

## **EVENTOS DE TRÁNSITO, NORMATIVIDAD Y SU APLICACIÓN COMO MECANISMO PARA SU REDUCCIÓN**

1.Ervin Eduardo Arboleda Henao.

### **1. INTRODUCCIÓN**

En Colombia, actualmente se viene acrecentando una problemática en lo referente al gran número de víctimas fatales por los accidentes de tránsito terrestre, situación que toca no solo sensibilidades a nivel del núcleo de la familia, sino también entre otras, las que se refieren al cumplimiento de los fines esenciales del Estado. En un intento de encontrar una solución, nuestro congreso y las respectivas autoridades administrativas en materia de tránsito y transporte, han expedido un gran número de normas que desde su contenido pareciera que tienen un sentido que propone verdaderamente una solución, sin embargo, esto pareciera no ser efectivo, ya que las estadísticas lamentablemente muestran todo lo contrario.

Pereira es solo uno de los más de 1.000 municipios que conforman políticamente esta Nación, pero no es ajeno a esta problemática y peor aún, sus cifras hoy nos muestran que por el número de habitantes está ubicado entre los principales contribuyentes a esta problemática.

La Constitución Nacional trae implícita una consigna primordial del objetivo de lo que es un Estado social de derecho, es así que, entre otros, en el contenido del preámbulo y el artículo 2º de la misma, describe dentro de sus fines la necesidad de la protección de la vida y el orden social, situación que se ve afectada por una creciente problemática que va en contravía de estos propósitos y es lo referente a la mortalidad por los accidentes de tránsito, sumadas a las consecuencias subsidiarias que estos conllevan.

Las consecuencias de los eventos de tránsito como problema de salud pública son consideradas la segunda causa de mortalidad en las personas, no solo en el país sino también en el mundo, ya que de acuerdo con un informe presentado por la O.M.S. (2017). se estima que cada año mueren en el mundo cerca de 1,25 millones de personas y entre 20 y 50 millones, sufren traumatismos no letales. Tomado de: <https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>.

Una sociedad que, motivada por la revolución industrial, el apogeo y desarrollo capitalista y que ha crecido desbordadamente en lo atinente a la interacción de personas y vehículos, no se puede quedar corta e inerte en la consecución de herramientas que ataquen de fondo, un problema que deja una gran pérdida de vidas humanas e impactos socio económicos.

Se entiende por accidente de tránsito; jurídicamente denominado “evento de tránsito”, en razón a que, si se denominara penalmente como accidente, ya se estaría denotando que no existe culpa o dolo y por consiguiente no sería necesario investigarse como delito o hecho punible y es solo la autoridad competente, la que mediante proceso determina esta situación; al suceso ocasionado en el que haya intervenido al menos un vehículo o automotor en movimiento, en una vía pública o privada con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y/o animales y que, como consecuencia de su circulación o tránsito, o que, por violación de un precepto legal o reglamentario de tránsito, causa daño en la integridad física de las personas (Decreto 3990 de 2007). En la actualidad, la regulación en materia de tránsito terrestre en Colombia se encuentra plasmada en la Ley 769 de 2002, la cual tuvo unos ajustes normativos con las leyes 1383 de 2010, 019 de 2012, 1548 de 2012 y 1696 de 2013, éstas dos últimas fueron de gran controversia, toda vez que endurecieron las sanciones en materia de embriaguez, incrementando sustancialmente el valor de las multas y adicionado más sanciones

administrativas e incluso las de tipo penal, motivadas inicialmente por lo sucedido con un honorable senador de la República, el cual fue sorprendido conduciendo bajo efectos del alcohol en una de las ciudades de la costa atlántica colombiana y posteriormente, obedeció a una serie de eventos de tránsito, en los que fallecieron varias personas por causa de conductores en estado de embriaguez. De esta manera el estudio guía a plantear la siguiente pregunta:

¿Qué tan efectiva resulta la aplicación de las sanciones por violación a las normas de tránsito terrestre, como mecanismo para evitar los eventos de tránsito, en el Municipio de Pereira?

