

Un divorcio inconveniente: seguridad ciudadana y transporte urbano

Juan Pablo Chauvin¹

Introducción

Hablar de transporte urbano y de seguridad ciudadana es referirse a dos de los temas más importantes para el desarrollo de las ciudades medianas y grandes en cualquier lugar del planeta. Por esto, llama la atención que en el Ecuador el involucramiento de las municipalidades en estos ámbitos sea relativamente reciente. En el caso del transporte urbano las competencias de regulación y planificación del servicio han estado desde la década de 1960 a cargo del Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre. En Quito, el municipio ha sido pionero en la descentralización de este ámbito, pero pese a que empezó a intervenir activamente desde la década de 1980, no asumió plenamente estas competencias hasta diciembre de 1995 gracias a la Ley del Distrito Metropolitano².

En lo que respecta a la seguridad ciudadana, ésta se convirtió en un tema sobre el cual la ciudadanía exigía respuestas por parte de los gobiernos locales a partir de la década de 1990, y pasó a ocupar un lugar central en las agendas públicas locales en las disposiciones de la Constitución del año 1998 que faculta a los gobiernos locales a adoptar de manera autónoma medidas descentralizadas y en respuesta a una creciente demanda ciudadana, puso en marcha algunas iniciativas importantes entre las que destacan la creación del Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, la instauración de la tasa de seguridad, la promoción de

veedurías ciudadanas, y una serie de medidas preventivas entre las que se destaca la regulación de horarios de expendio de bebidas alcohólicas. Adicionalmente, incorporó la temática como parte integral del Plan Equinoccio XXI, que orienta las políticas y acciones de la municipalidad (Pontón 2005: 8-9).

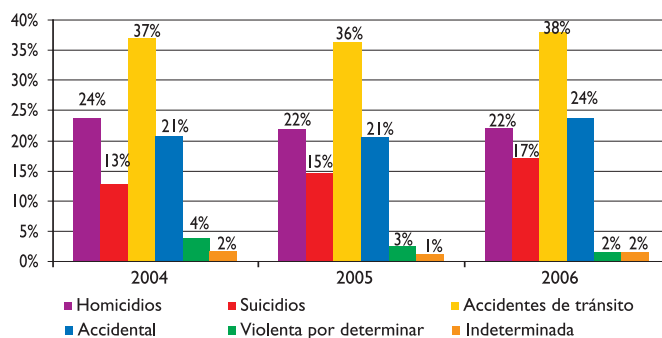
En el caso de Quito, la formulación y ejecución de políticas públicas municipales en estas dos materias se ha desarrollado por separado y de manera aislada, sin que surjan iniciativas que busquen abordarlas simultáneamente. Este artículo argumenta que esta situación refleja un “divorcio inconveniente”, no solo porque existe una cercana relación entre ambas temáticas, sino también porque pueden identificarse con claridad oportunidades para poner en marcha políticas e iniciativas que, de manera sinérgica, promuevan mejoras tanto en el ámbito del transporte urbano como en el de la seguridad ciudadana.

Una relación estrecha

Muchos problemas de transporte urbano y de seguridad están íntimamente relacionados. Se trata de una relación de dos vías: por un lado, los déficit en el servicio de transporte en muchas ocasiones derivan en problemas de inseguridad, y por otro, la percepción de inseguridad afecta las posibilidades de desarrollo del transporte urbano, como se discute más adelante.

Esta relación tiene múltiples manifestaciones y la más evidente es la accidentalidad. Como se muestra en el gráfico No. 1, en los últimos años los accidentes de tránsito han sido la principal causa de muertes por causas externas en Quito, con una notable distancia de los homicidios y de otro tipo de muertes accidentales que ocupan el segundo y el tercer lugar. En gran parte de estos fallecimientos están involucrados vehículos de transporte público, ya sea por fallas mecánicas, o por comportamiento irresponsable de los conductores. Lo que resulta aún más grave, es que el total de fallecimientos por esta causa tiende a incrementarse y a mantener su importancia en relación a otras causas de muertes, como se evidencia en el gráfico No. 2. En otras palabras, los accidentes son y tienden a mantenerse como una de las fuentes de inseguridad más importantes en Quito, y los defectos en el ser-

Gráfico 1
Muerte por causas externas (porcentajes)



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, 2008. Elaboración propia

vicio de transporte urbano constituyen una de las principales causas de este fenómeno.

