

BAQUÍA

REGLAS MÍNIMAS DE ESTANDARIZACIÓN
PARA LOS CUERPOS POLICIALES

19. CAMINO DE IDA Y VUELTA

Practiguía para la organización
y despliegue del servicio
de transporte terrestre

19. CAMINO DE IDA Y VUELTA

Practiguía para la organización y despliegue del servicio de transporte terrestre

*Vigilancia y ciudadanía
son caminos de doble vía.
Que la ley y el buen sentido
sean fiscales de nuestro
tránsito para ir con seguridad
y regresar con integridad.*

COLECCIÓN BAQUÍA
REGLAS MÍNIMAS DE ESTANDARIZACIÓN
PARA LOS CUERPOS POLICIALES

BAQUÍA: Nombre de la colección. Significa conocimiento práctico para no perderse en caminos, trochas, ríos y parajes desconocidos.

19. CAMINO DE IDA Y VUELTA
Practiguía para la organización
y despliegue del servicio
de transporte terrestre

Caracas, octubre de 2011
Primera edición

Producción:
Consejo General de Policía

Miembros del Consejo
General de Policía

Tareck El Aissami,
ministro del Poder Popular para
Relaciones Interiores y Justicia
Edgar Barrientos,
viceministro del Sistema
Integrado de Policía
Rafael Isea,
gobernador del estado Aragua
José Luis Rodríguez,
alcalde del municipio Carrizal
Mercedes Prieto,
representante del Ministerio Público
Larry Devoe,
representante de la Defensoría del Pueblo
Luis Fernández
en representación de la Policía
Nacional Bolivariana
Pedro Tang,
en representación de los cuerpos
de policía municipales y estatales
José Enrique González †,
en representación de los cuerpos
de policía municipales y estatales
Soraya El Achkar,
en representación de la Red de Apoyo
por la Justicia y la Paz, Secretaria Ejecutiva
del Consejo General de Policía

Responsables:
Rafael Villegas Parra
José Torres Blanco

Revisión y validación:
Soraya El Achkar
Gianni Noto
Octavio Terán
Claudia Cova
Nayví Morles

Diseño Gráfico:
Helena Maso

Edición y correcciones:
Mariela Valdez

Fotos:
Amira Tremont

Impresión:
Grabados Nacionales
100.000 ejemplares

ISBN: 978-980-7392-19-8

Hecho depósito de ley
Depósito Legal: if41520113883451

Consejo General de Policía

Av. Urdaneta, esquina Platanal, sede
del Ministerio del Poder Popular para
Relaciones Interiores y Justicia, piso 8.
Caracas, Venezuela
Teléfono: 0212.506.11.11
info@consejopolicia.gob.ve
www.consejopolicia.gob.ve

MATERIAL DE DISTRIBUCIÓN GRATUITA

Está permitida la libre copia, impresión, divulgación,
distribución y uso de este material a condición
indispensable de que se cite la fuente original
y siempre que no se use con fines lucrativos.

Índice de contenido

Prólogo	5
Presentación	7
El nuevo modelo policial: un reto de país	9
Introducción	15
El Servicio de transporte terrestre dentro de la función policial	18
El servicio de transporte terrestre: aspectos generales	18
La función de transporte terrestre como propia del servicio de policía: base legal	22
Estructura organizativa del servicio de transporte terrestre dentro de los cuerpos de policía	25
Objetivos y funciones de las diferentes unidades	26
El despliegue del servicio de transporte terrestre	40
El diagnóstico sobre la situación del transporte terrestre	47
La coordinación interinstitucional en la prestación del servicio de transporte terrestre	48
Dotación y equipamiento del servicio	52
Supervisión y control para el Servicio de Transporte Terrestre	54
Actividades para el control y la supervisión	55
Recomendaciones finales	57
Referencias bibliográficas	61

La aprobación, en el año 2008, por parte del Comandante Presidente Hugo Chávez, del Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica del Servicio de Policía y del Cuerpo de Policía Nacional es la muestra más fehaciente de la voluntad política del Gobierno Bolivariano de avanzar en el sentido de saldar la deuda con toda la comunidad policial y con el pueblo que demanda cambios radicales en las instituciones policiales. Con la aprobación de este Decreto nace el Sistema Integrado de Policía, la Universidad Experimental de la Seguridad, el Fondo Intergubernamental para el Servicio de Policía y así también, el Consejo General de Policía adscrito al Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores y Justicia, el cual instalamos en el año 2009 con el propósito de adelantar una serie de políticas públicas que estandarizaran los cuerpos policiales para su adecuación al nuevo modelo policial, un modelo que se caracterice por el humanismo, la solidaridad, la participación ciudadana, el respeto a los derechos humanos, en síntesis principios todos ellos acordes a la construcción del Socialismo Bolivariano.

Es voluntad del Gobierno del Comandante Presidente Hugo Chávez acabar con el viejo modelo policial burgués que ha atentado contra la dignidad humana, criminalizando la pobreza, violando los derechos humanos y muestra de ello, es el empeño que, desde el inicio de la Revolución Bolivariana viene haciendo para que se implante un nuevo modelo policial. La creación de la Comisión Nacional para la Reforma Policial, la realización del primer diagnóstico nacional sobre los cuerpos policiales y la gran consulta popular sin precedentes en el país fue el comienzo de un camino que se ha transitado para lograr el propósito de crear un sistema policial acorde con las necesidades del pueblo venezolano.

Nuestro Gobierno Bolivariano a través del Ministerio del Poder Popular para Relaciones Interiores y Justicia, a partir de la instalación del Consejo General de Policía ha aprobado una serie de Resoluciones con normas mínimas comunes a los cuerpos policiales que son de obligatorio cumplimiento. Nos sentimos con la responsabilidad histórica de mostrar el camino para la

exigida adecuación y, por ello, nos hemos empeñado en elaborar estas Guías auto-instruccionales que le permitan a los cuerpos policiales avanzar hacia la instauración de un nuevo modelo policial. El Gobierno del Comandante Presidente Chávez está saldando la deuda que durante décadas se acumuló con los funcionarios y funcionarias policiales de buena voluntad. Estamos comprometidos a dignificar la función policial y no descansaremos hasta que ganemos esta batalla en función de una mayor seguridad y paz social para nuestro pueblo. ■

¡Venceremos!

Tareck El Aissami

Dignificar la función policial: un compromiso ético

El Consejo General de Policía fue instituido en el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica del Servicio de Policía y del Cuerpo de Policía Nacional Bolivariana, como una instancia de participación y asesoría para coadyuvar a la definición, planificación y coordinación de las políticas públicas en materia del servicio de policía, así como del desempeño profesional del policía. Fue instalado formalmente en Junio del año 2009 por el Ministro del Poder Popular para Relaciones de Interiores y Justicia, Tareck El Aissami.

El objetivo principal del Consejo General de Policía en su primer período de gestión 2009-2010 es recomendar al Ministro con competencia en materia de seguridad ciudadana lo necesario para desarrollar el nuevo modelo policial y dignificar la función policial, mediante un marco jurídico institucional y de gestión que permita concebir la policía como una institución pública, de función indelegable, civil, que opera dentro del marco de la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela y de los tratados y principios internacionales sobre protección de los derechos humanos, orientada por los principios de permanencia, eficacia, eficiencia, universalidad, democracia y participación, control de desempeño y evaluación, de acuerdo con procesos y estándares definidos y sometida a un proceso de planificación y desarrollo conforme a las necesidades dentro de los ámbitos político territoriales nacional, estatal y municipal.

Para ello, la Secretaría Ejecutiva del Consejo General de Policía organizó un plan de trabajo fundamentado en el diseño de estándares nacionales cuya pretensión básica fue desarrollar la nueva doctrina policial, las normas mínimas comunes para los cuerpos policiales y los mecanismos más adecuados para la puesta en marcha de todas las obligaciones comunes en el ámbito nacional, estatal y municipal, con miras a resolver problemas inmediatos relacionados con el desempeño, la rendición de cuentas, el uso de fuerza, la carrera policial, la atención a las víctimas, la estructura organizativa, las instalaciones y el medio ambiente laboral, el equipamiento individual e institucional,

la homologación y reclasificación de los niveles jerárquicos, el ingreso a la academia y a los cuerpos de policía, el servicio de policía comunal y las prácticas de vigilancia y patrullaje.

Funcionarios y funcionarias así como académicos vinculados a los estudios sobre la Policía convocados por la Secretaría Ejecutiva del Consejo General de Policía elaboraron un conjunto de normas comunes que luego fueron sometidas a consulta con los cuerpos policiales de todo el país considerando que toda política pública en materia policial debe ser resultado de la discusión y participación de la población en general y de la comunidad policial en particular. Estas normas fueron presentadas por la Secretaría Ejecutiva ante el Consejo General de Policía y fueron aprobadas y refrendadas por el Ministro del Poder Popular para Relaciones Interiores y Justicia.

Sobre estas normas, especialistas en diferentes campos del conocimiento elaboraron un conjunto de recomendaciones prácticas que le permiten a cada cuerpo policial avanzar de manera autoinstruccional en la reforma institucional necesaria a corto, mediano y largo plazo, en un plan de adecuación según el Decreto con Rango, Valor y Fuerza de Ley Orgánica del Servicio de Policía y del Cuerpo de Policía Nacional Bolivariana y las Resoluciones que de ella derivan; así como de la Ley del Estatuto de la Función Policial aprobada por la Asamblea Nacional en el año 2009.

Es nuestro deseo que este conjunto de recomendaciones se conviertan en un horizonte y un compromiso ético para dignificar la función policial, asumido por todos los funcionarios y funcionarias de buena voluntad, por sus autoridades y por la comunidad en general de cara a fundar un nuevo modelo policial que logre, efectivamente, brindar seguridad, respetando los derechos fundamentales. ■

Soraya Beatriz El Achkar G.
Consejera y Secretaria Ejecutiva
Consejo General de Policía
Caracas, Abril 2010

El nuevo modelo policial: un reto de país

En el nuevo modelo, la Policía es una institución encargada de velar por la seguridad y la tranquilidad de nuestro pueblo, sin discriminaciones fundadas en el origen étnico, el color de piel, el sexo, el credo, la orientación sexual o aquellas que tengan por objeto o por resultado anular o menoscabar el reconocimiento, el goce o ejercicio en condiciones de igualdad, de los derechos y libertades de toda persona.

En el nuevo modelo, la Policía es una institución armada, cuyas armas no se usan en contra del pueblo sino para su protección. Es obediente y al mismo tiempo se abstiene de ejecutar órdenes que comporten la práctica de acciones u omisiones ilícitas o que sean lesivas o menoscaben los derechos humanos garantizados en la Constitución. Es disciplinada bajo la consideración de que la disciplina es voluntaria y sirve para sostener relaciones de respeto, solidaridad y también para dar cumplimiento a los propósitos operativos, tácticos y estratégicos de la institución.

En el nuevo modelo, la Policía no criminaliza a los pobres ni emprende acciones que les re-victimice. Por el contrario, favorece a los sectores populares porque son los más afectados por el fenómeno de la violencia y genera mecanismos de convivencia y de investigación para la prevención de modo tal que se puedan alcanzar todos los derechos en todos los aspectos de la vida de los pobres.

En el nuevo modelo, la Policía es capaz de resolver los conflictos por las vías no violentas, mediante la utilización de mecanismos de mediación y conciliación los cuales generan una cultura de paz y una tradición de resolución de los conflictos por las vías comunitarias e institucionales pero usa la fuerza de forma gradual y diferenciada cuando sea necesario y para proteger derechos.

En el nuevo modelo, la Policía es una institución que promueve la participación protagónica del pueblo y genera mecanismos que contribuyen con la autorregulación de la comunidad; para controlar y prevenir situaciones que generen inseguridad y violencia o que constituyan amenazas, vulnerabilidad

y riesgo para la integridad física de las personas, sus propiedades, el disfrute de sus derechos y el cumplimiento de sus deberes.

En el nuevo modelo, la Policía lucha contra el delito apegada al estado de derecho, el respeto a los derechos humanos y haciendo uso progresivo y diferenciado de la fuerza policial cuando sea necesario, según los niveles de resistencia de la ciudadana o ciudadano y ajustados a los principios de legalidad. Sus funcionarias y funcionarios utilizarán el arma de fuego sólo en circunstancias extremas, como reacción al ejercicio de una fuerza letal para la defensa de la propia persona o de los terceros, ante una agresión ilegítima y atendiendo a los principios de necesidad, oportunidad y proporcionalidad.

