocial del hecho, porque ese conocimiento actual o potencial indica que el delincuente no se determina por las normas de conducta social”. (Von Liszt, p. 388.389).

De acuerdo a las figuras en cuestión, de dolo eventual, se mantiene en vigor cuando al momento de sufrir un resultado con lesiones como consecuencia inaudita de haber producido el riesgo o haber puesto en peligro la vida de otro como bien tutelado, se le puede imputar ese resultado, en opinión pertinente, al estar presente un escenario de irresponsabilidad ante un daño inesperado pero consensuado como el exceso de velocidad, trae consigo aun sin querer ese resultado, pero debe aceptar las consecuencias que de ello derivan. Ante este hecho que derivó la conducta lesiva, el dolo eventual deduce de manera real, dos elementos por una parte el cognitivo y el otro elemento el volitivo, ambos presentes en el dolo, dando una razón al resultado que de él deviene como es el daño, independientemente que se desee el resultado.

Políticas aplicadas a disminuir la accidentabilidad venezolana

Al momento de iniciar la conducción de un vehículo, es necesaria la importancia brindada por el conductor en cuanto a las responsabilidades penales y civiles que deriven de un daño material o en máximo daños o lesiones personales, incluso el homicidio. Existen circunstancias que se vinculan de manera directa con estos hechos como son:

Utilizar los teléfonos celulares, para contestar llamadas o enviar mensajes estos mientras se conducen. • Relacionado con las mujeres se maquillan mientras manejan. • Protagonizar peleas o discutir con los ocupantes del vehículo. • Presentar actitudes agresivas al momento de conducir. • Aquellos conductores inexpertos ya que al momento de manejar se distraen más fácilmente ya que no presentan tanta experiencia al conducir. (Gibson, 2022, p.21)

Generar una gama de oportunidades, orientadas en la tendencia, a disminuir una problemática cualquiera que fuere su índole, siempre va a causar la incertidumbre si será factible o no, pero de allí es que se aplican determinadas políticas, que si bien es cierto no sean las más adecuadas, pudieran ser por lo menos, las más discretas y oportunas para adelantar de manera directa un complemento para disminuir, como es el caso de estudio la accidentabilidad en Venezuela.

El levantamiento de un accidente es un proceso mediante el cual se establecen las causas del origen de este, a través de un análisis e interpretación de toda evidencia generada con ocasión del hecho y la aplicación de principios físicos y matemáticos que aportan herramientas técnicas y objetivas. En el caso que nos ocupa en el accidente de tránsito planteado, considero que se debe realizar como estrategia inicial las siguientes investigaciones, con el fin de determinar las causas que originaron el accidente y establecer las responsabilidades a que diere lugar:

- Intervención de Tránsito Terrestre, cuerpo de bomberos u organismo encargado de salud.
- Actas Policiales, - Realizar una inspección ocular del sitio del suceso.
- Determinar los Actores en el escenario, - Tomar declaración de testigos.
- Determinar si el sujeto activo abandono el lugar de los hechos o prestó auxilio. - Versión de los conductores (si están en condiciones), - Elaboración de croquis del sitio del accidente, - Experticia de los seriales de los vehículos involucrados, - Experticia registro de vehículos
- Prueba toxicológica para determinar la influencia de bebidas, alcohólicas, sustancias estupefacientes o psicotrópicas. - Evaluación del médico Forense de los lesionados. -Experticia

médico legal (autopsia)

- Informe técnico. - Experticia mecánica. - avalúo de daños a los vehículos. -Causas del accidente (fallas, desperfecto en los frenos, dirección, neumáticos o en los dispositivos de seguridad, visibilidad o vialidad), - Medición planimetría, - Límite de velocidad, - Falsas maniobras.