Ahora bien, existen otros puntos de encuentro entre la problemática del servicio de transporte y la de la inseguridad ciudadana, que no son tan evidentes como el de los accidentes. Así, los estudios sobre la inseguridad ciudadana han hecho muy poco énfasis en el hecho que la infraestructura y los medios de transporte son con mucha frecuencia el escenario de episodios violentos. Como se muestra en el gráfico No.3, la mayor parte de delitos contra la propiedad se realizan en contra de individuos. Esto por lo general tiene lugar en espacios públicos, y una buena parte de los robos y asaltos suceden a bordo de unidades que transportan pasajeros, o en las paradas y terminales en las que los usuarios se concentran para acceder a este servicio.

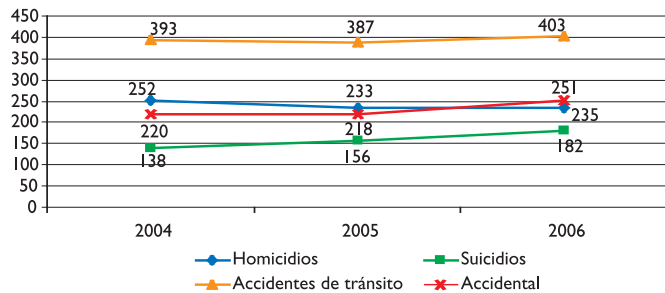
En suma, el servicio de transporte urbano genera en la ciudadanía una percepción de inseguridad en varias dimensiones. Por un lado, los autobuses de transporte colectivo son vistos como poco confiables, y causantes de frecuentes accidentes. Por otro lado, las estaciones de buses y trolebuses, y los vehículos como tales, son espacios en los que los robos y asaltos están a la orden del día. La utilización del servicio de transporte público, en consecuencia, es vista por muchos como una exposición a la violencia y la inseguridad.

Esto genera un preocupante efecto de "expulsión" de los usuarios del servicio de transporte. Un buen número de ciudadanos/as que preferirían utilizarlo si este fuese confiable y seguro, eligen en su lugar el automóvil particular. En otras palabras, para quienes pueden asumir los costos, el uso del transporte privado es no solo una respuesta a la inexistencia de un servicio de transporte público de calidad, sino también una reacción a la inseguridad a la que creen exponerse al utilizar dicho servicio. En cierta forma, los automóviles particulares son otra forma de huida y abandono del espacio público (Borja 2004: 21), el equivalente sobre ruedas a las urbanizaciones privada amuralladas y con accesos vigilados.

Una primera lectura podría interpretar esto como un fenómeno de exclusión social. El acceso a la seguridad ciudadana, al menos en lo relacionado con la movilidad, termina siendo restringido para aquellos quienes, por falta de recursos, solo pueden recurrir al servicio público. Sin embargo, la realidad es que usuarios/as del transporte particular se exponen también a otros tipos de inseguridad.

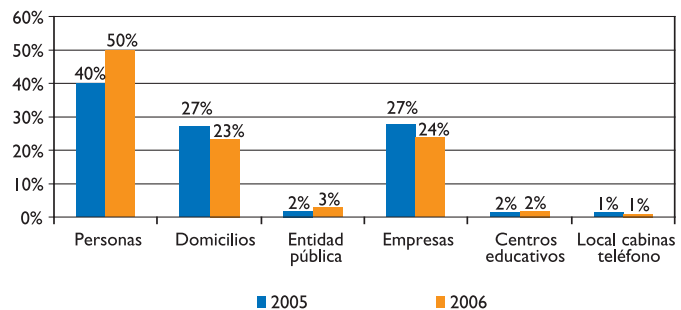
La violencia contra las personas se da también con mucha frecuencia mientras éstas circulan por la vía pública en automóviles privados. Además, los delitos contra los vehículos siguen siendo muy frecuentes. Como se hace evidente en el gráfico No. 4, este tipo de delitos se realizan en días y horas en los que el uso del automóvil particular puede ser reemplazado por el servicio de transporte colectivo. Mientras que en los fines de semana y en horas