En el nuevo modelo, la Policía es un órgano auxiliar del sistema de justicia penal y, en ese sentido, es una institución que coopera, de forma profesional, con los otros órganos de la administración de justicia aportando los elementos necesarios para que no haya impunidad. La honestidad, la probidad y la articulación son principios con los que se presta el servicio de auxilio al sistema penal.

En el nuevo modelo, la Policía es una institución profesional, estudiosa del delito, que examina el comportamiento delictivo, los factores criminógenos, utilizando tecnología de punta y aproximándose a las causas que originaron el fenómeno para promover soluciones integrales.

En el nuevo modelo, la Policía es una institución que cree en el proceso de rendición de cuentas al pueblo en general y a las instituciones en particular, lo cual supone planificación, supervisión y evaluación de la gestión y el desempeño policial, conforme a los principios de transparencia, periodicidad, responsabilidad individual por actos de servicio, considerando la adopción de estándares, el balance entre la supervisión interna y externa y la participación de la comunidad, en función de la adecuación del desempeño policial a las normas jurídicas.

En el nuevo modelo, la Policía utiliza como base para la asignación de cargos, ascensos, transferencias y otras situaciones administrativas de los

funcionarios y las funcionarias de Carrera Policial, la calificación de servicio. La calificación consiste en la evaluación de las condiciones éticas, profesionales, técnicas, físicas y psicológicas de la funcionaria o funcionario, que lo acrediten para la obtención de una determinada asignación.

En el nuevo modelo se plantea el diseño de un sistema homogéneo y estandarizado para la formación básica y continua para todos los cuerpos policiales. Debe ser un conjunto orgánico, integrado, con políticas y servicios que garanticen la unidad del proceso de formación y el desarrollo profesional permanente, a lo largo de la Carrera Policial para todos los funcionarios y funcionarias policiales del país.

En el nuevo modelo, la Policía tiene normas generales de actuación para todos los funcionarios y funcionarias policiales:

1. Respetar y proteger la dignidad humana y mantener, defender y promover los derechos humanos de todas las personas, sin discriminación alguna por motivos de raza, sexo, religión, idioma, opinión política, origen nacional, posición económica o de cualquier otra índole.

2. Servir a la comunidad y proteger a todas las personas contra actos ilegales con absoluto respeto y cumpliendo los deberes que le imponen la Constitución de la República y demás leyes.

3. Ejercer el servicio policial con absoluta imparcialidad, legalidad, transparencia, necesidad, proporcionalidad y humanidad.

4. Valorar e incentivar la honestidad y, en consecuencia, denunciar cualquier acto de corrupción que conozca en la prestación del servicio policial.

5. Portar el uniforme, las insignias policiales, las armas y equipos reglamentarios debidamente, de manera que la colectividad pueda reconocer el cuerpo policial o militar al cual pertenece y mostrar en todo acto de servicio los documentos e identificaciones que los acrediten como autoridad pública.

6. Informar a la colectividad de las actuaciones a realizar en virtud de la instrumentación de acciones o medidas que involucren la seguridad ciudadana.

7. Velar por el disfrute del derecho a la reunión y del derecho a manifestar pública y pacíficamente, conforme a los principios de respeto a la dignidad, tolerancia, cooperación, comprensión e intervención oportuna, proporcional y necesaria.

8. Respetar la integridad física de todas las personas y, bajo ninguna circunstancia, infligir, instigar o tolerar ningún acto arbitrario, ilegal, discriminatorio o de tortura u otros tratos o penas crueles, inhumanas o degradantes, que entrañen violencia física, psicológica o moral, en cumplimiento del carácter absoluto del derecho a la integridad física, psíquica y moral garantizado en la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela.

9. Utilizar el arma de fuego sólo en circunstancias extremas, como reacción al ejercicio de una fuerza letal para la defensa de la propia persona o de los terceros, ante una agresión ilegítima y atendiendo a los principios de necesidad, oportunidad y proporcionalidad.

10. Cuando el empleo de las armas de fuego sea inevitable, los funcionarios se comprometen a: a) ejercer moderación y actuar en proporción a la gravedad del delito y al objetivo legítimo que se persiga; b) reducir al mínimo los daños y lesiones y respetar y proteger la vida humana; c) proceder de modo que se preste, lo antes posible, asistencia y servicios médicos a las personas heridas o afectadas; y d) procurar notificar lo sucedido a la mayor brevedad posible, a los parientes o amigos íntimos de las personas heridas o afectadas.

11. Abstenerse de ejecutar órdenes que comporten la práctica de acciones u omisiones ilícitas o que sean lesivas o menoscaben los derechos humanos garantizados en la Constitución o en los tratados internacionales sobre la materia y oponerse a toda violación de derechos humanos que conozca en la práctica de sus funciones.

12. Informar a sus superiores y, si fuese necesario, a cualquier autoridad u organismo que tenga atribuciones de control o correctivas, cuando tengan motivaciones para creer que se ha producido o va a producirse un acto de tortura, estando en el deber de tomar e imponer las medidas o acciones a que hubiere lugar para impedir las.

13. Respetar la libertad personal y practicar sólo las detenciones autorizadas por el orden constitucional. En caso de detención, explicar suficientemente las razones, facilitar la comunicación con familiares, amigos y abogados, así como observar estrictamente los trámites, lapsos y requisitos exigidos por el ordenamiento jurídico. Asimismo, comprometerse a velar por la vida e integridad física, psíquica y moral del ciudadano detenido o que se encuentre bajo su custodia, respetando sus derechos y dignidad humana.

14. Asegurar plena protección de la salud e integridad de las personas bajo su custodia y, en particular, tomar las medidas inmediatas para proporcionar atención médica.

15. Extremar las precauciones, cuando la actuación policial esté dirigida hacia los niños, las niñas o los adolescentes, así como el adulto mayor y las personas discapacitadas, para garantizar su seguridad e integridad física, psíquica y moral, considerando en todo momento el principio de preeminencia de sus derechos.

Este nuevo modelo policial sólo será posible si los funcionarios y funcionarias de buena voluntad, las autoridades de policía y la sociedad en general se apropian de esta idea y se empeñan en cambiar el viejo modelo que ha atentado contra la dignidad humana. Caminemos hacia la dignificación de la función policial que es una responsabilidad compartida y un compromiso ético de nuestro tiempo. ■

Introducción

El tema de la seguridad vial en nuestro país reviste una gran importancia en la actualidad. Dentro de la categoría de accidentes de todo tipo, los accidentes de tránsito constituyen la tercera causa de muerte en Venezuela y van en crecimiento año tras año, según los reportes del anuario de mortalidad elaborado por el Ministerio del Poder Popular para la Salud (MPPS, 2010).

Esta situación coincide con toda una tendencia regional y mundial, que comenzó a considerar el tema de la seguridad vial como un asunto de salud pública. “Los accidentes de tráfico constituyen la segunda causa de muerte para personas de 5 a 29 años y la tercera para personas entre los 30 y 40 años. En los países en vías de desarrollo, dado que el número de vehículos está creciendo rápidamente, esta verdadera epidemia está empeorando de manera que, de no mediar disposiciones que puedan revertir la situación, se convertirá en la tercera causa de muerte y discapacidad hacia el año 2020” (Planzer, 2005). Para países con altos índices de motorización como Venezuela, esta realidad se presenta con mayor preocupación.

En Venezuela el servicio relacionado con la seguridad vial tradicionalmente ha sido ejecutado por institutos o por cuerpos completamente diferenciados de las instituciones policiales. Ello, en la medida en que eran asumidas como labores de distinta naturaleza. Sin embargo, hoy día, en el marco de la implementación del nuevo modelo policial, la tradicional estructura para la gestión de los servicios de control de tránsito a nivel nacional, estatal y municipal está siendo reestructurada con miras a brindar mayores garantías de seguridad a la población.

El marco jurídico nacional obligó a que las instituciones responsables de atender los asuntos en materia de seguridad vial fueran incorporadas o integradas a los cuerpos de policía en sus distintos ámbitos político-territoriales. Dentro del nuevo modelo policial se asume que las labores de vigilancia y transporte terrestre son inherentes a la función policial y comienza a hablarse del funcionario integral, como aquel preparado y habilitado para atender los asuntos relacionados con la seguridad ciudadana y la seguridad vial. No exis-

ten ya dos cuerpos separados y tampoco existen ya dos tipos de funcionarios diferentes: los de policía y los de tránsito convergen en un solo individuo.

Este constituye un importante cambio con repercusiones a distintos niveles. La primera de estas repercusiones se encuentra a nivel institucional, y se expresa en distintos escenarios: 1) Por una parte las gobernaciones y alcaldías que disponían de dos instituciones diferenciadas han debido integrar la función de tránsito al cuerpo de policía, así como también a sus funcionarios y funcionarias, 2) Cuerpos de policía que sólo estaban concentrados en la ejecución de labores de tránsito (las llamadas policías de tránsito), ahora se encuentran en la obligación de convertirse en cuerpos de policía con todos sus servicios y funciones, 3) Instancias de gobierno estatal o municipal (y sus cuerpos de policía) que no se habían planteado desarrollar esta tarea, la del control del transporte terrestre, se encuentran en la actualidad con que sus cuerpos de policía poseen ésta como una función inherente al servicio, y 4) Instituciones de carácter nacional, como el Cuerpo Técnico de Vigilancia y Transporte Terrestre, fue integrado al Cuerpo de Policía Nacional Bolivariana, como Dirección de Vigilancia y transporte Terrestre. En todos estos escenarios, en cualquiera de ellos, la interrogante es la misma ¿cómo integrar este servicio a la institución policial?

La otra importante repercusión relacionada con este tema tiene lugar en la propia cultura policial y en la mentalidad del funcionario y la funcionaria policial. Luego de tantos años de diferenciación de estas dos funciones, la integración necesariamente produce incertidumbre e incluso resistencias en las personas directamente involucradas.

La presente practiguía fue desarrollada para brindar a los cuerpos de policías y a sus funcionarios y funcionarias policiales información general que facilite el tránsito hacia la integración de la función de controlar y vigilar la vialidad pública al servicio de policía. Se presentan un conjunto de lineamientos y recomendaciones prácticas en la materia y se proponen fórmulas concretas para abordar los aspectos organizativos asociados con este importante cambio.

De cara al funcionario y funcionaria policial, la apuesta es a que por la vía de la formación y el reentrenamiento, así como de su buena voluntad y apertura al proceso de transformación que se está emprendiendo, la asimilación de estas nuevas disposiciones se realice de la mejor manera. Todo ello en la medida en que apuntan a hacer más efectivo y eficiente el servicio policial y a brindar mejores respuestas, respuestas integrales, a las necesidades de seguridad de todas las personas en nuestro país. ■



“Se sienten mejores que los demás (...) Los miembros de la policía, bien sea vial, urbana o metropolitana se sienten dueños del mundo y de las reglas (...) Amedrentan con leyes”.

*Consulta a comunidades,
El Achkar y Riveros, 2007*

El servicio de transporte terrestre: aspectos generales

Según datos de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) sólo en el año 2008, en América Latina y el Caribe 130.000 personas fallecieron como resultado de la inseguridad en las carreteras. Esta situación ha llevado a que esta institución, junto a otras organizaciones, haya establecido que las lesiones causadas por accidentes de tránsito constituyen un problema de salud pública y que requieren de una atención prioritaria en el diseño de políticas de Estado.

En Venezuela, en términos generales, los fallecimientos por accidentes de tránsito se ubican (dentro de la categoría de accidentes de todo tipo) como la tercera causa de muerte en el país (MPPPS, 2010). El último anuario de Mortalidad del Ministerio del Poder Popular para la Salud, correspondiente al año 2008, indica que ha habido un incremento progresivo de los decesos por accidentes de vehículos, que va de 5.349 en 2004 a 7.714 en el año 2008 (MPPPS, 2010).

La falta de cultura y sentido común por parte de un elevado porcentaje de los usuarios y usuarias de las vías públicas, quienes transgreden las normas y reglas del tránsito de forma cotidiana, dejan en clara evidencia la carencia de una adecuada educación vial en el país. También es cierto que tradicionalmente no ha existido por parte de la autoridad en la materia la constancia y sistematicidad en la aplicación de la normativa legal en materia de transporte terrestre. Como consecuencia, son comunes en Venezuela la ocurrencia de accidentes o hechos de tránsito, la severa congestión vial y la permanente comisión de infracciones por parte de conductores y peatones en las carreteras, calles y avenidas.