Es por ello, que nuestro país, propone a la entidad organizacional, como lo es organismo de tránsito terrestre, una excelente idea de inculcar la ética de conducción, que se proyecte bajo la educación vial cuenta con una gran legitimidad y enorme apoyo político lo que le permite contar con amplios recursos públicos, cuenta con un equipo operativo altamente comprometido, pero no tiene el equipo técnico que diseñe políticas y programas pertinentes de gran calidad.

En este sentido, aproximarse a una concientización, genera la capacidad que se involucra internamente con los servicios sociales a fin de que sea distribuida en la población como último consumo en proyección de educación vial, bajo políticas, permeables indefinidamente a través de las generaciones, cuyo objetivo de sus programas. Son el resultado según Mokate (2022):

Un desperdicio de recursos públicos y de capacidad operativa en programas mal diseñados y poco pertinentes, en la práctica no se crea valor público porque no se consiguió desarrollar políticas, programas y proyectos pertinentes para los problemas de la sociedad. (s/n).

A fin de darles legitimidad a las políticas públicas en materia de tránsito terrestre acá en Venezuela, en esta área tan importante, ya que se está comprometida la vida de sus ciudadanos, bien sean estos adultos, adolescentes, niños o personas de tercera edad, cuando se observa un fatal hecho de tránsito, que enluta hogares venezolanos, o deja secuelas irreversibles y permanentes en las víctimas

Rol de las redes sociales como garantía preventiva en los hechos de tránsito

En razón de lo expuesto como alternativas, se ofrece la visionaria oportunidad de ilustrar como las redes sociales pueden de manera eficaz formar parte del exquisito plan alternativo a coadyuvar a la disminución de accidentabilidad de tránsito en Venezuela, en constante presentación de hechos de tránsito mediante las redes sociales, debido a que estas se encuentran internalizadas en el verdadero acusador de los hechos irregulares en cuanto a materia de tránsito se refiere, se observa como las personas en moto viajan con sus hijos menores, sin protección del

respectivo casco. Viajan con televisores (42” plasma) que prefieren sujetar el televisor que responder por su vida.

Se observa cuando infligen la atención a las luces de los semáforos (cuando hay energía eléctrica) se puede a través de las cámaras en los puntos especiales como suceden los hechos y juzgar como se convierten en violadores de las normas, mayormente en cuanto a la velocidad permitida: “en las Zonas Urbanas, es de 40kmh avenidas y calles de la ciudad, y de 15kmh en las intersecciones, y en las redomas”. Es necesario prestar la debida atención para minimizar las causas de fallecimientos por tránsito terrestre.

Noticia del día de hoy 23/08/2023 en las redes sociales Titulares “Un autobús se estrelló en México y hay 15 muertos y 36 heridos: la mayoría son migrantes venezolanos” Juan Miguel Ávalos. CNP 4546. Es difícil dejar de informarse mediante las redes sociales y casi llevan el total de la información sobre la accidentabilidad en las carreteras y las ciudades de Venezuela.

Pues la finalidad del presentar planes acordes a la alta tecnología que incursiona en la actualidad, Venezuela no puede dejar escapar la oportunidad de inmiscuir la tecnología en sus avances hacia una sociedad privilegiada, en tal sentido, sirva para guiar y que pueda facilitar que se puedan aplicar las medidas coordinadas así como concretas y sean destinadas al logro de las metas y objetivos para la propuesta de Acción en cuanto a la Seguridad Vial 2017–2020. Así lo plantea la declaración del Decenio formulada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, en cuanto al cumplimiento de los proyectos, en el nuevo contexto que explica los antecedentes.

Materiales y Métodos

En la búsqueda del diseño para esta investigación, es relevante que el investigador guie el producto eficaz y eficiente de la metodología. Se tiene como primera fase la creatividad que debe brindar el investigador, pues a su vez, está guiada por resultados donde los hallazgos demuestran a través de las categorías, las semblanzas de la investigación, allí emerge el discurso de los actores sociales. Es importante comentar el resguardo de este diseño, no le quita espacios de la credibilidad como todo proceso de investigación; por el contrario, se ajusta a los postulados de fiabilidad que le establece el paradigma construccionista social y la perspectiva de enfoque cualitativo, de paradigma interpretativo y cuyo método fenomenológico siempre apoyado en la hermeneusis.