Gráfico 2
Total de muertes por principales causas externas



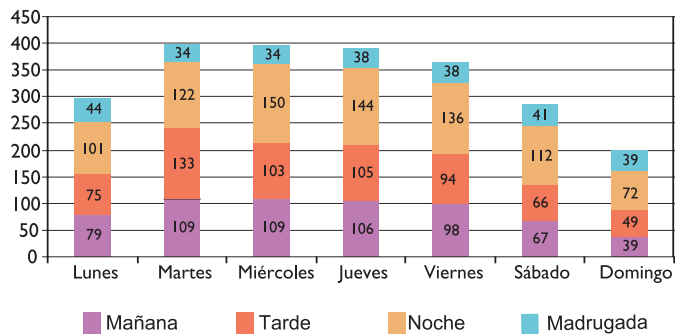
Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, 2008. Elaboración: propia

Gráfico 3
Afectados por delitos contra la propiedad (porcentajes)



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, 2008. Elaboración: propia

Gráfico 4
Delitos contra vehículos según día y clasificación horaria



Fuente: Observatorio Metropolitano de Seguridad Ciudadana, 2008. Elaboración: propia

de la madrugada los delitos contra los vehículos se reducen drásticamente, en horarios de oficina y en horarios en los que las personas se movilizan entre sus hogares y sus lugares de trabajo estos eventos son mucho más frecuentes. Así pues, los problemas de inseguridad generados por el transporte urbano deficiente no llegan a compensarse, sino más bien a multiplicarse.

De esta manera, se configura un círculo vicioso que conecta el transporte público deficiente con la inseguridad ciudadana. La inseguridad causada o escenificada en el servicio de transporte "expulsa"

a una parte de sus usuarios/as potenciales hacia el uso de los vehículos particulares, y estos a su vez dan origen a nuevas formas de inseguridad. En este proceso se generan además otras externalidades negativas.

El exceso de transporte privado ocupa el espacio de las vías públicas, pues mientras en un automóvil particular el cupo máximo de pasajeros es de 5 personas, en el transporte público el cupo es de cuarenta, pese a que solamente ocupa el espacio equivalente a 2 automóviles. Con diez personas ocupando el mismo espacio que podría ser aprovechado por 40, no sorprenden los problemas de saturación de las calles y cada vez más largos tiempos de traslado, con las consecuentes pérdidas económicas.

Por otro lado, la reducción de la demanda potencial del servicio de transporte público limita sus posibilidades de mejora. En general, a mayor número de usuarios, mayores son las posibilidades de que el servicio pueda auto-sostenerse económicamente manteniendo las tarifas en valores reducidos. La inseguridad ciudadana no solo se alimenta de las deficiencias del transporte colectivo, sino que también contribuye a que éstas se mantengan.

En definitiva, el uso del vehículo privado que es en cierta medida estimulado por los problemas de inseguridad relacionados con el transporte público genera costos sociales mayores y alarga la lista de problemas que demandan respuestas concretas en términos de políticas públicas. Estos costos se suman a los que genera por sí misma la violencia y la inseguridad ciudadana, constituyéndose en una restricción importante al potencial de desarrollo de las distintas localidades (Buvinic et.al. 2002: 68).