La situación antes descrita demanda que, dentro del nuevo modelo policial, se aborde este tema con compromiso y rigurosidad técnica, a través de la generación de políticas nacionales en la materia y de la puesta en marcha de servicios de transporte terrestre eficientes y adecuadamente organizados dentro de los cuerpos de policía. Ello, con el fin de concientizar a la ciudadanía

Dentro del nuevo modelo policial, se aborde este tema con compromiso y rigurosidad técnica, a través de la generación de políticas nacionales en la materia y de la puesta en marcha de servicios de transporte terrestre eficientes y adecuadamente organizados dentro de los cuerpos de policía.

para generar propuestas en la reducción de los índices de accidentalidad y de hacer cumplir la ley en la materia.

La creación y ordenamiento del servicio de transporte terrestre en los cuerpos de policía del país permitirá a la República, a los estados y a los municipios, a través de sus instituciones y autoridades, brindar una respuesta oportuna, confiable, profesional y segura a la comunidad en esta materia, contribuyendo a disminuir las altas cifras de personas lesionadas y fallecidas y las pérdidas materiales como consecuencia de los accidentes o hechos de tránsito en sus diferentes modalidades.

Definición del servicio de transporte terrestre

Se denomina servicio de transporte terrestre al conjunto de medidas policíacas aplicadas en un área de despliegue policial de manera sistémica (engranada y constante), destinadas a garantizar el libre tránsito, la seguridad vial y la atención de los factores que intervienen en el tránsito terrestre (humanos, materiales, medio ambientales).

El servicio de transporte terrestre es predominantemente preventivo, orientado a evitar, por medio de planes, la ocurrencia de accidentes o hechos de tránsito, congestión vehicular y hechos delictivos, así como a promover una nueva cultura de seguridad vial entre los ciudadanos y ciudadanas, de respeto a las normas establecidas que rigen la materia. Debe tenerse presente siempre que el objetivo supremo de este servicio es el de resguardar la integridad de las personas.

Este servicio se orienta fundamentalmente a garantizar el adecuado uso y fluidez de las vías de transporte terrestre, a adelantar las acciones de investigación técnica requeridas en caso de accidentes de vehículos (con daños materiales, lesionados o muertos) y a fomentar el respeto de las leyes de tránsito a través de la educación y la sanción oportuna.

Objetivos y funciones del servicio de transporte terrestre

Los objetivos fundamentales del servicio de vigilancia y transporte terrestre se resumen en los siguientes:

- ▶ Garantizar y preservar el orden público, la educación, prevención y seguridad vial y actuar frente a hechos delictivos.
- ▶ Mantener un adecuado clima de seguridad vial y protección a las personas y sus bienes con la finalidad de garantizar la paz social.
- ▶ Desarrollar y consolidar relaciones armónicas y estrechas con la ciudadanía, con el fin de estimular su participación consciente en la prevención de la actividad delictiva para así incrementar su cooperación y reconocimiento al desempeño policial.

Para cumplir con los objetivos antes señalados, el servicio de vigilancia y transporte terrestre debe cumplir con las siguientes funciones:

- ▶ Velar por la adecuada señalización y condiciones de seguridad de las vías de circulación.
- ▶ Canalizar y dirigir el tránsito.
- ▶ Velar porque las vías de circulación se encuentren libres de obstáculos.
- ▶ Impedir la circulación de vehículos que no cumplan con los requisitos previstos en la ley.
- ▶ Asegurar y conservar las pruebas necesarias para la aplicación de la Ley de Transporte Terrestre relacionadas con las faltas y delitos en accidentes o hechos de tránsito.
- ▶ Practicar citaciones.
- ▶ Intervenir en las labores de dirección y control del tránsito y levantamiento de accidentes o hechos viales.
- ▶ Realizar las operaciones, investigaciones y procesamiento de informaciones, expedientes.
- ▶ Las demás que le confiera el ordenamiento jurídico vigente.

Principios fundamentales en el servicio de transporte terrestre

El servicio de transporte terrestre en los cuerpos de policía nacional, estatal y municipal, así como los otros servicios operados por los cuerpos policiales, debe basarse en los principios establecidos en la Ley Orgánica del Servicio de Policía y del Cuerpo de Policía Nacional Bolivariana. Estos principios son:

- 1.** Principio de celeridad: respuesta oportuna, necesaria e inmediata.
- 2.** Principio de información: conocimiento oportuno y eficiente de los fenómenos que amenacen el orden social y la paz ciudadana. Rendición de cuentas de manera oportuna, veraz e imparcial a los ciudadanos, ciudadanas, comunidades, consejos comunales y organizaciones sociales. Intercambio de información con los demás órganos de seguridad.
- 3.** Principio de eficiencia y eficacia: uso racional del talento humano y de los recursos materiales y financieros.
- 4.** Principio de coordinación: desarrollar actividades colaborando y cooperando entre sí y con los demás órganos de seguridad ciudadana.
- 5.** Principio de garantía de los derechos humanos: actuación con estricto apego y respeto a los derechos humanos.
- 6.** Principio de universalidad e igualdad: prestar el servicio sin distinción o discriminación alguna.
- 7.** Principio de imparcialidad: absoluta imparcialidad y objetividad.
- 8.** Principio de actuación proporcional: utilización de los medios y uso progresivo y diferenciado de la fuerza.
- 9.** Principio de la participación ciudadana: atender las recomendaciones de las comunidades, los consejos comunales y organizaciones sociales.
- 10.** Territorialidad: se atenderán aéreas predeterminadas, denominadas sectores de patrullaje, concebidas a partir de la caracterización general de cada territorio y la necesidad y factibilidad de influencia de cada tipo de servicio (a pie, motos, autos). Durante el cumplimiento del horario de trabajo cada grupo de funcionarios responderá por el orden y la tranquilidad del área asignada.

En la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela del año 2000 se establecen una serie de disposiciones relacionadas con la materia de vigilancia y transporte terrestre que direccionan la ejecución de esta función y que obligan a su integración al servicio de policía.

11. Prioridad: existirán tareas jerarquizadas por orden de importancia, en correspondencia con la complejidad de la situación delictiva, la magnitud del evento a proteger, la capacidad de respuesta y la oportunidad que se requiere en las direcciones más vulnerables.

12. Escalonamiento: tiene su fundamento en la idea de realización del servicio de vigilancia y patrullaje, y se relaciona con la forma de introducción progresiva de las acciones y los medios en el enfrentamiento, y el empleo de las posibilidades tácticas y técnicas. Para ello se tiene en cuenta, principalmente, áreas y horarios de ocurrencia, modo de actuar de la delincuencia, causas y condiciones propicias, y preparación de los grupos respecto a la situación operativa imperante. A partir de lo descrito se decide el carácter de las acciones, las misiones particulares de los integrantes y las necesidades de preparación para participar en el cumplimiento de las misiones.

13. Flexibilidad: es la capacidad que debe tener el sistema diseñado para posibilitar, sin originar graves consecuencias, la maniobra con los grupos y medios ante los cambios de la situación delictiva u otras incidencias que se presenten, brindando una respuesta eficiente.

La función de transporte terrestre como propia del servicio de policía: base legal

En la Constitución de la República Bolivariana de Venezuela del año 2000 se establecen una serie de disposiciones relacionadas con la materia de vigilancia y transporte terrestre que direccionan la ejecución de esta función y que obligan a su integración al servicio de policía. Los artículos que hacen mención sobre esta materia son los siguientes:

Artículo	Contenido
50	Derecho al libre tránsito
55	Derecho a la protección del Estado por parte de los órganos de seguridad regulados por la ley
136	Distribución del Poder Público
156, numeral 6	La Policía Nacional como competencia del Poder Público Nacional
164, numeral 2	Competencia exclusiva de los estados
178, numeral 6	Competencia exclusiva de los municipios
332	El Cuerpo Uniformado de Policía Nacional como Órgano de Seguridad Ciudadana
Disposición transitoria 4ta. Nral.9	Integración del Cuerpo Técnico de Vigilancia y de Tránsito Terrestre al Cuerpo de Policía Nacional Bolivariana

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela Extraordinaria N° 5453 de fecha 24 de marzo de 2000.

Dando seguimiento a estas disposiciones, en el año 2008, con la promulgación de la Ley Orgánica del Servicio de Policía y del Cuerpo de Policía Nacional, y su posterior reedición en el año 2009, se establece que todo lo relacionado con la materia de vigilancia y tránsito terrestre constituye una de las atribuciones comunes de los cuerpos de policía en todos sus ámbitos político-territoriales. Se señala específicamente en el artículo 4, numeral 4, que dentro de los fines del servicio de policía se encuentra el “controlar y vigilar las vías de circulación y tránsito” (LOSPCPNB, 2009).

Posteriormente, en el artículo 34 de esta ley, a propósito de las atribuciones comunes de los cuerpos de policía se establece que los cuerpos de policía deben “controlar, vigilar y resguardar las vías públicas nacionales, urbanas y extraurbanas y el tránsito terrestre previniendo la comisión de delitos, participando en la investigación penal y aplicando el régimen de sanciones administrativas previsto en la ley” (LOSPCPNB, 2009).

También en la Ley del Estatuto de la Función Policial se legisla sobre este aspecto y se señala como inherente a la función policial (en el artículo 4, numeral 4): “Controlar y vigilar las vías de circulación, canales, ríos, lagos, mar territorial,

puertos y aeropuertos, así como también el tránsito de peatones, tracción de sangre, vehículos, naves y aeronaves de cualquier naturaleza” (LEFPol, 2009).

Como consecuencia de lo anterior, los diferentes institutos y policías de tránsito del país son llamados a integrarse a los cuerpos de policía como un servicio más de estas instituciones. Dando cumplimiento a estas disposiciones, en Gaceta Oficial de la República de Venezuela N° 5.982 de fecha 25 de junio del año 2010 se publica el decreto que oficializa la integración del Cuerpo Técnico de Vigilancia de Transporte Terrestre al Cuerpo de Policía Nacional Bolivariana. Adicionalmente, en el caso de los cuerpos de policía estatales y municipales, a propósito del proceso de homologación de rangos policiales, fueron integradas a los cuerpos policiales todas las instituciones de tránsito que operaban de forma autónoma.

Hoy día, dentro del nuevo modelo policial se apuesta a que los cuerpos de policía incorporen dentro de sus funciones el servicio de transporte terrestre y que para ello cuenten con una estructura organizativa adecuada y un conjunto de funcionarios y funcionarias policiales integrales que puedan actuar indistintamente en labores asociadas a la seguridad ciudadana y al tránsito terrestre. Es decir, funcionarios y funcionarias policiales con la formación adecuada para actuar en procedimientos asociados con la seguridad de bienes y personas, y de las vías de circulación y tránsito. ■

Estructura organizativa del servicio de transporte terrestre dentro de los cuerpos de policía

La adecuada prestación del servicio de transporte terrestre, en los términos exigidos por la ley, pasa necesariamente por una organización que facilite su despliegue y operación. La recomendación en este sentido es que se cree dentro de los cuerpos de policía, en el nivel sustantivo de la estructura, una Dirección de Vigilancia y Transporte Terrestre. Esta Dirección será la responsable de definir los lineamientos más generales, de política, relacionados con la materia. La operación del servicio debe realizarse desde los Centros de Coordinación Policial, donde debe crearse una Coordinación de Transporte Terrestre, así como existe una Coordinación de Vigilancia y Patrullaje y una Coordinación del Servicio de Policía Comunal, entre otras.

En los cuerpos de policía pequeños, con un solo Centro de Coordinación Policial (fundamentalmente los municipales desplegados en territorios con poca extensión), es posible omitir la instalación de la Dirección de Transporte Terrestre, y organizar el servicio sólo con la Coordinación de Transporte Terrestre en el Centro de Coordinación Policial. En estos casos, las funciones que se proponen para la Dirección pueden ser asumidas por equipos de trabajo desde la coordinación del servicio del CCP.

Si el cuerpo de policía posee dos (2) o más Centros de Coordinación Policial, sí se hace obligatoria la creación de la Dirección de Transporte Terrestre.

Es importante tener presente que esta estructura de ninguna manera apunta a la separación de las funciones en la prestación del servicio de policía. Como se ha venido señalando, el nuevo modelo policial plantea la integralidad de la función policial, por lo que no puede considerarse que existan dos tipos de policías (vial y seguridad). Este punto será explicado con mayor detalle en líneas posteriores, en el apartado dedicado al despliegue del servicio; sin embargo, es una idea que es importante tener presente al momento de revisar la estructura organizativa propuesta.