Una vez planteada esta pregunta, se procedió indagar sobre la efectividad de las normas en materia de tránsito terrestre aplicadas en el Municipio de Pereira, con el propósito de identificar las normas vigentes en materia de tránsito terrestre, revisar las sanciones de tránsito terrestre impuestas a los infractores de las normas en el Municipio de Pereira y relacionar las sanciones impuestas a los infractores de estas normas con los niveles de accidentalidad en materia de tránsito terrestre en el Municipio de Pereira. Puesto que el propósito de una Nación que busca el Estado Social de Derecho involucra la protección de sus asociados y debe motivar el verdadero valor de la vida como bien común. Teniendo en cuenta lo anterior, el presente artículo de investigación se fundamentó en analizar la efectividad de normatividad existente en materia de tránsito terrestre, aplicada para el caso en concreto en el Municipio de Pereira, como un mecanismo que busca la reducción de la accidentalidad y sus consecuencias.

El resultado de este análisis aporta a la disciplina jurídica, fundamentos relevantes, pues al encontrar la base de la efectividad de las normas aplicadas en Materia de tránsito terrestre, se puede llegar a concluir, causales de accidentalidad que, junto con políticas de prevención adecuadas, propongan la construcción de menos normas, pero con una mayor efectividad.

## **2. METODOLOGÍA**

El enfoque utilizado fue cualitativo, dado que el interés principal de este artículo era analizar la efectividad de la aplicación de las sanciones a las normas de tránsito, como mecanismo de prevención de los eventos de tránsito.

El tipo descriptivo explicativo, debido a que se pretendía caracterizar el fenómeno que surge, de sancionar a los infractores de las normas de tránsito terrestre, a manera de generar un impacto persuasivo, para disminuir los índices de accidentalidad.

La técnica se basó en, una encuesta semi estructurada compuesta por cinco preguntas de carácter mixto y la revisión documental de normativa vigente, en materia de tránsito terrestre.

El instrumento fue un cuestionario realizado durante el mes de agosto de 2018, a infractores de las normas de tránsito, que asistieron al curso obligatorio para la exoneración del 50% de la sanción al CIA (Centro Integral de Atención) del Instituto de Movilidad de Pereira.

## **3. HALLAZGOS**

Por medio de la encuesta, se evidencio que en su mayoría los infractores, desconocían el marco normativo, no realizaron el curso teórico para la obtención de la respectiva licencia de conducción y su aprendizaje se realizó de manera empírica, además, desconocen las consecuencias jurídicas en las que se pueden ver involucrados en los eventos de tránsito, reconociendo que, en las infracciones comúnmente conocidas, su actuar no obedece principalmente a evitar un accidente, sino a ser sancionados.

A través de la capacitación, se evidencio que la mayoría de los infractores fueron receptivos a la formación, al reconocer las consecuencias legales en que se pueden ver involucrados al enfrentar un evento de tránsito y al identificar que es mucho más conveniente acatar las normas, en razón no de la sanción, sino de la autoprotección.

Mediante la recolección de datos estadísticos, se observó que, las cifras de las víctimas fatales por los eventos de tránsito, anualmente no muestran una reducción significativa, por el contrario, van en aumento alcanzando cifras alarmantes a nivel mundial y el municipio de Pereira, aporta un alto índice a nivel nacional, a pesar, de las estrategias que plantean los diferentes organismos desde sus competencias y que una de las más utilizadas, como lo es la imposición de sanciones económicas por infracciones a las normas de tránsito, está siendo poco efectiva para el cumplimiento de este objetivo.

En Colombia según estadística presentada por el I.N.M.L Y C.F (Instituto Nacional De Medicina Legal Y Ciencias Forenses), al 30 de noviembre de 2018 se presentaron 5844 muertes en accidentes de tránsito. Tomado de: <http://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas/boletines-estadisticos-mensuales> , ya cada año son cerca de 6500 personas las que muren en nuestro país por esta situación; En Pereira en el año 2018 murieron 80 personas en estos eventos de tránsito, 11 casos más que en el año 2017 y 1.897 resultaron lesionados en 1291 accidentes. Según Informe del consejo de seguridad Instituto de Movilidad de Pereira (enero de 2019); En esta ciudad fueron capacitados desde el área de la educación, prevención y la seguridad vial 112.000 personas aproximadamente. Pereira, es uno de los más de 1000 Municipios, que conforman este país, pero su gran crecimiento no solo económico, social,

comercial y geográfico, la han ubicado como una de las principales ciudades que se ve afectada por este acontecer.

Así como causales de accidentalidad, en la actualidad en Colombia existen variedad de normas acompañadas de unas sanciones económicas, administrativas y en algunos casos penales, que regulan el tránsito terrestre, esto como un intento desde la parte coercitiva del Estado, por tratar de generar una persuasión entre quienes intervienen de distintas maneras las vías, desde la cotidianidad; sin embargo, la realización de una cantidad enorme de multas, no refleja ser una medida eficiente, al compararlas con el incremento en la mortalidad que se presenta en la accidentalidad, desdibujando que el propósito o finalidad de la sanción, la cual es, reducir considerablemente dichas consecuencias.