Causas y posibles salidas

¿Por qué el transporte urbano se ha constituido en una fuente de inseguridad? Al igual que los problemas de inseguridad ciudadana, los de transporte urbano pueden ser vistos como formas en las que se manifiestan conflictos sociales subyacentes. En el primer caso, la violencia es vista como la manifestación de tensiones producto de situaciones de inequidad que no encuentran otros canales de expresión (Carrión 2002: 16). En cuanto al transporte, existe una relación conflictiva estructural, que contrapone a los proveedores privados del servicio con los usuarios del mismo. Mientras para los transportistas esta actividad representa un negocio, que por ende está sujeto a la lógica de maximización de utilidades; para usuarios/as se trata de un derecho, cuya provisión a un precio y una calidad aceptables constituye una obligación del sector público (Chauvin 2007: 30).

En este contexto, se ha hecho evidente que el sistema legal e institucional no ha sido capaz de procesar plenamente los conflictos existentes. En

consecuencia, las discrepancias se resuelven por fuera de los mecanismos institucionales, a través de códigos y relaciones informales. En un régimen legal-democrático, es el Estado y sus normas las que resuelven, según criterios y procesos aceptados como legítimos por las partes sujetas a su regulación, las discrepancias de los distintos sectores. Sin embargo, cuando este rol no se cumple ya sea por ausencia o por "captura" del Estado, se instaura un régimen en el que la posición de "los más fuertes" se impone coercitivamente sobre la de los menos poderosos. En esta línea de razonamiento, gran parte de los problemas del transporte urbano (y lo mismo aplica al caso de la inseguridad en las ciudades) no son atribuibles a la conflictividad como tal, sino a la carencia de mecanismos institucionales que permitan procesar dicha conflictividad de manera pacífica (Carrión 2002: 27).

En las últimas décadas a nivel nacional los gremios de transportistas habían desarrollado una gran influencia en los órganos de regulación de este servicio, ya sea a través de su participación en el Directorio de la máxima entidad reguladora (el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre) o a través de efectivas medidas de presión (que han ido desde amenazas hasta bloqueos y paralizaciones). Los usuarios del servicio, por el contrario, al tratarse de un grupo difuso y sin mecanismos de representación no han encontrado formas adecuadas que les permitan hacer valer sus intereses y aspiraciones. En consecuencia, el Estado no ha podido cumplir el rol de legítimo procesador de los conflictos entre estos grupos, y los intereses de los primeros han terminado imponiéndose en la mayor parte de los casos.

Esta "captura del Estado" ha derivado en un déficit de regulación que a su vez ha contribuido al deterioro del servicio. Las reglas vigentes sobre temas como el uso de las paradas de buses establecidas, los niveles aceptables de contaminación ambiental, la vida útil permitida a los vehículos de servicio público, las rutas asignadas a este servicio, el otorgamiento de tarifas especiales para estudiantes y discapacitados, los estándares de seguridad para los pasajeros, e incluso las normas básicas de seguridad vial, han sido "flexibilizadas" por las instituciones reguladoras y su cumplimiento muy poco controlado por los organismos designados para el efecto.

La poca regulación del servicio ha agudizado los efectos negativos de una estructura productiva ya de por sí compleja y poco funcional. Tradicionalmente, el servicio de transporte público ha sido brindado por Cooperativas y Compañías que no han llegado a ser ni lo uno ni lo otro, en tanto la propiedad de los vehículos ha seguido siendo individual. Cada socio de la organización es propietario de al menos un vehículo, y sus ingresos dependen de lo que ese vehículo sea capaz de generar. Esto crea estímulos para la competencia entre miembros de una misma organización, la misma que fácil-

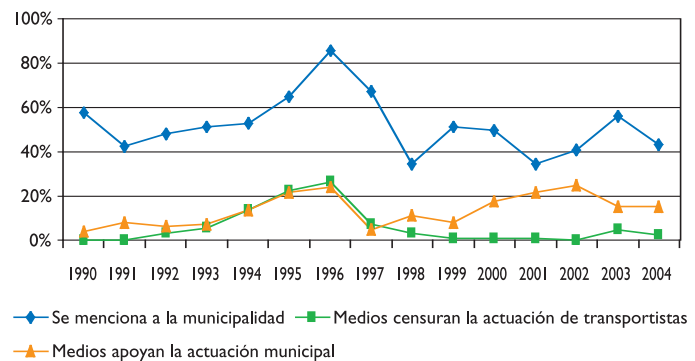
mente puede volverse desmedida, sin normas estrictas, y sin el debido control. A esto hay que añadir que por lo general quienes trabajan en los autobuses (conductores y controladores) han sido contratados "a destajo", es decir, han recibido como única paga un porcentaje fijo de los ingresos generados día a día.