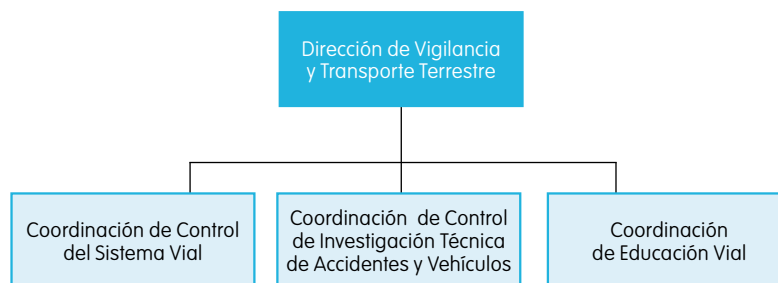
“Nosotros somos mezquinos porque llevamos un uniforme, entonces no explicamos nuestros procedimientos. Hay que ser celosos, pero en algún momento hay que dar explicaciones”.

Consulta a funcionarios policiales, El Achkar y Riveros, 2007

La operación del servicio debe realizarse desde los Centros de Coordinación Policial, donde debe crearse una Coordinación de Transporte Terrestre, así como existe una Coordinación de Vigilancia y Patrullaje y una Coordinación del Servicio de Policía Comunal, entre otras.

A continuación se detallan los respectivos organigramas del servicio en estas dos instancias, así como los objetivos y funciones de las diferentes dependencias. (Ver diagrama pág. 27)

Estructura organizativa de la Dirección de Transporte Terrestre



Objetivos y funciones de las diferentes unidades

A continuación se presentan los objetivos y funciones de las diferentes unidades señaladas:

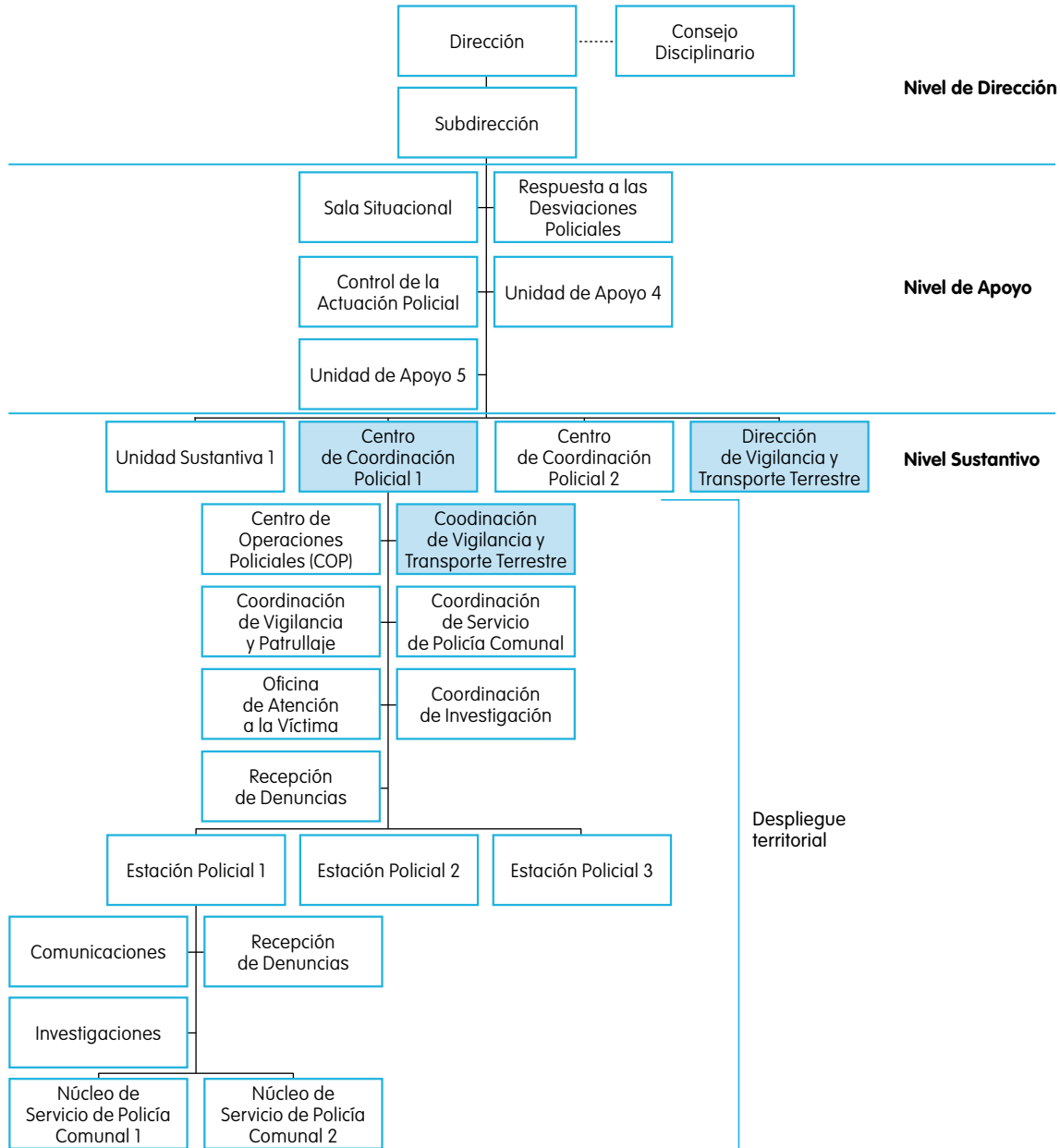
Dirección de Transporte Terrestre

Objetivo: Gestionar la política, las estrategias y los procesos relacionados con las actividades de seguridad, vigilancia y control del tránsito terrestre en cumplimiento de la Ley de Transporte Terrestre y de la Función Policial en el territorio de su competencia.

Funciones:

- 1.** Ejercer los controles necesarios conforme a la Ley de Transporte Terrestre sobre las condiciones de higiene, confort y seguridad en la circulación de vehículos de transporte de carga nacional e internacional, estudiantil, particular y privado.
- 2.** Asesorar en la definición de las políticas que rigen la actuación policial en materia de vigilancia y control del transporte público.

El Servicio de Transporte Terrestre dentro del cuerpo de policía



- 3.** Diseñar normas y criterios técnicos para vigilar, controlar y dirigir la circulación vehicular y peatonal.
- 4.** Elaborar estrategias para la prevención y atención de actos delictivos cometidos en las vías de comunicación terrestre.
- 5.** Verificar el cumplimiento efectivo y oportuno de la normativa vigente, instructivos y reglamentación en materia de vigilancia y control de tránsito terrestre.
- 6.** Apoyar al Ministerio Público en las diligencias conducentes a la determinación de los hechos y la identificación de autores y partícipes en los casos de accidentes o hechos de tránsito con daños materiales, personas lesionadas o fallecidas (en los casos en los que legalmente puedan ser ejercidas estas competencias).
- 7.** Coordinar en la elaboración de normas y criterios para la coordinación, control e inspección de retenes y estacionamientos de tránsito de la competencia del cuerpo de policía.
- 8.** Coordinar la acción de otros cuerpos policiales que cumplan labores de vigilancia y control de tránsito terrestre.
- 9.** Definir las pautas de formación en materia de vigilancia, control, pericia técnica e investigación en tránsito terrestre para los integrantes del cuerpo de policía.
- 10.** Gestionar conjuntamente con las autoridades de proyección civil y administración de desastres las acciones de vigilancia y control del tránsito terrestre en caso de desastre y contingencias nacionales.
- 11.** Aplicar las sanciones por infracción a la Ley de Transporte Terrestre y cualquier medida de regulación y control en materia de vigilancia y control.
- 12.** Definir las estrategias para la prevención y actuación en el hurto y robo de vehículos.
- 13.** Diseñar las políticas de educación vial dirigidas a la ciudadanía, consejos comunales, comunidad organizada e instituciones educativas.

14. Definir las políticas de gestión de los laboratorios y equipos necesarios para el cabal desempeño de la investigación técnica, científica y criminalística relacionada a los accidentes o hechos de tránsito de su competencia.

15. Coordinar acciones con el Ministerio con competencia en materia de seguridad, vigilancia y control del transporte terrestre.

16. Proveer información oportuna y confiable a la sala situacional del cuerpo de policía.

17. Llevar la base de datos de la tipología de los accidentes o hechos de tránsito e informar a las instancias superiores, al Cuerpo de Policía Nacional Bolivariana (Dirección de Vigilancia y Transporte Terrestre) y a los Ministerios con competencia en materia de Salud, Ministerio Público, Protección Civil y otras autoridades o instituciones afines con la materia.

Coordinación de control del sistema vial

Objetivo: Diseñar y controlar las estrategias que garanticen el uso de las vías y carreteras en forma segura dentro del ámbito político-territorial correspondiente al cuerpo de policía, influyendo en el adecuado estado de las condiciones de señalización y dando seguimiento al procedimiento administrativo en materia de infracciones.

Funciones:

1. Evaluar y analizar de forma continua las necesidades que se originan con el crecimiento del parque vehicular, en coordinación con los institutos estatales y municipales de su localidad y entes similares en el resto del territorio nacional.

2. Elaborar planes operativos ordinarios, especiales y de contingencia a nivel estatal y municipal (operativos de asueto de Carnaval, Semana Santa, vacacional y navideño, o de catástrofes naturales), en coordinación con los demás organismos de seguridad ciudadana.

3. Evaluar y analizar diariamente los índices de accidentalidad en las vías de circulación estatal y municipal para generar planes y estrategias que permitan lograr niveles aceptables de seguridad.

4. Supervisar la ejecución de los planes, proponer las actividades para mejorar la función operativa y recomendar acciones que impulsen la efectividad del servicio.

5. Coordinar logística de mantenimiento e incorporación de señalización adecuada y permanente a nivel nacional, estatal y municipal.

6. Realizar labores de inspección o control para velar por el buen mantenimiento de la señalización vial de sus respectivas localidades.

7. Reportar, a través de informes de gestión, el deterioro, ausencia, mal ubicación o necesidad de la señalización en una determinada localidad o arteria vial (señalización luminosa, vertical y horizontal) en cada una de sus jurisdicciones.

8. Adelantar las acciones legales pertinentes para asegurar la reparación de daños al patrimonio nacional, estatal o municipal causados por usuarios del sistema vial.

9. Practicar citaciones a infractores de la Ley de Transporte Terrestre y su Reglamento.

10. Operar la plataforma tecnológica atinente al registro vigente de infractores y de vehículos existentes en el parque automotor de su jurisdicción.

11. Procesar a nivel estatal y municipal la información relacionada con la operatividad (accidentes o hechos de tránsito, elementos del sistema vial, resumen de actividades operativas) para llevar estadísticas de las causas de accidentalidad, personas lesionadas o muertas, sexo, edad, vehículos involucrados, lugar, tiempo, entre otras variables, haciendo del conocimiento, mensualmente, de esta información, a la Dirección de Vigilancia de Transporte Terrestre del Cuerpo de Policía Nacional Bolivariana.

12. Ejercer los controles necesarios conforme a la Ley de Transporte Terrestre sobre las condiciones de higiene, confort y seguridad en la circulación de vehículos de transporte público de su localidad.

Coordinación de control de investigación técnica de accidentes y vehículos

Objetivo: Realizar la investigación técnica de los accidentes o hechos de tránsito, vehículos de transporte terrestre y sustanciación de expedientes.

Funciones:

- 1.** Actuar en el levantamiento de accidentes o hechos de tránsito con daños materiales.
- 2.** Actuar como órganos de apoyo en materia de investigación penal, científica y criminalística, en lo que compete a faltas y delitos en accidentes o hechos de tránsito.
- 3.** Garantizar el resguardo de objetos y bienes de conductores, pasajeros y peatones involucrados en accidentes o hechos de tránsito.
- 4.** Realizar las operaciones para proceder a controlar, investigar y elaborar expedientes técnicos por concepto de accidentes o hechos de tránsito.
- 5.** Realizar inspecciones técnicas, mecánicas y físicas (vehículo, vía), levantamiento planimétrico y reconstrucción de accidentes o hechos de tránsito (convencional y virtual).
- 6.** Mantener el registro y control de los vehículos robados, hurtados y con placas extraviadas en su jurisdicción.
- 7.** Reportar ante el órgano competente la retención de un vehículo presuntamente hurtado o robado.

Coordinación de educación vial

Objetivo: Desarrollar en el territorio de su competencia las actividades educativas en materia de seguridad vial y prevención a usuarios y usuarias de las vías públicas y comunidad en general.

