

## CONTENIDO

EDITORIAL  
Página 1

ENTREVISTA  
**Inseguridad vial: secuela de un sistema desorganizado**  
*Entrevista a Guillermo Abad*  
Página 2

**Control en el transporte: aspecto indispensable**  
*Entrevista a César Arias*  
Página 10

INTERNACIONAL  
**Abordando la seguridad vial desde una visión integral en Chile**  
*Andrea Betancourt*  
Página 3

TEMA CENTRAL  
**Un divorcio inconveniente: seguridad ciudadana y transporte urbano**  
*Juan Pablo Chauvin*  
Página 4

MEDIOS  
**Seguridad ciudadana y transporte urbano: aspectos aislados en la agenda mediática**  
*Jenny Pontón Cevallos*  
Página 12

POLÍTICA PÚBLICA  
**Transporte y seguridad ciudadana: intervenciones complementarias**  
*Alfredo Santillán*  
Página 11

SUGERENCIA  
Página 11

CORTOS  
Página 3



## ¿Accidentalidad vial o violencia urbana?

*Fernando Carrión M.*

La tasa de fallecimientos por accidentes de tránsito en el Ecuador está por encima de los 20 extintos por cada cien mil habitantes, lo cual significa que mueren en las calles y carreteras alrededor de 2.500 personas por año, una cantidad más alta que la de homicidios. ¿Estos fallecimientos pueden considerarse accidentes?

Si partimos de la definición de *accidente*, que según el diccionario de la Real Academia de la Lengua (2001)<sup>1</sup>, debe ser entendido como un "suceso eventual que altera el orden regular de las cosas", podríamos convenir que la "accidentalidad vial" no corresponde a este caso, debido sobre todo a dos hechos centrales: a las condiciones en las que se produce (causalidad) y a la periodicidad de ocurrencia de la misma (recurrencia).

En tanto no son accidentes, lo más correcto sería tratarlos como parte de la violencia urbana y de la inseguridad en el ámbito específico de la transportación; es decir, que hay un tipo particular de violencia urbana que está vinculada al transporte. Por otro lado, la accidentalidad lo que hace es buscar "chivos expiatorios" (generalmente los conductores) para esconder los actores directos y la lógica profunda que este tipo particular de violencia tiene, presentándola como si fuera producto de la casualidad.

Dos hechos tienen que ver con este tipo particular de violencia: (i) por un lado, el crecimiento del parque automotor privado y el desarrollo tecnológico de esta industria (que le imprime más velocidad al automóvil), aspectos que han ido de la mano del aumento de la llamada "accidentalidad" vial. De allí que sea pertinente preguntarse: ¿Por qué se autoriza la venta de vehículos que desarrollan velocidades superiores a las permitidas por la ley? ¿Qué se hace para detener el crecimiento devastador del parque automotor? Devastador en términos de la contaminación ambiental, de la reducción de áreas verdes, del incremento del consumo de gasolina y del aumento de los "accidentes" que genera. (ii) Y por otro lado, el modelo de gestión del transporte urbano, el cual está sustentado en una combinación de un sistema semi-masivo operando al límite (trolebús), el peso que tiene el automóvil individual (privado) y, la alta informalidad en la producción del servicio de buses (semi-cooperativo); estos últimos operando en condiciones en donde no se respetan las paradas o los carriles de circulación, el chofer es explotado inmisericordemente y la cacería de pasajeros es insólita. En este modelo de gestión, los intereses están claramente presentes y representados, de tal manera que impiden cualquier modernización de la transportación.

La infraestructura deficitaria es también un elemento a tomar en cuenta: las paradas de buses son anti-técnicas, la señalización es precaria y compite con la publicidad, y los estacionamientos mayoritarios están sobre las vías. Asimismo la cultura del peatón es proclive, tanto que la mayor cantidad de víctimas —a diferencia de los países desarrollados— se produce fuera de los vehículos.

Sin duda que esta modalidad de la prestación del servicio lleva a la violencia, lo cual añade un problema más a los de accesibilidad, tarifas, velocidad y calidad de la transportación. Esta afirmación debe llevar a plantear políticas públicas de seguridad ciudadana en el ámbito de la transportación urbana.



Internet

<sup>1</sup> Real Academia de la Lengua (2001). Diccionario de la Lengua Española. Vigésima segunda edición. Disponible en: [http://buscon.rae.es/draef/SrvltConsulta?TIPO\\_BUS=3&LEMA=accidente](http://buscon.rae.es/draef/SrvltConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=accidente)