En este contexto, sorprenden menos las agresivas carreras entre buses de transporte público que se observan a diario en muchas ciudades del país y que generan tantos accidentes y pérdidas de vidas. Pero los accidentes no son las únicas "externalidades negativas" generadas en la provisión del servicio. La contaminación por ruido y por emisiones de gases tóxicos es también un fenómeno recurrente, que se intensifica por la mala calidad de los combustibles que se expenden a nivel nacional. En la ciudad de Quito, factores como la altitud de la ciudad y su topografía (alargada, con pocas vías alternativas de circulación) también contribuyen al agravamiento del problema.

Las autoridades nacionales han ensayado desde la década de 1980 distintas soluciones frente a esta problemática, pero las mismas han sido aisladas y poco sostenidas. Sin contar con una política nacional de fomento al uso del transporte público, los dispersos intentos de mejora han dado pie más bien a problemas mayores. Por ejemplo, la creación de servicios "diferenciados" como el bus "ejecutivo" y el "solo sentados" contribuyeron al empeoramiento del servicio "popular" mientras los servicios especiales tuvieron una notable sobreoferta. Asimismo, el subsidio directo a los transportistas (creado durante el gobierno de Rodrigo Borja) se transformó en causa de amenazas y de paralizaciones preventivas por parte de los transportistas, quienes reclamaban incrementos y compensaciones por la permanente pérdida de valor de la moneda nacional, y los retrasos en el pago de los valores acordados.

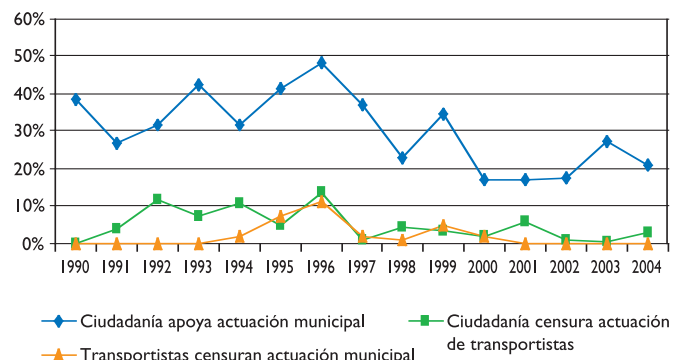
En Quito, sin embargo, la descentralización de la planificación y regulación del servicio de transporte urbano mostró ser una salida efectiva (y potencialmente replicable) a esta compleja situación. A mediados de la década de 1990 y gracias a la Ley del Distrito Metropolitano, la municipalidad asumió estas competencias y puso en marcha una serie de transformaciones que llevaron a una mejora drástica del servicio. Luego de fuertes confrontaciones con los gremios del transporte, el Cabildo se instituyó en el ente público que ejercía efectivamente la regulación en este ámbito, y al mantener su independencia de los distintos actores a quienes afectaban las regulaciones, estableció mecanismos para la expresión y resolución de las legítimas divergencias e intereses, tanto de los usuarios (acogiendo denuncias tanto personales como telefónicas de malos tratos e incumplimiento de regulaciones) como de los transportistas (reuniéndose con ellos regularmente para discutir sus puntos de vista y aspiraciones). Se mostró que las reformas eran posibles,

Gráfico 5
Publicaciones de prensa referentes al transporte público 1990-2004



Fuente: Chauvin (2007)

Gráfico 6
Opinión ciudadana sobre el transporte público, recogida en publicaciones de prensa 1990-2004



Fuente: Chauvin (2007)

y se sentó un precedente que, sin embargo, no ha sido aún cabalmente aprovechado por otros gobiernos locales.