En contexto, la Ley 769 de 2002 (Código Nacional de Tránsito Terrestre), la cual ha sido modificada con las leyes 1383 de 2010, ley 019 de 2012, 1696 de 2013, reglamentada por el Ministerio del Transporte y a nivel territorial, por las entidades nacionales, departamentales y municipales competentes, en cada una de sus jurisdicciones, han implementado un número enorme de infracciones a las normas de tránsito y al control de los distintos roles desempeñados por los actores de las vías, pero al hacer un sondeo entre estos actores, es evidente que todo ese amplio marco normativo, es desconocido por la mayoría y el acatamiento de algunas de las normas que conocen, como por ejemplo, la de conducir un vehículo haciendo uso de sistemas de comunicación como los celulares, sin embargo, al momento de la comisión de la infracción, el actor vial, se preocupa más por tener en cuenta si existe una autoridad de tránsito que lo pueda observar y realice el control a través de la orden de comparendo y no a las posible consecuencias de dicha imprudencia.

Otro ejemplo, es lo que sucede frente a la obtención de la respectiva licencia de conducción, contemplada en el Código Nacional de Tránsito, el cual predica que, además de tener las capacidades físicas, establece una edad límite mínima para obtenerla y se hace necesario acreditar la idoneidad con la realización de un curso de conducción, sobre todo lo que se debe saber en cuanto a normativa y las habilidades para ejercer este tipo de actividad, encontrando que al preguntar a un grupo de conductores, si ellos realizaron un curso para la obtención de la respectiva licencia, la mayoría manifestó claramente que pagaron para la obtención de la misma y que fue un allegado suyo, quien les dio la formación que los llevo a aprender a operar el vehículo.

La educación en materia de tránsito es una herramienta que permite precisamente, en su sentido complejo y estricto, tocar el corazón y la mente de todos los actores viales, pero esta se queda en el intento por solucionar en parte dicha problemática social, además, esta situación va de la mano con la falta de interés generalizado, dejando este aprendizaje, a las experiencias que traen los accidentes tránsito, acompañados de dolor y grandes costos no solo físicos, sino también materiales. Es aquí donde nace la iniciativa de analizar la efectividad de las normas existentes para este tema, ya que bajo el supuesto de que estas son creadas con el propósito de generar persuasión entre los diferentes actores viales, su control mediante la imposición de multas por contravenir estas normas, deberían causar un impacto importante en la reducción de la accidentalidad, ya que hoy puede verse controvertida esta situación, al realizar un ejercicio simple de comparación, entre el permanente y creciente número de infracciones con sus respectivas sanciones por incumplimiento a las normas de tránsito, frente a la creciente mortalidad en los eventos de tránsito en el Municipio de Pereira.

En el análisis desde los estudios referentes al impacto en el sistema de salud del municipio de Pereira, realizados por, José William Martínez, Liliana Patricia Muñoz, María Victoria Escobar. Lesiones por accidentes de tránsito en Risaralda. Investigaciones Andina, núm. 9, 2004, pp. 14-20, Fundación Universitaria del Área Andina, Colombia. Se evidencio que: Las Lesiones por Accidente de Tráfico (LAT) son la causa principal de muertes por traumatismo, la décima causa de todas las muertes y la novena de las principales causas de todas las muertes en el mundo. Constituyen un problema cuya magnitud aumenta rápidamente; a consecuencia de las lesiones se incrementará de 5,1 millones en 1990 a 8,4 millones en el 2020. La rápida urbanización y motorización contribuyen con este fenómeno, y será mayor debido a las fallas en el trazado de las carreteras y a la falta de programas de prevención en el sector de la salud pública.

En análisis jurisprudencial, de la Sentencia **No. T-144/96** se resalta el siguiente extracto:

**NULIDAD SANEABLE**-Inexistencia providencia emisaria.

“No existe evidencia de que se hubiera dictado el auto admisorio de la petición del amparo, ni de la notificación de la existencia del proceso al demandado, ni de la intervención de éste en el proceso. Esta Sala observó que se había presentado nulidad y considerando que la acción de tutela implica un procedimiento preferente y sumario, en donde imperan los principios de la prevalencia del derecho sustancial, economía, celeridad y eficacia, aplicó el Código de Procedimiento Civil, conforme al cual cuando se presente una nulidad saneable, deberá ordenarse ponerla en conocimiento de la parte afectada.