Funciones:

- 1.** Coordinar y planificar la educación y seguridad vial en el territorio de su competencia.
- 2.** Difundir la información a los usuarios y usuarias del sistema vial para hacer de su conocimiento la naturaleza e importancia que reviste la señalización vial.
- 3.** Orientar a los usuarios y usuarias del sistema vial acerca del correcto uso de la infraestructura vial para garantizar un desplazamiento seguro y conveniente.
- 4.** Contribuir en la difusión del contenido de la materia de tránsito y transporte terrestre en el sistema educativo formal, conforme a lo establecido en los currículos que para cada nivel se establecen (básica, media, diversificada, técnica y universitaria), en correspondencia con las directrices emanadas de las autoridades competentes.
- 5.** Difundir el contenido de la educación y seguridad vial a entes públicos y privados, usuarios de la vía pública y ciudadanía en general.
- 6.** Planificar, organizar y ejecutar programas permanentes en el ámbito de la educación vial (patrullas escolares, brigadas juveniles, brigadas universitarias, parques viales, aulas viales).
- 7.** Facilitar las herramientas necesarias que permitan un trabajo mancomunado entre la institución y los consejos comunales.
- 8.** Promover el análisis del entorno social para establecer planes de prevención, campañas, intercambios con entes gubernamentales, alianzas, convenios y acuerdos institucionales, públicos, privados e internacionales (Ministerio del Poder Popular para la Educación, Comisión Interministerial para la Atención, Prevención y Educación Vial, Ministerio del Poder Popular para la Salud, organizaciones no gubernamentales, UNICEF, entre otros).

Coordinación de Transporte Terrestre del Centro de Coordinación Policial

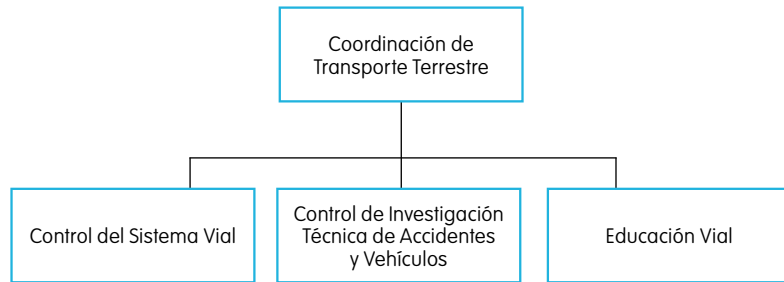
Objetivo: Diseñar, dirigir y controlar las funciones, planes y operativos ordinarios y especiales relacionados a las actividades de vigilancia, educación y seguridad vial.

Funciones:

- 1.** Elaborar el plan mensual de las funciones asignadas a la Coordinación de Vigilancia y Transporte Terrestre, ejerciendo el mando directo del personal a su cargo.
- 2.** Establecer los controles necesarios conforme a la Ley de Transporte Terrestre y las políticas de la Dirección de Vigilancia y Transporte Terrestre sobre las condiciones de higiene, confort y seguridad en la circulación de vehículos de pasajeros y de carga nacional e internacional, estudiantil, particular y privado.
- 3.** Promover la articulación con los servicios de transporte terrestre de los Centros de Coordinación Policial adyacentes, así como de otros cuerpos policiales estatales, municipales y otras instituciones del Estado que intervengan directa o indirectamente en la funcionalidad de las vías de circulación dentro del área de despliegue asignada.
- 4.** Diseñar y supervisar las estrategias para la prevención y atención de actos delictivos cometidos en las vías de comunicación terrestre.
- 5.** Velar por el cumplimiento efectivo y oportuno de la normativa vigente, instructivos y reglamentación en materia de vigilancia y control de tránsito terrestre por parte de la ciudadanía.
- 6.** Articular con las demás coordinaciones del Centro de Coordinación Policial para garantizar la correcta y eficiente prestación del servicio policial.
- 7.** Atender las recomendaciones y solicitudes de las comunidades en función del mejoramiento del servicio policial, con especial atención en materia de vigilancia y transporte terrestre.
- 8.** Supervisar las condiciones de los establecimientos destinados a la guarda y custodia de los vehículos retenidos.

9. Generar los reportes de solicitud y dotación de todo aquel material necesario para el correcto funcionamiento de la unidad.
10. Rendir cuentas al jefe o jefa del centro de coordinación policial de todos los procedimientos y actividades ejecutadas.

Estructura organizativa de la Coordinación de Transporte Terrestre



La Coordinación del Servicio de Transporte Terrestre adscrita al Centro de Coordinación Policial posee tres unidades que, dependiendo del volumen de las operaciones, pudieran conformarse como grupos de trabajo dentro de la coordinación; a saber: Control del sistema vial, Control de investigación técnica de accidentes y vehículos y Educación vial. Veamos sus objetivos y funciones.

Control del sistema vial

Objetivo: Controlar las estrategias que garantizan el uso de las vías y carreteras de forma segura, influyendo en el adecuado estado de las condiciones de señalización y dando seguimiento y cumplimiento al procedimiento administrativo de infracciones señalado en las leyes nacionales afines a la materia.

Funciones:

- 1.** Proponer y elaborar planes ordinarios, especiales y de contingencia en materia de transporte terrestre.
- 2.** Proponer estrategias para mejorar la función operativa y recomendar acciones que conduzcan a la efectividad del sistema vial.
- 3.** Generar reportes y alertas sobre las condiciones, pertinencia y necesidad de incorporación de señalización, así como del estado de la vialidad en el área de despliegue asignada.
- 4.** Garantizar el cumplimiento del procedimiento administrativo y recursos atinentes a la imposición de infracciones de acuerdo a lo establecido en la legislación vigente.
- 5.** Diseñar y supervisar los controles necesarios conforme a la Ley de Transporte Terrestre sobre las condiciones de higiene, confort y seguridad en la circulación de vehículos de transporte público en el área de despliegue asignada.
- 6.** Llevar el registro vigente de conductores infractores y vehículos implicados, generando reportes y análisis estadísticos, así como valoraciones temáticas de interés.
- 7.** Supervisar el cumplimiento de las normas y procedimientos en la operación y administración de los terminales públicos y privados de transporte de pasajeros y carga existentes en el área de despliegue.
- 8.** Generar estudios referentes a la operatividad del sistema vial en el área de despliegue asignada que permitan canalizar propuestas en materia de seguridad del tránsito.
- 9.** Controlar el proceso de retención y entrega material de vehículos y bienes relacionados, a sus legítimos propietarios una vez haya sido subsanada la causa de retención.
- 10.** Controlar el cuidado y mantenimiento de los medios materiales e instalaciones asignados a la coordinación de vigilancia y patrullaje para el cumplimiento de las funciones policiales.

11. Generar los reportes de solicitud y dotación de todo aquel material necesario para el correcto funcionamiento de la unidad.

12. Rendir cuentas al coordinador o coordinadora de vigilancia y transporte terrestre de todos los procedimientos y actividades ejecutadas.

Control de investigación técnica de accidentes y vehículos

Objetivo: Realizar la investigación técnica de los accidentes o hechos de tránsito; las acciones de revisión técnica, mecánica, física y serialización de vehículos, supervisión de servicios conexos y sustanciación de expedientes según su competencia.

Funciones:

1. Controlar, ejecutar e instruir -en los casos que corresponda- los procedimientos referentes al levantamiento de accidentes o hechos de tránsito con daños materiales, con lesionados y fallecidos.

2. Articular con la Coordinación de Control de Instalaciones u otras instancias –según sea el caso– el almacenaje y resguardo de las evidencias que resulten de las faltas y accidentes o hechos de tránsito, así como de objetos y bienes de conductores, pasajeros y peatones involucrados.

3. Elaborar informes técnicos por concepto de accidentes de tránsito y otros hechos viales cuando sean requeridos por instancias legalmente establecidas.

4. Controlar, registrar y ordenar inspecciones técnicas, mecánicas y físicas (vehículo, vía), así como el levantamiento planimétrico y reconstrucción de accidentes o hechos de tránsito.

5. Llevar un registro y control de los vehículos robados, hurtados y con placas extraviadas en el área de despliegue asignada, informando oportunamente a la comunidad y a las instancias competentes de las novedades al respecto.

6. Llevar un registro actualizado sobre los índices de accidentalidad de las vías de circulación.

7. Generar informes periódicos sobre la tipología de los accidentes o hechos de tránsito.

8. Sistematizar y reportar a la Dirección de Vigilancia de Transporte Terrestre del CPNB la información relacionada con la operatividad del área de despliegue (accidentes o hechos de tránsito, elementos del sistema vial, resumen de actividades operativas) para llevar estadísticas de las causas de accidentalidad, personas lesionadas o fallecidas, sexo, edad, vehículos involucrados, lugar, tiempo, entre otras variables.

9. Informar al ente competente los daños al patrimonio nacional, estatal o municipal causados por usuarios del sistema vial.

10. Auxiliar al Ministerio Público en la determinación de los hechos y la identificación de autores y partícipes en los casos de accidentes o hechos de tránsito con daños materiales, personas lesionadas o fallecidas según la competencia del funcionario policial.

11. Generar y controlar los procedimientos a seguir para la realización de las experticias requeridas en el levantamiento de accidentes o hechos de tránsito terrestre.

12. Garantizar la correcta ejecución de las operaciones propias del proceso de investigación y la sustanciación de los expedientes para comprobar la responsabilidad penal por concepto de accidentes o hechos de tránsito, en coordinación con los entes judiciales.

13. Coordinar y controlar las operaciones requeridas en los centros de inspección o lugares destinados para realizar las experticias de verificación de seriales y comprobación de las características físicas de vehículos, según la competencia del cuerpo policial correspondiente.

14. Controlar y registrar, en articulación con la Coordinación de Control de Instalaciones, el proceso de retención y entrega material de vehículos y bienes involucrados en accidentes o hechos de tránsito con lesionados o fallecidos, previa autorización de las instancias judiciales competentes.

15. Coordinar y notificar a la unidad de Control del Sistema Vial los procedimientos por infracción que se deriven de los accidentes o hechos de tránsito atendidos.

16. Llevar el registro vigente de accidentes o hechos de tránsito con lesionados y fallecidos según tipología y causas, generando reportes y análisis estadísticos, así como valoraciones temáticas de interés, a la Dirección de Vigilancia y Transporte Terrestre del CPNB.

17. Generar los reportes de solicitud y dotación de todo aquel material necesario para la correcta prestación del servicio.

18. Controlar el cuidado y mantenimiento de los medios materiales e instalaciones asignados para el cumplimiento de las funciones policiales.

19. Rendir cuentas al coordinador o coordinadora de vigilancia y transporte terrestre de todos los procedimientos y actividades ejecutadas.

Educación vial

Objetivo: Desarrollar en el área de despliegue las actividades educativas en materia de seguridad vial y prevención a usuarios y usuarias de las vías públicas y comunidad en general.

Funciones:

1. Desarrollar las políticas y planes de educación vial dirigidas a la ciudadanía, comunidad organizada e instituciones educativas, así como entes públicos y privados.

2. Generar acciones de orientación a usuarios y usuarias del sistema vial acerca del correcto uso de la infraestructura vial para garantizar un desplazamiento seguro y conveniente.

3. Facilitar, en coordinación con el servicio de Policía Comunal, las herramientas necesarias que permitan un trabajo mancomunado entre la institución y los consejos comunales referente a seguridad vial y prevención.

4. Diseñar e impartir cursos de orientación en materia de educación y seguridad vial para los conductores y funcionarios y funcionarias policiales que

pongan en peligro la circulación del tránsito y la seguridad, o necesiten una preparación o fortalecimiento al respecto.

5. Diseñar e impartir cursos orientados a quienes aspiren a obtener licencia de conducir en los diferentes grados o categorías establecidos en la legislación vigente.

6. Supervisar las escuelas de transporte, públicas o privadas, en su área de despliegue.

7. Generar los reportes de solicitud y dotación de todo aquel material necesario para el correcto funcionamiento de la unidad.

8. Rendir cuentas al coordinador o coordinadora de vigilancia y transporte terrestre de todos los procedimientos y actividades ejecutadas. ■



El despliegue del servicio de transporte terrestre

“Queremos un policía humanizado, honesto y responsable en el desempeño de sus funciones”.