Cuando se inicia la postura de investigación cualitativa, así como lo indica Cook y Reichardt (2009), indican que su centro de interés está en “... comprender la conducta humana desde el

propio marco de referencia de quien actúa..., fundamentado en la realidad, orientado a los descubrimientos, exploratorio, expansionista, descriptivo e inductivo” (p. 29). De valores de la realidad está basada la presente investigación.

Resultados y Discusiones

Las estadísticas investigativas, han demostrado los altos índices que hasta el año que antecedió estuvo impregnado de hogares enlutados. Se evidencio que durante “el año 2022 se registraron 86.050 siniestros de tránsito y 1.745 personas perdieron la vida, cifra que tuvo un aumento de los 3,4% respecto a los fallecidos informados el año 2021”. Es increíble observar cómo se trató de eliminar el término de accidente, por hechos de tránsito, debido a la intención de causar un daño, sin embargo, considero que el grado del delito así sea solamente daños materiales ya lo encausa dentro de una evidente responsabilidad.

Tanto el Estado Portuguesa como el estado Lara, se han incrementado desmedidamente y con alto grado de Irresponsabilidad por parte de los conductores, los hechos de tránsito de tránsito, bien sea en la modalidad de arrollamientos o colisión entre vehículos u impacto vehicular con objeto fijo, y hasta volcamientos. Es muy evidente a través de las redes sociales. Propuestas para mejorar la marcada violencia estulta de los conductores a fin de minimizar los hechos de tránsito. Que se puede lograr, no con multas exorbitantes, citó como ejemplo: “un camión que transita dentro de la zona urbana traslada alto cargamento de materiales (bloques), siendo lo permitido Capacidad de carga eje delantero: 2,722 kg, y capacidad de carga eje trasero de 4,423 kg. Y sobrepasa esta carga, un funcionario le coloca la multa y esté va y la cancela, mientras el camión está retenido, de manera que el conductor al pagar la multa y presentar la solvencia administrativa, es decir, constancia de pago, y el conductor puede continuar. Pregunto ¿Solventó la causa por la cual infringió la Ley y el Reglamento?

A diario se observa, mediante las redes sociales de Instagram, Facebook WhatsApp como se hace viral en situación de minutos hechos de tránsito con fallecidos, lesionados, en las avenidas de la ciudad de Barquisimeto, avenida como Los Leones, Avenida Venezuela, Lara, Vargas, La Ribereña, Circunvalación Este y Oeste, Florencio Jiménez, con situaciones que parecen increíbles mencionarlas volcamientos de vehículos dentro de la misma ciudad, es decir la zona centro de Barquisimeto. Lo que invita a seguir estos Ejes fundamentales:

Figura número 1. Ejes fundamentales

| | |
|--------------|---|
| Eje 1 | <ul style="list-style-type: none">• Aplicar una gestión determinante al conducir |
| Eje 2 | <ul style="list-style-type: none">• Buscar movilidad en vehículos más segura |
| Eje 3 | <ul style="list-style-type: none">• Utilizar las vías de transitar de manera más segura |

Fuente: construcción de la autora (2023).

Conclusiones o Reflexiones

Mientras aumenta el deceso de seres humanos debido a este flagelo que ocasionan los desbastados conductores, nos hemos visto en la necesidad implementar alternativas viables para aumentar la seguridad de los conductores y peatones, en el caso de los conductores como sus pasajeros, y la sociedad en general, pues de manera intrínseca aumentar la calidad de protección mediante tramos de vigilancia en las vías, vaya en beneficio de todas las personas que utilizan las vías de tránsito, y muy especialmente aquellas personas con más sentido de vulnerabilidad, por ejemplo, los de tránsito liviano como tracción de sangre, como motos y bicicletas. Todo lo expuesto en beneficio de los conductores y usuarios de las vías, se logra mediante la aplicación de permanentes evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras, teniendo presente la seguridad que brinden los organismos correspondientes.