**INDEMNIZACION DE PERJUICIOS**-Improcedencia de tutela/**MEDIO DE DEFENSA JUDICIAL**-Declaración de responsabilidad extracontractual/**ACCION DE TUTELA**-Declaración de responsabilidad en accidente de tránsito.

La reparación de los presuntos perjuicios (daño emergente y lucro cesante) ocasionados con motivo del acaecimiento del accidente, necesariamente requiere de la tramitación de un proceso ordinario ante la jurisdicción civil para que se declare la responsabilidad de la empresa y consecuentemente se la condene al reconocimiento y pago de dichos perjuicios. No se ha establecido por la jurisdicción competente la responsabilidad de la empresa en el accidente, ni mucho menos las obligaciones que de ésta se derivan en favor del peticionario de la tutela, como podrían ser, entre otras, la de suministrar la correspondiente asistencia médica, quirúrgica y hospitalaria. Por lo tanto, mal podría el juez de tutela ordenar que se preste dicha asistencia, necesaria para proteger el derecho a la salud y a la vida, sin que exista previamente la obligación de otorgarla.

Desde el derecho comparado, se encontró un estudio realizado por: César M. Fuentes F., Vladimir Hernández H. La estructura espacial urbana y la incidencia de accidentes de tránsito en Tijuana, Baja California (2003-2004). *Frontera Norte*, vol. 21, núm. 42, julio-diciembre, 2009, pp. 109-138, El Colegio de la Frontera Norte, A.C. México.

En este artículo se analiza la relación entre la estructura espacial urbana (flujo vehicular, uso del suelo y características socioeconómicas de la población) y la incidencia de accidentes de tránsito en Tijuana, especialmente los clasificados como choques. La metodología usada es análisis espacial, con base en un modelo de regresión tipo binomial negativo. La base de datos sobre accidentes se construyó a nivel de aGeb con información de la Dirección de Seguridad Pública de Tijuana y los censos de población (2000) y económico (2004), del ineGi. Los resultados muestran que las variables aproximadas de flujo vehicular, uso del suelo de comercio y servicios y proporción de población con ingreso mayor a cinco salarios mínimos son estadísticamente significativas para explicar mayor probabilidad de accidentes de tránsito; y que,

por el contrario, variables como la densidad de población (uso del suelo residencial) y el uso del suelo industrial son estadísticamente significativas para explicar menor probabilidad de accidentes. Dichos resultados pueden ser de gran ayuda en el diseño de políticas públicas que busquen reducir el número de accidentes de tránsito.

Víctor Choquehuanca-Vilca, Fresia Cárdenas-García, Joel Collazos-Carhuay, Willington Mendoza-Valladolid. PERFIL EPIDEMIOLÓGICO DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO EN EL PERÚ, 2005-2009. Revista Peruana de Medicina Experimental y Salud Pública, vol. 27, núm. 2, 2010, pp. 162-169, Instituto Nacional de Salud. Perú.

Objetivo. Determinar las características del perfil epidemiológico de los accidentes de tránsito (AT) en el Perú, en el periodo 2005 - 2009. Materiales y métodos. Estudio descriptivo, retrospectivo, se analizó fuentes secundarias de información de AT de la Policía Nacional del Perú y la Estrategia Sanitaria Nacional de Accidentes de Tránsito (ESNAT) del Ministerio de Salud. Resultados. En el quinquenio estudiado se produjeron 404 .120 AT, el 63,8% de éstos sucedió en Lima. Los automóviles y las camionetas representan los tipos de vehículo más veces involucrados en estos accidentes. El exceso de velocidad y la imprudencia del conductor son las principales causas de la siniestralidad. El tipo de accidente más común es el choque (57%). Los varones de 20 a 34 años son la población más vulnerable. Los AT han provocado 17.025 muertos y 235. 591 lesionados en el Perú durante este periodo. Conclusiones. Los AT son un problema emergente de salud pública en el Perú. La tendencia de las cifras de mortalidad y morbilidad por accidentes de tránsito en el Perú ha seguido una curva ascendente entre los años 2005 y 2008; sin embargo, estas cifras durante el 2009 se han reducido de manera muy poco significativa. Los sistemas de información deben integrarse para proporcionar información confiable a las

instituciones nacionales involucradas en esta problemática, de manera que sirvan de referencia para futuras decisiones políticas.