*Consulta a comunidades,
El Achkar y Riveros, 2007*

Dentro del nuevo modelo policial, tal como se señaló en líneas anteriores, el servicio de transporte terrestre constituye una función más del cuerpo de policía y por tanto del funcionario policial que lo desempeña. Dentro de este nuevo modelo, se apuesta por la existencia de un funcionario policial integral formado para atender las situaciones propias de la seguridad ciudadana y también de la seguridad vial.

En este sentido, el despliegue de este servicio debe realizarse desde los Centros de Coordinación Policial, al igual que la gran mayoría de los servicios que presta la institución de policía. Específicamente, este servicio se despliega desde la Coordinación de Vigilancia y Patrullaje.

Esta disposición conlleva importantes cambios en la forma como tradicionalmente se desarrolla esta actividad y también grandes transformaciones en la mentalidad del funcionario y la funcionaria policial y en la cultura del servicio. Quizá actualmente, cuando la función del control de las vías y del transporte terrestre apenas se está incorporando a los cuerpos de policía, se percibe como algo extraño y difícil de alcanzar. El funcionario y la funcionaria que se ha desempeñado por muchos años como policía percibe que las labores asociadas con la seguridad vial son ajenas y que no le corresponden. De igual forma, quienes provienen del área de tránsito no ven como propias las labores relacionadas con el servicio de vigilancia y patrullaje. Estas son situaciones coyunturales que deben ser trabajadas por quienes actualmente se encuentran desempeñando el servicio de policía, pero que se espera puedan ser superadas con el tiempo, en la medida en que a través de la formación y el reentrenamiento se homologuen los conocimientos en ambas áreas, y que se incorporen las nuevas generaciones de funcionarios y funcionarias que se han capacitado desde un programa integral.

Es necesario no perder de vista que, dentro del nuevo modelo, nuestras policías se orientan hacia la integralidad de la actividad policial, es decir, que cada oficial de policía, independientemente de la función que se encuentre cumpliendo, está en la obligación de velar por el cumplimiento de la norma-

El despliegue de este servicio debe realizarse desde los Centros de Coordinación Policial, al igual que la gran mayoría de los servicios que presta la institución de policía. Específicamente, este servicio se despliega desde la Coordinación de Vigilancia y Patrullaje.

tiva legal que rige el tránsito terrestre y de coadyuvar en la implementación de mecanismos que permitan disminuir los índices de accidentalidad vial y la comisión de infracciones.

Un funcionario de policía integral debe estar preparado y habilitado legalmente para realizar las operaciones rutinarias de control de tránsito en el sistema vial y para el levantamiento de accidentes con daños materiales.

Es justo por lo anterior que en términos ideales el despliegue por escuadras y grupos (según lo establecido en la practiguía número 6, Por la calle del pueblo, y la practiguía número 16, Con el tiempo a nuestro favor) debe ser el mismo sobre el cual opere el servicio de transporte terrestre. Es decir, en un mismo sector operan funcionarios y funcionarias policiales que desempeñarán, según las características de su localidad y necesidades operativas, tareas particulares de tránsito terrestre, dentro de la función suprema de vigilar y patrullar o dentro de su servicio de vigilancia y patrullaje.

Recordemos brevemente cómo se estructura este despliegue, a partir de la definición de sectores, según lo establecido en las practiguías anteriormente citadas:

La sectorización es el proceso de división de una entidad federal, municipio o parroquia, en áreas de responsabilidad para el despliegue de un determinado servicio policial, como por ejemplo, el patrullaje (CGP, 2010). Cada cuerpo de policía, de acuerdo a la realidad específica del territorio sobre el cual opera (densidad poblacional, índice delictivo, topografía, entre otros aspectos), definirá los sectores y las áreas que mejor les favorezca. El sector es la unidad mínima de división del territorio y un área es el resultado de la agregación de varios sectores.

Ejemplo de Sectorización

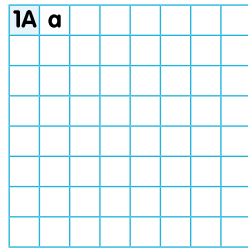


Gráfico 1: Sectores

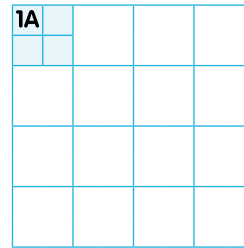


Gráfico 2: Áreas

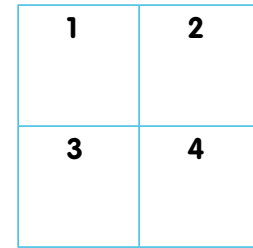


Gráfico 3:
Coordinación de Áreas

La sectorización también supone una nueva manera de organizar el servicio de vigilancia y patrullaje en los cuerpos de policía. Se trata de la organización de las escuadras. Dentro de la organización del pie de fuerza policial se identifican tres componentes fundamentales: unidades, escuadras y grupos¹.

Las unidades constituyen “el elemento básico operativo de despliegue policial. Su configuración varía según el medio utilizado para su desplazamiento. Una unidad de patrullaje está conformada por dos funcionarios policiales y el medio de transporte asignado. Así por ejemplo, en el caso de patrullaje vehicular, una unidad está constituida por un vehículo y dos oficiales de patrullaje; en el caso del servicio de patrullaje motorizado, una unidad se compone de dos funcionarios y dos motocicletas; y en el caso del servicio de patrullaje a pie, la unidad está compuesta sólo por dos funcionarios policiales” (CGP, 2010).

¹ Para mayor información acerca de la metodología para la definición de la sectorización para el servicio de patrullaje, se recomienda revisar la practiguía N° 6 *Por la calle del pueblo*, parte de la colección Baquía.

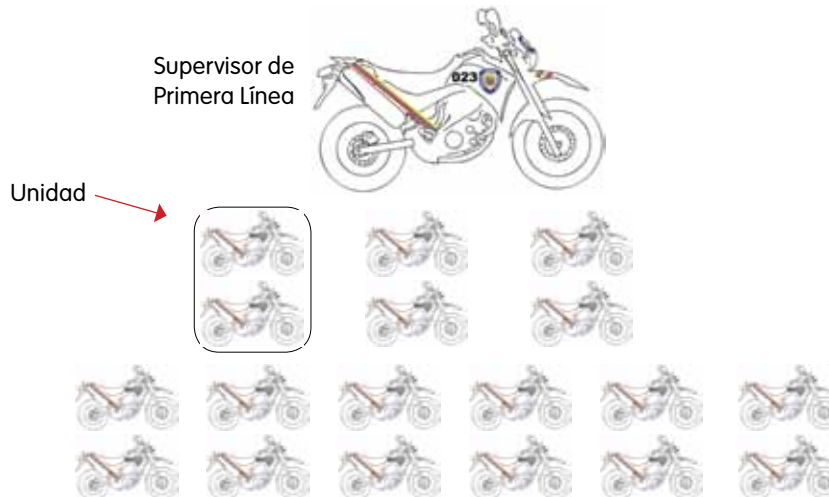
Patrullaje vehicular	Patrullaje motorizado	Patrullaje punto a pie
<p>Unidad</p>	<p>Unidad</p>	<p>Unidad</p>

La escuadra "es la agrupación táctica mínima dentro de la organización policial y está compuesta por un supervisor o una supervisora de primera línea que tiene a su cargo entre seis y nueve unidades" (CGP, 2010). Se muestra a continuación, a modo de ejemplo, la conformación de escuadras para el patrullaje vehicular y motorizado:

Ejemplo de escuadra de patrullaje vehicular

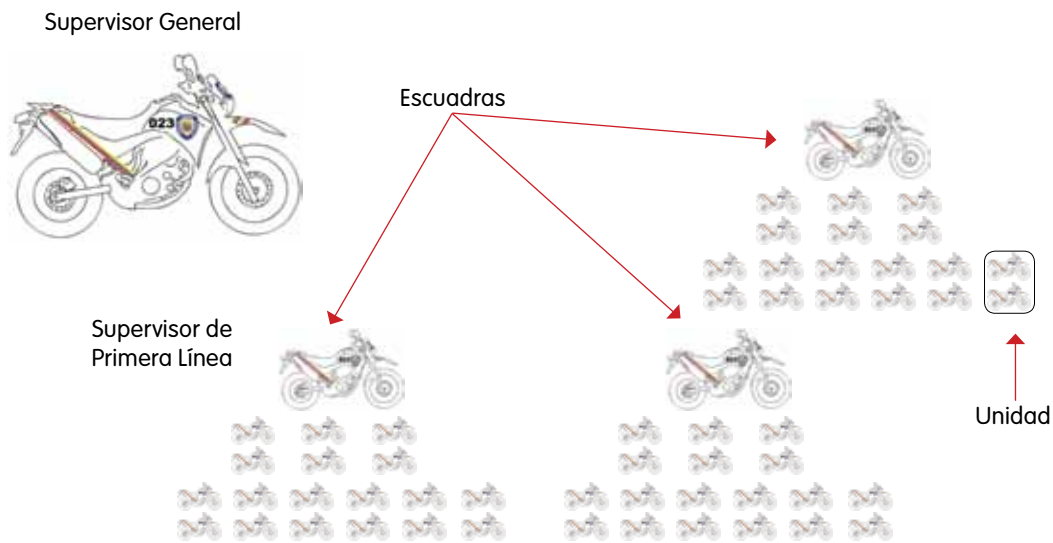


Ejemplos de escuadra de patrullaje motorizado

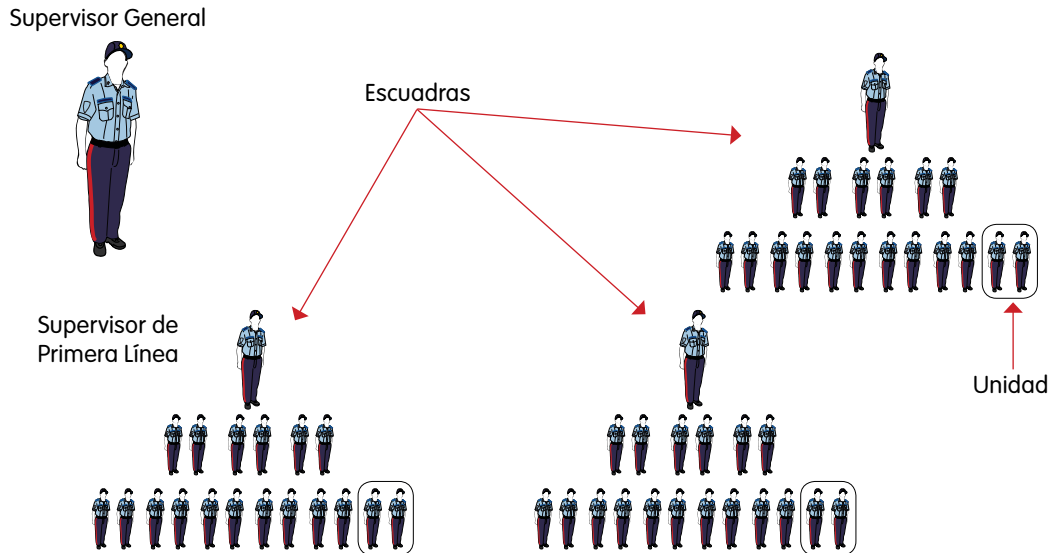


Finalmente, “**un grupo** es una agrupación táctica que reúne varias escuadras. Está compuesta por un supervisor o supervisora general que puede tener a su cargo entre dos y seis escuadras” (CGP, 2010).

Ejemplo de grupo de patrullaje motorizado



Ejemplo de grupo de patrullaje a pie



Los esquemas de supervisión son, por supuesto, los mismos. Se cuenta con la presencia de un supervisor o supervisora de primera línea, un supervisor o supervisora general y un coordinador o coordinadora del servicio de vigilancia y patrullaje, quienes tienen como responsabilidades fundamentales definir los criterios para el despliegue de los funcionarios o funcionarias policiales según lo establecido en el plan de vigilancia y patrullaje y su correspondiente variante operativa.

¿Y qué papel juega entonces la Coordinación del Servicio de Vigilancia y Transporte Terrestre del Centro de Coordinación Policial?

Esta coordinación es la responsable de:

- ▶ Velar por el cumplimiento de las líneas de políticas definidas por la Dirección de Transporte Terrestre.