Mejoras y agenda pública

A nivel local, de manera aún más intensa que a nivel nacional, el desempeño de las autoridades está sumamente influenciado por la atención que prestan los electores a cada uno de los temas, y las expectativas de mejora generadas. Ahora bien, la atención de los electores no está puesta de manera simultánea sobre todos los problemas que atraviesa la sociedad ni sobre todas las políticas públicas del gobierno. Generalmente, tanto la ciudadanía como sus gobernantes otorgan prioridad a ciertos asuntos en detrimento de otros, lo que constituye la llamada "agenda pública", o puesto de otra forma, los "temas del momento", que reciben mayor atención y para los cuales la opinión pública espera solución de manera más urgente.

Conforme lo sugiere la teoría de la "agenda-setting" (o del "orden del día") por lo general los

medios de comunicación están en capacidad de fijar, o al menos de influenciar de manera significativa la agenda pública otorgando cobertura preferencial a ciertos temas en lugar de otros (Vallès 2000: 296). En consecuencia, la atención que le prestan los medios de comunicación a uno u otro tema puede ser tomada como un indicador del espacio que ocupa dicho tema en la agenda pública³. Los gráficos 5 y 6 presentan los resultados de un ejercicio en esta línea, que tomó como base las noticias sobre el transporte urbano publicadas por el Diario Hoy de Quito entre los años 1990 y 2004.

En primer lugar, el Gráfico No.5 muestra los totales de notas publicadas que relacionan a la Municipalidad de Quito con el problema del transporte urbano como porcentaje del total de publicaciones referidas a este servicio (línea superior en gráfico No. 5). Aquí se observa que hacia mediados de la década de 1990 este tipo de publicaciones se volvieron cada vez más frecuentes, hasta llegar a ser casi el 90% del total de publicaciones en marzo de 1996⁴. Luego de esta fecha su frecuencia fue disminuyendo, y se estabilizó alrededor del 50% luego de 1999. Esto sugiere que los medios de comunicación fueron disminuyendo sus demandas a la Municipalidad para implementar mejoras en torno al tema del transporte público.

En el mismo gráfico se muestra también cómo la prensa se posicionó (a través de sus editoriales y artículos de opinión) frente a la actuación de los dos actores principales confrontados en este proceso: los gremios de transportistas y la Municipalidad de Quito (línea intermedia y línea inferior respectivamente en gráfico No. 5). En este caso, es notable que mientras la oposición abierta a la mayoría de acciones de los gremios se mantuvo entre el 10% y el 20% a lo largo del período referido, el apoyo a las iniciativas del Municipio en torno al tema del transporte virtualmente desapareció a partir del año 2000. Ésta es una observación consistente con la anterior: si bien la discusión sobre el transporte urbano continúa, las expectativas puestas sobre la actuación municipal en este ámbito se redujeron.

Ahora bien, no solo la opinión de los medios influye en la agenda pública, sino también la de la ciudadanía en general. En el gráfico No. 6 se pretende dar cuenta de estas tendencias, al presentar la opinión de terceros recogida por la prensa. En concreto, se presentan las opiniones de ciudadanos/as a favor de la acción municipal en torno al transporte público como porcentaje del total de notas de prensa referidas a este servicio (línea superior en gráfico No. 6). Además, se muestran también en porcentajes las opiniones en contra de la actuación de los gremios del transporte (línea intermedia en gráfico No. 6).

En ambos casos, la tendencia es claramente decreciente luego del mes de marzo de 1996. Esto parece sugerir que, en términos generales, la opinión pública de la capital ecuatoriana ha otorgado

cada vez menos importancia al tema del transporte urbano y al rol de la Municipalidad de Quito en el tratamiento de sus problemas. Incluso los principales actores/as involucrados han reducido su perfil, como se infiere de la poca frecuencia con la que los gremios del transporte emitieron opiniones en contra de la actuación municipal (línea inferior en gráfico No. 6).