#### **4. DISCUSIÓN**

Se entiende por accidente de tránsito (jurídicamente denominado “evento de tránsito”, en razón a que si se denominara penalmente como accidente, ya se estaría denotando que no existe culpa o dolo y por consiguiente no sería necesario investigarse como delito u hecho punible y es solo la autoridad competente la que mediante proceso determine esta situación.), al suceso ocasionado en el que haya intervenido al menos un vehículo u automotor en movimiento, en una vía pública o privada con acceso al público, destinada al tránsito de vehículos, personas y/o animales y que como consecuencia de su circulación o tránsito, o que, por violación de un precepto legal o reglamentario de tránsito, causa daño en la integridad física de las personas.

Existen diversos tipos de eventos de tránsito, como la colisión, atropello, vuelco, caída de vehículo en marcha y accidentes fatales donde se ve reflejada una muerte. En general un accidente de tránsito tiene innumerables causales, como por ejemplo: fallas mecánicas de los vehículos, condiciones medio ambientales difíciles, daños estructurales en las vías, falta de señalización en las vías, derramamientos de aceites y otros elementos en las vías, pero principalmente los descuidos como manejar distraído, exceder los límites de velocidad, las imprudencias de peatones, animales en la vía y las inobservancias a las normas de tránsito son determinantes en mucho de ellos.

Una sociedad que, motivada por la revolución industrial, el apogeo y desarrollo capitalista, que ha crecido desbordadamente en lo atinente a la interacción de personas y vehículos, no se puede quedar corta e inerte en la consecución de herramientas que ataquen de fondo, un

problema que deja una gran pérdida de vidas humanas, impactos socio económicos y que cada año solo se limita ver y lamentar la creciente mortalidad.

Mensualmente se elaboran en el municipio de Pereira un promedio de 4.000 órdenes de comparendo, de las cuales aproximadamente 3.800 terminan en proceso contravencional y de acuerdo con el análisis este control a base de sanciones debería aportar a la disminución significativa de los accidentes o eventos de tránsito, pero contrario a ello, las estadísticas demuestran que no es eficaz este método de persuasivo de control y en lugar de disminuir, este aumenta permanentemente.

En este orden de ideas cabe resaltar que lastimosamente la normatividad en el país, en materia de tránsito terrestre, es solo una adaptación burda a la “moda”, que responde al contexto del momento, sin tener en cuenta las consecuencias reales de realizar determinada norma o de impregnar en ella, cargas económicas tan elevadas que desbordan las capacidades económicas de los sancionados; como sucedió con lo relativo a la multa por conducir en estado de embriaguez, hoy esta es una de las sanciones que coloca en jaque a las entidades públicas, haciendo crecer enormemente la cartera, debido a que este tipo de sanciones, económicamente hablando, comienzan en un valor aproximado de \$2.484.000.00 (90 slmdlv) y puede llegar a \$39.749.000.00 (1.440 slmdlv), convirtiéndose en deudas impagables a las que la gran mayoría de infractores, responden insolventándose; ahora bien, otra característica que involucra el presente análisis, es que se esperaba que, al incrementar el valor de esta sanción, las personas se abstendrían de conducir de esta manera, sin embargo, el número de este tipo de sanciones no ha disminuido y cotidianamente se siguen presentando víctimas por conductores que infringen esta norma. No se trata solo de sancionar, se trata prevenir, de reducir a su mínima expresión los eventos de tránsito y sus consecuencias.

El control de los actores viales a base de sanciones, es solo una de las estrategias que hace parte de la dinámica establecida por las autoridades tránsito y aunque su propósito principal es persuasivo y en algunos casos se cumple, ésta se debe articular con estrategias que motiven verdaderamente a las personas a evitar verse involucrados en eventos de tránsito, haciendo no solo obligatorio el conocimiento normativo, sino también el del contexto jurídico imputable a las conductas peligrosas o a quienes imprudentemente actúan, que muestra además de las consecuencias económicas, las consecuencias penales, a las que pueden ser sometidos.

Es importante tener en cuenta que la verdadera intervención de las entidades encargadas de velar por el cumplimiento de la Ley y el respeto por la dignidad, integridad y vida de cada uno de los asociados en el Estado debe comprometerse en procesos como la movilidad segura, aunado al compromiso de las enseñanzas y buenas costumbres que se deben sembrar en el núcleo de la familia, principalmente se debe considerar la educación, como mecanismo más efectivo que la represión misma a través de la sanción.