- ▶ Velar por el cumplimiento y aplicación de la Ley de Transporte Terrestre y su reglamento, así como de los estándares definidos por el órgano rector sobre la materia.
- ▶ Coordinar acciones con otros centros de coordinación policial y otros cuerpos de policía para optimizar la prestación del servicio.
- ▶ Analizar las estadísticas sobre accidentalidad del territorio y enviar los reportes a la Dirección para la centralización de la información.
- ▶ Adelantar las acciones en materia de educación vial.
- ▶ Velar por la adecuada dotación para el servicio.
- ▶ Atender los asuntos que requieran un alto grado de especialización en la materia. Por ejemplo, el levantamiento de accidentes o hechos de tránsito con lesionados y fallecidos en caso del Cuerpo de Policía Nacional Bolivariana.
- ▶ Gestionar todo lo relacionado con el establecimiento de boletas y multas.
- ▶ Controlar y sustanciar los expedientes de las infracciones de tránsito y accidentes.
- ▶ Gestionar lo referente a la actividad de remolque de vehículos, retenciones y devolución a sus propietarios.

La determinación del número de funcionarios y funcionarias policiales que debe tener el servicio de vigilancia y patrullaje, considerando que se encuentran incluidas dentro de sus funciones aquellas inherentes al servicio de transporte terrestre, necesariamente requiere de la realización de un diagnóstico detallado y de la formulación de un plan que permita identificar con criterios técnicos, no de forma empírica, las áreas conflictivas y las necesidades reales del servicio. Sólo esta investigación podrá indicar con exactitud el número de funcionarios policiales requeridos en una determinada área o sector de patrullaje.

El diagnóstico sobre la situación del transporte terrestre

La definición acerca de qué lugares y en qué momentos los funcionarios y funcionarias policiales de una escuadra determinada deben atender los asuntos vinculados con la seguridad vial, está determinada por dos aspectos:

1. El resultado que el diagnóstico sobre vialidad arroje en una localidad (que apunta a situaciones de carácter más recurrente y sostenido en el tiempo) y que debe ser incorporado dentro del Plan de Vigilancia y Patrullaje del Centro de Coordinación Policial.
2. Las situaciones coyunturales sobre accidentalidad, conflictos en la vía u otros sucesos que sean reportados a través del puesto de comunicaciones del centro de operaciones policiales (COP).

Un elemento técnico imprescindible para el despliegue del servicio de transporte terrestre es la elaboración de un diagnóstico en donde se monitoreen y evalúen aspectos medulares relacionados con seguridad vial y movilidad. El mismo debe contemplar variables epidemiológicas y factores sociales vinculados al uso del tiempo y la circulación.

“Para orientar las políticas de seguridad vial se necesitan datos sobre el número, tipo de accidentes y sus consecuencias, así como el conocimiento detallado de las circunstancias en que se producen” (Planzer, 2005).

En este sentido, un primer momento del diagnóstico es la obtención de datos preliminares e investigación de la situación local. Durante esta fase se identificarán las principales fuentes de información, se definirán las variables a evaluar y el diseño metodológico de los instrumentos. Para realizar esta tarea se debe desarrollar un trabajo de investigación bajo criterios técnicos, que debe contemplar aspectos propios de cada localidad y contar, de ser posible, con el apoyo de personal capacitado en procesos de medición y evaluación de indicadores.

En términos generales, los tipos de indicadores sugeridos para la elaboración del diagnóstico son:

Un elemento técnico imprescindible para el despliegue del servicio de transporte terrestre es la elaboración de un diagnóstico en donde se monitoreen y evalúen aspectos medulares relacionados con seguridad vial y movilidad. El mismo debe contemplar variables epidemiológicas y factores sociales vinculados al uso del tiempo y la circulación.

En lo que corresponde al servicio de vigilancia y transporte terrestre se requiere de la coordinación entre los distintos cuerpos con despliegue en un determinado territorio, siempre en consideración de lo establecido en el reglamento sobre los criterios y niveles de actuación elaborado por el Consejo General de Policía y lo establecido por las Leyes de la República.

1. Indicadores relacionados con accidentes y heridos
2. Indicadores orientados a evaluar la movilidad y las áreas de conflicto

Finalmente, una vez compilados los datos se deben establecer mecanismos técnicos para validar la información, a través del cruce de datos de diversas fuentes públicas y privadas especializadas en el tema. La misma debe ser sistematizada para su consideración en el momento de la planificación, ejecución y evaluación de las acciones contempladas en el plan de vigilancia y patrullaje del Centro de Coordinación Policial².

Partiendo de la realización del diagnóstico, es posible entonces formular un plan de seguridad vial que permita distribuir de forma efectiva y racional el pie de fuerza con el que cuenta el Centro de Coordinación Policial, para atender las necesidades de seguridad integral de la población.

A continuación se presenta un esquema de plan de seguridad vial, que puede orientar a los cuerpos de policía en su elaboración (ver Tabla pág. 49).

La coordinación interinstitucional en la prestación del servicio de transporte terrestre

Así como en muchos de los servicios de policía, en lo que corresponde al servicio de vigilancia y transporte terrestre se requiere de la coordinación entre los distintos cuerpos con despliegue en un determinado territorio, siempre en consideración de lo establecido en el reglamento sobre los criterios y niveles de actuación elaborado por el Consejo General de Policía y lo establecido por las Leyes de la República.

La Ley de Transporte Terrestre establece en el artículo 4 que “la regulación del transporte terrestre corresponde a los organismos competentes en esta materia. La competencia se distribuye entre el Poder Público nacional, estatal y municipal”. Se establecen en esta Ley las competencias específicas para los tres niveles:

² Mayor información acerca de la formulación del plan de vigilancia y patrullaje puede consultarse en la practiguía 6, *Por la calle del pueblo*.

Propuesta plan de seguridad vial

- 1. Caracterización del área de despliegue**
 - a.** Ubicación geográfica
 - b.** Extensión territorial
 - c.** Tipo de topografía
 - d.** Principales intereses económicos
 - i.** Mercados
 - ii.** Empresas
 - iii.** Puerto o aeropuerto
 - iv.** Sitios turísticos
 - v.** Otros
 - e.** Principales intereses públicos
 - i.** Instituciones del Estado, gobernaciones, alcaldías
 - f.** Principales intereses políticos
 - i.** Embajadas
 - ii.** Consulados
 - iii.** ONG
 - g.** Características de la estructura vial (carretera, autopistas, puentes, etc.)
 - i.** Tipos de vías
 - ii.** Longitud de la red vial
 - iii.** Porcentaje de vías urbanas, interurbanas
- 2. Diagnóstico sobre la seguridad vial de área de despliegue**
 - a.** Información y/o estadísticas sobre la tipología de los accidentes o hechos de tránsito.
 - b.** Información y/o estadísticas sobre el tipo de vehículo implicado en los accidentes o hechos de tránsito.
 - c.** Información y/o estadísticas sobre los lugares (sectores, aéreas) donde ocurren los accidentes o hechos de tránsito.
 - d.** Información y/o estadísticas de las autopistas, carreteras e intersecciones donde ocurren los eventos.
 - e.** Información y/o estadísticas sobre las víctimas y tipos de víctimas (edad, sexo)
 - f.** Información y/o estadísticas sobre las principales causas de accidentes o hechos de tránsito (imprudencia, exceso de velocidad, fallas mecánicas, etc.)
 - g.** Información y/o encuesta de opinión de la comunidad sobre el problema de seguridad vial
 - h.** Información estadísticas sobre las áreas de conflicto (si no existe esta información, realizar el estudio pertinente, paso 3)
 - i.** Porcentaje de vías que están en deterioro o en condiciones inadecuadas
 - j.** Información sobre la ausencia de señales informativas o deterioro de las demarcaciones (señalización vial)
- 3. Identificación del área de conflicto**
 - a.** Volumen del tránsito
 - b.** Densidad del tránsito
 - c.** Volumen horario
 - d.** Tránsito anual, mensual, semanal o diario
 - e.** Tránsito horario
 - f.** Velocidades promedio
- 4. Análisis o conclusiones del diagnóstico**
- 5. Definición de prioridades**
- 6. Delimitación del plan y ámbitos de aplicación**
- 7. Definición de los objetivos**
- 8. Elaboración del plan de acción (plan operativo)**

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

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

“De la competencia del Poder Público Municipal, artículo 7. Es de la competencia del Poder Público Municipal, en materia de transporte terrestre, la prestación del servicio de transporte terrestre público urbano y el establecimiento de zonas terminales y recorridos urbanos, para el transporte suburbano e interurbano de pasajeros y pasajeras con origen y destino dentro de los límites de su jurisdicción, bajo las normas de carácter nacional aplicables,

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

Aunque en la ley se establecen algunas competencias que son específicas para cada uno de los niveles, la realidad es que existen varias de ellas que pueden ser ejecutadas por los distintos niveles. Es en estos casos donde debe prevalecer la coordinación interinstitucional para determinar en qué lugares actuarán los funcionarios y funcionarias de uno u otro cuerpo de policía, siempre en atención a los criterios y niveles de actuación definidos por el reglamento correspondiente.

Veamos un ejemplo, en la extensa ciudad de Caracas es posible que la policía municipal de un determinado municipio, como el de Baruta, asuma lo relacionado con el control de la circulación por calles y avenidas y la atención de los accidentes o hechos de tránsito. No obstante, por lo estratégico que puede resultar mantener la circulación en una determinada calle o avenida, o porque se encuentre algún organismo público de importancia, el Cuerpo de Policía Nacional Bolivariana puede reservarse la atención del tránsito en ese punto específico.

La coordinación entre los diferentes entes es pues fundamental en este sentido, siempre y cuando sean considerados los aspectos arriba señalados.

La puesta en operación del servicio de vigilancia y patrullaje por parte de los cuerpos de policía, incorporando las funciones de control del sistema vial requiere de un equipamiento adicional al establecido en el manual sobre dotación y equipamiento para los cuerpos de policía.

Dotación y equipamiento del servicio

La puesta en operación del servicio de vigilancia y patrullaje por parte de los cuerpos de policía, incorporando las funciones de control del sistema vial (dirección del tránsito y aplicación de boletas y multas por la comisión de infracciones), la investigación técnica de accidentes o hechos de tránsito y vehículos, y la educación vial, requiere de un equipamiento adicional al establecido en el manual sobre dotación y equipamiento para los cuerpos de policía (pertenencia policial), publicado por el Consejo General de Policía. El equipamiento adicional requerido es el siguiente:

Equipamiento Básico:

Adicional al equipamiento básico del funcionario y funcionaria policial establecido por la resolución en la materia, es fundamental que para la prestación del servicio de transporte terrestre el funcionario y la funcionaria policial cuenten con: chaleco reflectivo; dispositivo electrónico para practicar citaciones por infracción o boleteras de multas; maletín de trabajo con tabla de apoyo, formatos para el levantamiento de accidentes, flexómetro (metro), regla o plantilla, lapicero de color negro, equipo electrónico para la prueba de alcoholemia.

Equipamiento Completo:

1. Equipamiento básico para el funcionario y funcionaria policial: Descrito anteriormente.

2. Equipamiento complementario para el funcionario y funcionaria policial: GPS, brújula, cámara fotográfica, escalímetro, curvilímetro, equipo para pruebas toxicológicas (drogas, fármacos y alcohol).

3. Unidades de Investigación de Accidentes: Son vehículos tipo van, camión o minibús especialmente acondicionados y dotados de equipos de investigación, tales como cámaras filmadoras, fotográfica, GPS, dispositivos que permitan determinar el consumo de alcohol o de sustancias estupefacientes o psicotrópicas, grabadoras, odómetros, gato hidráulico, equipos informáticos, material de oficina para tomar entrevistas a personas involucradas y testigos

en el sitio del accidente, plantas generadoras de electricidad, teodolito, entre otros instrumentos.

4. Unidades de remolque: Se sugiere sean de diferente tamaño, que permitan remolcar o transportar vehículos livianos y pesados a los estacionamientos respectivos, por diferentes causas señaladas en la Ley de Transporte Terrestre (esto es de carácter optativo, considerando que esta labor puede realizarse con el apoyo de entes privados).

5. Aulas móviles: Son unidades automotoras especialmente acondicionadas para dictar cursos de educación y seguridad vial a conductores que pongan en peligro la circulación del tránsito, así como a la comunidad en general.



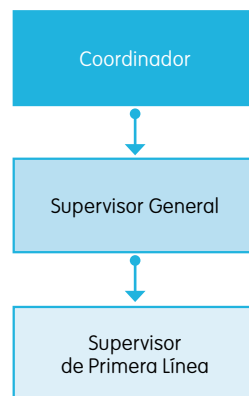
Supervisión y control para el Servicio de Transporte Terrestre

“Una práctica mala que hacemos nosotros, los policías, es que no existe la autoridad o no queremos hacerle a un funcionario la observación de que está haciendo algo malo”.