En segundo lugar, hacer concientizar a los conductores resulta un poco difícil, por cuanto ello depende de manera muy contundente de la voluntad que cada uno de ellos pretende mejorar su forma en la conducción. De otro modo nada podrá hacer cambiar esa manera de conducir, donde la criminalidad también está presente y de una manera u otra ocasiona víctimas, enlutando hogares, y cercenando el derecho a la vida. Finalmente aplicar políticas utilizando todos los medios idóneos para lograr el objetivo fundamental disminuir los hechos de tránsito o hechos de tránsito en Venezuela. No permitir que regrese la irresponsabilidad en dañar la vida a otros.

Referencias

Armijos, Y (2015) *Las Metodologías para la Enseñanza de la Educación Vial, en los Niños y niñas del Séptimo Año de Educación Básica de la Escuela Fiscal Elvia Bélgica Jiménez González*

Del Barrio Rumizhitana, Parroquia Malacatos, Cantón Y Provincia De Loja. Año Lectivo 2014-2015. Universidad Nacional de Loja. Ecuador.

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela (2009) Gaceta Oficial Nro. 5.908. De fecha febrero 15 de 2009. Caracas

Cook, T. D y Reichardt, Ch. S. (2009). *Métodos cualitativos y cuantitativos en investigación evaluativa*. (5 Ed.). Madrid: Morata.

Gibson, M (2022) *Los Peligros Que Conlleva Un Accidente De Tráfico Con Un Conductor Joven*
<https://autojusticeattorney.com/es/>

Ley de tránsito y transporte terrestre (2008) Gaceta Oficial Nro. 38.985 Extraordinaria. De fecha 01-08-2008

Metcalf, L. y S. Richards. (1990). *Improving Public Management*. London: European Institute of Public Administration/Sage.

Montoro, L; Alonso, F.; Esteban, F.; Toledo, J. (2002). *Temas de seguridad vial*. Caracas: Dirección General de Tránsito.

Mokate/ K, Saavedra J (2022) *Gerencia social: un enfoque integral para la gestión de políticas y programas* *Cataloging-in-Publication data provided by the Inter-American Development Bank. (INDES Working paper series; I-56) Includes bibliographical references*. 1. Social planning. I. Saavedra, José Jorge. II. Inter-American Development Bank. Inter-American Institute for Social Development. III. Title. IV. Series.

Organización Mundial de la Salud (2020) Venezuela lidera cifras de muertes por accidentes de tránsito en América Latina.

Organización Venezolana de la Salud (2018) Accidentabilidad en Venezuela

Reglamento de la Ley de Tránsito Terrestre. (1998) de fecha 26 de junio, publicada en la Gaceta Oficial Extraordinaria N° 5.420, del 26/06/1998).

Reglamento Parcial de la Ley de Transporte Terrestre sobre el Uso y Circulación de Motociclistas en la Red Vial Nacional y el Transporte Público (2012) de Per- 106 II Informe sobre la situación de Seguridad Vial en Venezuela personas en la Modalidad Individual de Mototaxis, Gaceta Oficial N° 39.772, 05 de octubre de 2012, Decreto N° 8405.

Roxin, Claus. (1976). *“Problemas básicos de Derecho Penal”*. (Trad. Luzón Peña), Madrid, España.

Urdaneta D, (2019) *Actitud De Los Conductores Involucrados En Accidentes De Tránsito Con Daños Materiales. Caso De Estudio: Municipio Libertador Del Estado Mérida*. Universidad de Los Andes. Mérida

Von Liszt, Franz. “*Tratado de Derecho Penal*”. Traducción de la 20. ed. Alemana, por Jiménez de Asúa, Tomos I y II, 3° ed.