En otro aparte del análisis jurídico, la ley 1383 de 2010 la cual modificó el código nacional de tránsito terrestre, ante un estudio de la accidentalidad en el país, que destaca la gran cantidad de motociclistas que han sido víctimas fatales en eventos de tránsito, plantea como estrategia de persuasión el endurecimiento de la sanción que corresponde al no respetar las señales de tránsito, como sucede con la referida a pasarse una luz roja o amarilla, la cual para los conductores de automóviles y similares incluyendo a los de transporte pesado, se sanciona con multa equivalente a un salario mínimo legal mensual vigente, pero en el caso de los motociclistas aparte de esta misma sanción, ordena además la norma, inmovilizar el vehículo en patios oficiales, buscando de esta manera persuadir a aquellos actores, pero de acuerdo a la estadística, esto solo se a convertido en otro intento fallido.

De otra parte, un aspecto que no ha sido tenido en cuenta dentro de las estrategias de persuasión y acatamiento de las normas de tránsito es el que corresponde a motivar a los actores viales a través de reconocimiento de un incentivo económico a quienes con su buen comportamiento contribuyen con la seguridad vial, toda vez que cada año son enormes los recursos que se tienen que pagar en indemnizaciones a las víctimas de los eventos de tránsito y este mismo dinero podría ser invertido en este tipo de estrategia. Estos incentivos podrían ser:

Un descuento porcentual significativo en el pago por refrendación de la licencia de conducción, para todos aquellos conductores que no registren accidentes o eventos de tránsito y no haber sido sancionados por contravenir las normas de tránsito.

Un descuento porcentual significativo anual, en la compra del seguro obligatorio y la revisión técnico-mecánica para todos aquellos conductores que no registren accidentes o eventos de tránsito y no haber sido sancionados por contravenir las normas de tránsito.

Un descuento porcentual significativo anual, en el pago de impuestos vehicular, para los propietarios de vehículos, que no registren accidentes o eventos de tránsito y no haber sido sancionados por contravenir las normas de tránsito.

Un descuento porcentual significativo anual, en el pago de impuestos de diferente orden (buscado involucrar a los peatones, ciclistas y pasajeros, debido a que estos reportan y están incluidos en las estadísticas de víctimas fatales, en segundo, tercer y cuarto lugar respectivamente, después de los motociclistas), que no registren accidentes o eventos de tránsito y no haber sido sancionados por contravenir las normas; cabe destacar, que a pesar de existir en la legislación de tránsito terrestre, sanciones a peatones, ciclistas y pasajeros, en el municipio de Pereira, no se han registrado multas a estos actores viales.

Por todo lo anterior es pertinente concluir que, la efectividad de la aplicación normativa a través de las sanciones económicas no cumple con el propósito de reducir los índices de accidentalidad; que deben, además incluirse otras estrategias como las planteadas en este artículo en búsqueda aportar verdaderamente a la protección de la vida y del orden social.

## **BIBLIOGRAFÍA.**

Colombia. Corte Constitucional.

Sentencia No. T- 144, de 1996.

M.P. Dr. Antonio Barrera Carbonell.

Colombia. Congreso de la República. Ley 769, de 2002. Diario Oficial número. 44.893 del 7 de agosto de 2002.

Ley 1383, de 2010. Diario Oficial No. 47.653 de 16 de marzo de 2010.

Ley 1548, de 2012. Diario Oficial No. 48.482 de 5 de julio de 2012

Ley 1696, de 2013. Diario Oficial 49009 de diciembre 19 de 2013.

Colombia. Resolución Número 003027 de 2010. 26 jul 2010.

Municipio de Pereira. Decreto 381 de 2018. Gaceta Metropolitana Extraordinaria N°. 50 del mes de junio de 2018

Subdirección Instituto de Movilidad de Pereira, Ing. Carlos Iván Rojas, Sub director de Movilidad. (ESTADISTICA).

Subproceso de Educación Vial del Instituto Municipal de Tránsito de Pereira, ELIANET GARCÍA, Profesional Universitario, jefe del subproceso. (ESTADISTICA).

## **WEBGRAFIA.**

<http://www.medicinalegal.gov.co> › Estadísticas.

<http://www.fpv.org.co/investigacion/estadisticas>.

<https://www.who.int/features/factfiles/roadsafety/es/>.

<http://www.medicinalegal.gov.co/cifras-estadisticas/boletines-estadisticos-mensuales>.