*Consulta a comunidades,
El Achkar y Riveros, 2007*

Las actividades de control y supervisión están orientadas a comprobar el desarrollo y funcionamiento de los procedimientos y acciones que contribuyen a la ejecución de la labor policial, en especial aquellas relacionadas con el servicio de transporte terrestre.

Los procesos de control y supervisión diseñados para regular la actividad asociada a la materia vial se articulan al mismo esquema de funcionamiento del servicio de vigilancia y patrullaje. Por lo tanto, se conserva la estructura de tres (3) niveles dispuestos jerárquicamente con responsabilidades y atribuciones claramente definidas y diferenciadas. En consecuencia, tanto la planificación del despliegue como las actividades asociadas al control y supervisión deben responder a los criterios organizacionales expuestos en la practiguía N° 6: sobre el sistema integrado de información y dirección de las operaciones policiales (CGP, 2010).



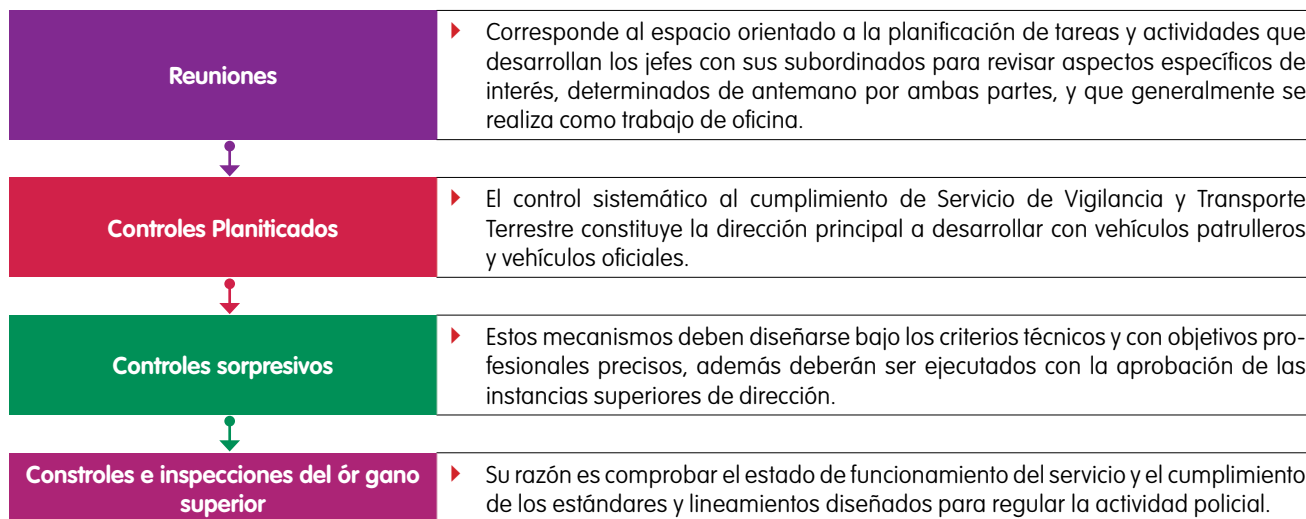
Los procesos de control y supervisión diseñados para regular la actividad asociada a la materia vial se articulan al mismo esquema de funcionamiento del servicio de vigilancia y patrullaje.

Actividades para el control y la supervisión

Algunas de las principales actividades para el control y supervisión en la concepción más amplia del sistema de vigilancia patrullaje son:

- ▶ Nivel de actualización del componente de Transporte Terrestre dentro del Plan de Vigilancia y Patrullaje; su correspondencia con el sistema de trabajo concebido.
- ▶ Cumplimiento de las reuniones periódicas para determinar los tipos de operaciones.
- ▶ Cumplimiento diario, y en cada turno, de los servicios previstos en el del componente de Transporte Terrestre dentro del Plan de Vigilancia y Patrullaje y su operatividad.
 - ▶ Estado de cumplimiento de las actividades de preparación de los funcionarios y funcionarias, entre ellas la preparación para el servicio.
 - ▶ Aplicación, por los oficiales, del Sistema de Indicadores para medir y valorar el desempeño laboral de sus subordinados durante el cumplimiento de la función.

Principales formas para el control y la supervisión



Recomendaciones finales

Con la intención de promover una eficiente y transparente prestación del servicio es imperativo satisfacer un conjunto de condiciones básicas para su instalación y ejecución, entre ellas se encuentran:

1. Recomendaciones previas a la instalación del servicio:

- ▶ En concordancia con lo establecido en la practiguía Con el tiempo a nuestro favor, se deben implementar los criterios convenidos para la reducción de la jornada laboral en turnos de ocho (8) horas, con el propósito de garantizar la eficiencia y calidad del servicio a partir de la disposición racional y ajustada a derecho de la fuerza laboral disponible en cada cuerpo policial.
- ▶ Es imprescindible adoptar los lineamientos sugeridos para el despliegue del servicio de vigilancia y patrullaje diseñados a partir del esquema de sectorización propuestos en la practiguía Por la calle del pueblo. Esto permitirá un adecuado ordenamiento de la capacidad operativa de la institución.
- ▶ Se sugiere realizar un análisis presupuestario de la institución con el propósito de evaluar y garantizar los recursos necesarios para poner en funcionamiento el servicio de transporte terrestre. Para ello es importante que se ponderen los elementos administrativos, técnicos, de equipamiento y dotación, además de la proyección de crecimiento que supone la instalación de este servicio.
- ▶ El servicio de transporte terrestre debe ser abordado desde una perspectiva holística que promueva la complementariedad con los otros servicios y áreas del cuerpo policial, potenciando las especificidades propias de esta especialidad e integrando sus actividades con las labores preventivas y de patrullaje relacionadas a la naturaleza de la función policial.

2. Sobre los procesos de planificación y evaluación del servicio:

- ▶ Promover el uso sistematizado de instrumentos de planificación que permitan un reconocimiento más efectivo y eficiente de la situación operativa del territorio, además de las causas y condiciones que favorecen la

“Hay principios y valores que se están resquebrajando en algunos policías. Esos valores es lo que llamamos espíritu de cuerpo, de servidores sociales”.

*Consulta a funcionarios policiales,
El Achkar y Riveros, 2007*

El servicio de transporte terrestre debe ser abordado desde una perspectiva holística que promueva la complementariedad con los otros servicios y áreas del cuerpo policial, potenciando las especificidades propias de esta especialidad e integrando sus actividades con las labores preventivas y de patrullaje relacionadas a la naturaleza de la función policial.

ocurrencia de accidentes o hechos de tránsito, los problemas de movilidad y el delito en general.

- ▶ Monitorear la aplicación de indicadores que permitan evaluar el impacto de las operaciones policiales relacionadas con el servicio de transporte terrestre, con especial interés en aquellos asociados a la reducción de los índices de muertes y accidentes vinculados a factores viales.
- ▶ Llevar registros y controles estadísticos pormenorizados de las distintas actuaciones asociadas al servicio, diferenciadas por tipo, causas probables, género, grupo etario, entre otras características que faciliten el cruce de variables para un análisis científico de la información, reportando esta investigación mensualmente a la Dirección de Transporte Terrestre del CPNB.
- ▶ Construir una base de datos con la información recabada a partir del aporte estadístico propio y de otros servicios. La misma debe ser periódicamente actualizada y cotejada con otras fuentes de información de entes públicos municipales, estatales o nacionales.

3. Orientadas a promover la eficiencia de la prestación del servicio:

- ▶ Diseñar mecanismos y estrategias adaptables a las complejidades y particularidades de cada comunidad, grupo social, o hecho delictivo, con el fin de lograr una mayor eficacia operativa.
- ▶ Integrar el servicio de transporte terrestre a las tareas de descubrimiento y búsqueda de información de la actividad delictiva, a través de los aportes específicos que ofrece esta especialidad.
- ▶ Impulsar en la comunidad una percepción positiva del trabajo del servicio, mediante el establecimiento de vínculos y relaciones tendientes al fortalecimiento de la seguridad vial, de la prevención del delito y de la atención preferente de las informaciones de interés policial que se obtengan de la ciudadanía.

- ▶ Dotar al área organizativa con una adecuada capacidad de dirección y la mejor composición de personal calificado y recursos materiales que se pueda lograr, para garantizar la autosuficiencia en su actividad operativa.
- ▶ Incrementar los mecanismos de evaluación, control y supervisión en los distintos niveles jerárquicos, atendiendo siempre a criterios técnicos, profesionales, transparentes y equitativos.
- ▶ Concebir la integralidad del sistema, combinando acciones en cooperación con otros organismos de seguridad del Estado para lograr mejores resultados en el descubrimiento y la respuesta.



Referencias bibliográficas

Antillano, Andrés; y Gabaldón, Luis Gerardo (2007) La Policía Venezolana. Desarrollo Institucional y Perspectivas de Reforma al Inicio del Tercer Milenio. Tomo II. Caracas.

Consejo General de Policía (2010). Por la calle del pueblo. Practiguía sobre el sistema integrado de información y dirección de las operaciones policiales. Caracas.

El Achkar, Soraya y Riveros, Amaylin (editoras) (2007) La consulta nacional sobre la reforma policial en Venezuela: una propuesta para el diálogo y el consenso. Comisión Nacional para la Reforma Policial, Caracas.

Ministerio del Poder Popular para la Salud (2010). Anuario Epidemiológico año 2008. Caracas.

Planzer, Rosemarie (2005). La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe. Situación actual y desafíos. CEPAL, Santiago de Chile.

Publicaciones y documentos oficiales

Constitución de la República Bolivariana de Venezuela

Ley Orgánica del Servicio de Policía y del Cuerpo de Policía Nacional Bolivariana

Ley del Estatuto de la Función Policial

Ley de Transporte Terrestre

Reglamento del Cuerpo de Policía Nacional Bolivariana









COLECCIÓN BAQUÍA

Reglas mínimas de estandarización para los cuerpos policiales

PRACTIGUÍAS

1. BAQUIANA DE LUZ

Practiguía de Recomendaciones Iniciales a Cuerpos de Policía estatales y municipales

2. ORDEN EN LA SALA

Practiguía para la adecuación de la base jurídica y estructura organizativa de los cuerpos de policía

3. UTOPIA EN VOCES DIVERSAS

Practiguía para la homologación y reclasificación de rangos policiales

4. ESTANCIAS ESENCIALES

Practiguía sobre instalaciones policiales

5. EQUITATIVAMENTE DIFERENTES

Practiguía para la equidad de género en los cuerpos de policía

6. POR LA CALLE DEL PUEBLO

Practiguía sobre el sistema integrado de información y dirección de las operaciones policiales

7. ASUNTOS AUTÉNTICOS

Practiguía de rendición de cuentas

8. EL ESPEJO NOS HABLA

Practiguía para la atención a la víctima

9. GENTE PARA SERVIR

Practiguía sobre servicio de policía comunal

10. OPCIÓN POR LA DIGNIDAD

Practiguía para el ingreso a la academia policial

11. SUMANDO VOLUNTADES

Practiguía para el ingreso a cuerpos de policías

12. FIEL EN EL EQUILIBRIO DE MI ACTUACIÓN

Practiguía para la evaluación del desempeño

13. DIGNIFICACIÓN LABORAL

Practiguía de gestión y medio ambiente laboral

14. MIRADA JUSTA PARA UN DEBIDO PROCESO

Practiguía sobre investigaciones y procesamiento policial

15. COMUNIDAD DE DECISIÓN

Practiguía sobre reuniones policiales para la toma de decisiones

16. CON EL TIEMPO A NUESTRO FAVOR

Practiguía sobre la reducción de la jornada laboral en los Cuerpos de Policía

17. RESPONSABILIDAD DE CUIDO

Practiguía para la gestión de riesgos y administración de desastres

18. LA CLAVE DEL ACUERDO

Practiguía para la resolución pacífica de conflictos

19. CAMINO DE IDA Y VUELTA

Practiguía para la organización y despliegue del servicio de transporte terrestre

MANUALES DE RESOLUCIONES

1. PERTENENCIA POLICIAL

Manual sobre dotación y equipamiento

2. TU FUERZA ES MI MEDIDA

Manual de uso progresivo y diferenciado de la Fuerza policial

3. PASOS Y HUELLAS

Manual sobre procedimientos policiales

4. UN ARTE EN COMÚN

Manual de ceremonial y protocolo

5. CRÓNICAS TERRESTRES

Manual de procedimientos de transporte terrestre