¿Cómo se explica esta pérdida de espacio del transporte urbano en la agenda pública quiteña? El panorama se aclara si se tiene en cuenta que, a partir de 1996, entró en pleno funcionamiento el servicio de transporte Trolebús, y que a éste le siguieron otras mejoras importantes al sistema de transporte público en la ciudad. Hacia finales de la década de 1990 el servicio había alcanzado niveles muy superiores al del resto de ciudades ecuatorianas, y otros ámbitos se volvieron "más urgentes". Puesto de otra forma, la opinión pública comenzó a dar más importancia a otras temáticas, entre las que destaca la de la seguridad ciudadana.

Lamentablemente, las mejoras del servicio de transporte impulsadas por la municipalidad también se redujeron. Mientras que a mediados de la década de 1990 los cambios sucedieron a un ritmo vertiginoso, hacia finales de la misma el ritmo disminuyó, y a inicios de los 2000 siguió decreciendo al punto que varios líderes de opinión ya hablan de un retroceso en la calidad del servicio. Paralelamente, en este último período fue cuando iniciaron las iniciativas de seguridad ciudadana de la Municipalidad del Distrito Metropolitano de Quito, en respuesta a las demandas sociales, a los ofrecimientos de campaña y a la coyuntura política del país (Pontón 2005), desplazando la continuidad en el mejoramiento del transporte urbano sin vincular la intervención en estas dos competencias.

Así pues, bien puede decirse que el transporte urbano en Quito, en términos de agenda pública, ha sido "víctima de su propio éxito". Y como se discutió anteriormente, la falta de mejoras en este servicio trasciende el ámbito de la movilidad, generando muchos problemas adicionales, incluyendo mayores niveles de inseguridad ciudadana.

Reflexiones finales

Visto en retrospectiva, el divorcio entre la seguridad ciudadana y el transporte público en Quito (en términos de la formulación de políticas públicas) parece haber sido contraproducente y contribuido a intensificar un círculo vicioso que empeora tanto las condiciones de inseguridad como las condiciones del servicio de transporte.

Al tratarse de dos fenómenos sociales que tienen múltiples superposiciones, las políticas públicas de ambos temas tendrían que guardar cierto nivel de alineamiento y complementariedad. Entre las políticas de seguridad ciudadana debería dársele un espacio importante al tema de transporte y segu-

ridad vial, y en el abordaje de los problemas de transporte urbano debería considerarse las contribuciones que pueden hacerse a la seguridad de ciudadanos/as.

Siendo este tipo de políticas "mixtas" o complementarias la propuesta fundamental de este trabajo, no puede pasar por alto el hecho de que, mientras la seguridad ciudadana sigue manteniendo un espacio destacado en la agenda pública de Quito, el transporte urbano ha perdido el importante espacio que tuvo a mediados de la década de 1990. Se impone entonces la necesidad de "re-posicionar" este tema en la agenda pública local, y despertar nuevamente el sentido de urgencia en la demanda de mejoras en este ámbito.

Ya se demostró hace más de diez años que la ciudadanía puede cumplir un papel fundamental en la generación de transformaciones profundas y duraderas de los problemas más importantes de la urbe. Se trata pues de echar un vistazo a lo aprendido, y hacer valer nuestra experiencia.

Bibliografía

- Borja, Jordi (2004). "Espacio Público y Espacio Político", en Dammert, Lucía (editora), *Seguridad Ciudadana: Experiencias y Desafíos*. Valparaíso: Ilustre Municipalidad de Valparaíso, Red I4, y Programa URB-AL.
- Buvinic, Mayra, Andrew Morrison y Michael Shifter (2002). "La violencia en América Latina y el

Caribe", en Carrión, Fernando (editor), *Seguridad Ciudadana, ¿espejismo o realidad?* Quito: FLACSO, OMS/OPS.

Carrión, Fernando (2002). "De la Violencia Urbana a la Convivencia Ciudadana", en Carrión, Fernando (editor), *Seguridad Ciudadana, ¿espejismo o realidad?* Quito: FLACSO, OMS/OPS.

Chauvin, Juan Pablo (2007). *Conflicto y Gobierno Local: El Caso del Transporte Urbano en Quito*. Quito: FLACSO y Abya-Yala.

Pontón, Jenny (2005). *La Seguridad Ciudadana en Quito, Guayaquil y Cuenca: Modelos de intervención*. FLACSO, MDMQ. Documento electrónico,

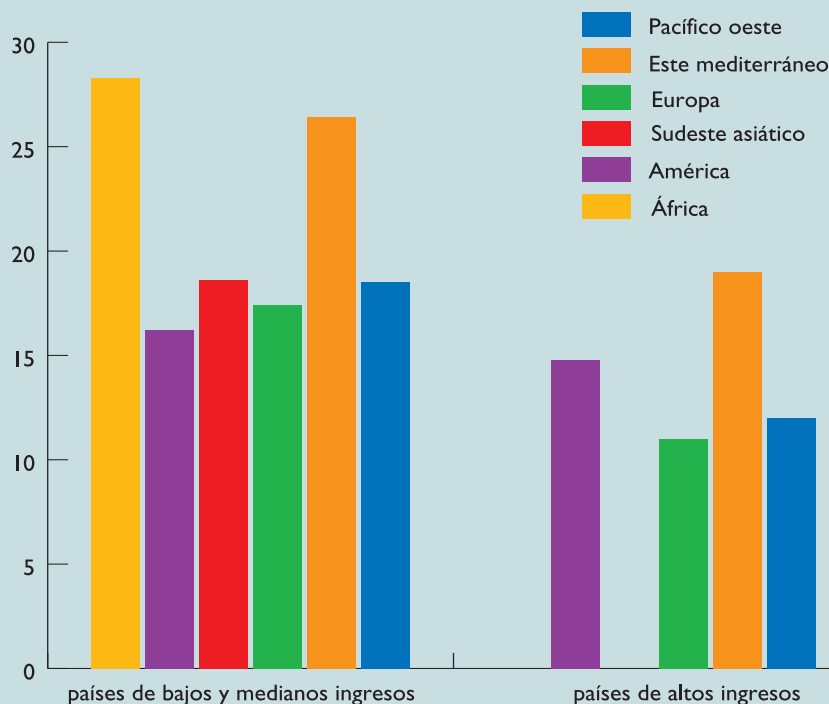
http://www.flacso.org.ec/docs/modelosintervencij_ponton.pdf

Vallès, Joseph (2000). *Ciencia Política - Una Introducción*. Barcelona: Editorial Ariel, S.A.

Notas:

- 1 BA en Sociología, BA en Economía, Master en Políticas Públicas con Mención en Gestión del Desarrollo. Actualmente se desempeña como asesor de Desarrollo Económico Territorial en la Agencia de Cooperación Técnica Alemana (GTZ).
- 2 La Ley fue aprobada en 1993, publicada en el Registro Oficial No. 345 del 27 de diciembre de ese mismo año, y entró en vigencia desde 1994, pero las competencias relacionadas con el transporte no fueron plenamente transferidas al Municipio Metropolitano sino hasta fines de 1995.
- 3 Esto no quiere decir que aquí se asuma que la "opinión pública" es igual a la "opinión publicada", sino más bien que la segunda es un buen indicador de la primera, ya sea porque la refleja o porque influye significativamente en ella.
- 4 En esta fecha se dio la principal confrontación entre la Municipalidad y los gremios del transporte urbano, cuando estos últimos bloquearon la ciudad de Quito por cuatro días consecutivos como protesta frente a la salida de circulación de más de 1000 buses que superaban los 20 años de vida útil permitida, y frente al inicio de operaciones del servicio municipal de transporte urbano "Trolebús".

Víctimas mortales del tránsito en las regiones OMS, 2002 (por 100.000 hab.)



Fuente: OMS (2004). Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra: OMS/Banco Mundial