

**REPUBLICA DEL ECUADOR
SECRETARIA GENERAL DEL CONSEJO
DE SEGURIDAD NACIONAL
INSTITUTO DE ALTOS ESTUDIOS
NACIONALES**



**XXIII CURSO SUPERIOR DE SEGURIDAD NACIONAL
PARA EL DESARROLLO**

TRABAJO DE INVESTIGACION INDIVIDUAL

ESTADISTICAS Y CONSECUENCIAS ECONOMICAS CAUSADAS
POR LOS ACCIDENTES DE TRANSITO EN EL ECUADOR.
ECON. ADOLFO ALVEAR ROGGE.

1995 - 1996

AGRADECIMIENTO.

Deseo hacer un público agradecimiento a todas las personas e instituciones que han colaborado directa o indirectamente a la consecución de este trabajo de investigación. En primer lugar a mis familiares y amigos de Guayaquil por su asistencia en mi estancia en esta ciudad. En segundo lugar a mis compañeros del IAEN por su amabilidad y ayuda oportuna siempre dispensadas durante mi permanencia en el curso. En tercer lugar a los asesores y directivos del IAEN por su gentil tratamiento para conmigo tanto desde el punto de vista personal como académico. En cuarto lugar a mis compañeros y amigos del INEC de la Central de Quito por su colaboración y apoyo moral. En quinto lugar a mis compañeros de la Dirección Regional del Litoral y finalmente a la persona que me proporcionó la posibilidad de venir a estudiar al Instituto de Altos Estudios Nacionales, el matemático Juan José Illingworth.

DEDICATORIA

A todas aquellas personas y empresas que me han apoyado durante mis 10 meses de permanencia en la ciudad de Quito.

INTRODUCCION.

Los accidentes de tránsito y sus consecuencias económicas constituyen un problema en el diario vivir del ciudadano ecuatoriano. No nos podemos poner una venda en los ojos y proclamar que este tema no tiene importancia alguna, pues este tipo de accidentes constituyen la segunda causa de muerte y la primera de discapacidad en el Ecuador. Este trabajo trata de concientizar a la colectividad acerca de este tema, muy controversial por cierto, que cada día va tomando mayor importancia por cuanto cualquiera de nosotros en cualquier momento y en cualquier vereda, calle, avenida, carretera, camino vecinal del país puede sufrir un accidente de esta naturaleza y llegar a sufrir consecuencias drásticas que pueden cambiar y afectar abruptamente su vida y la de la su familia y sociedad que lo circunda. Es muy importante tomar en cuenta los esfuerzos que se están realizando para cambiar la Ley General de Tránsito y Transporte Terrestres por una nueva que otorgue penas y multas de mayor trascendencia que influyan en la conducta de manejo de los ecuatorianos, actitud que la considero positiva por cuanto una ley con disposiciones estrictas puede causar efectos beneficiosos para la prevención de accidentes, también puede verse con buenos ojos las campañas que se encuentran realizando diversas instituciones como la Dirección Nacional de Tránsito en lo que respecta a la educación vial lo cual repercute en los actuales momentos en los estudiantes de quinto curso de los colegios quienes en su momento se incorporarán a la población en condiciones legales para conducir un vehículo y lo harán de una manera muy juiciosa. Es fundamental que todos caigamos en cuenta en la responsabilidad que se tiene al manejar un vehículo pues este además de ser una útil herramienta de trabajo, de transporte y de diversión, es un arma mortal que necesita ser tratada con las consideraciones que se merece.

Este apasionante tema del tránsito nunca dejará de tener vigencia pues todos estamos de una u otra manera vinculados a él, ya sea como conductores en calidad de aficionados o profesionales, como pasajeros de taxis, buses, ferrocarriles, autocarriles, motocicletas o trolebuses, o como peatones que desean trasladarse de un sitio a otro y por ende necesitan cruzar veredas, parterres, calles, avenidas y carreteras y se encuentran arriesgándo sus vidas cada vez que atraviezan por sitios en los cuales se circulan vehículos en movimiento.

Reflexionemos pues en esta realidad que debemos enfrentar todos los días, concientizémonos y concientizemos a las personas de nuestro entorno de las enseñanzas que nos ofrecen las estadísticas de los

accidentes de tránsito en el país y de las consecuencias económicas y psicosociales que se producen por este motivo, no vaya a ser que nosotros o alguno de nuestros conocidos, familiares o amigos lleguen a sufrir en carne propia las consecuencias fatales de un percance de esta naturaleza y ya no se pueda hacer nada por remediarlo.

Nunca es tarde para aprender, pero siempre será tarde para salvar lo insalvable.

CAPITULO I.

1. LA LEY GENERAL DE TRANSITO.

1.1 BASE JURIDICA E INSTITUCIONAL DE LA COMISION DE TRANSITO.

La base jurídica de la Comisión de Transito es la Ley de Tránsito y Transporte Terrestres actualizada a Agosto de 1995 la cual esta conformada de 13 capítulos, 7 párrafos, disposiciones transitorias y una disposición final.

El Plenario de las Comisiones Legislativas de la Cámara Nacional de Representantes expide la Ley de Tránsito y Transportes Terrestres cuya última versión se encuentra actualizada hasta agosto de 1995.¹

En el capítulo I de la Ley que constituye los preceptos fundamentales existen 13 artículos de los cuales el mas importante de ellos, el Art.1 enuncia los objetivos propuestos por esta Ley los cuales son:

- a) Organización del Tránsito y Transporte Terrestre.
- b) Planificación del Tránsito y Transporte Terrestre.
- c) Reglamentación del Tránsito y Transporte Terrestre.
- d) Control del Tránsito y Transporte Terrestre.
- e) La prevención de accidentes.
- f) El juzgamiento de las infracciones de Tránsito.

En el Art.2 se proclama la validez de esta Ley, lo cual puede comprobarse porque dice textualmente lo siguiente:

“ Las actividades, servicios y funciones que se relacionan con el tránsito y transporte terrestre estarán regidos por esta Ley y sometidos a la vigilancia y jurisdicción de los organismos que ella establece”.

¹ “La Ley General de Tránsito y Transporte Terrestre y Reglamentos”, Actualizada hasta agosto de 1995.

En el Art.12 se expresa su validez en la relación con otras leyes.

Cuando las disposiciones de la Ley de Tránsito estuvieren en oposición con otras prevalecen las primeras.

En lo referente a la base institucional se hace mención de ella en el Capítulo II de la Ley que se refiere a los organismos y autoridades de tránsito y transporte terrestre.

En el Art.14 se establece claramente que los organismos de tránsito y transporte terrestre son 5, a saber:

- 1) El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres.
- 2) La Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres.
- 3) Los Consejos Provinciales de Tránsito y Transporte Terrestres y la Comisión Provincial de Tránsito del Guayas.
- 4) Las Jefaturas Provinciales de Tránsito y Transporte Terrestres; y,
- 5) Los Juzgados de Tránsito y Transporte Terrestres.

El Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres es la máxima autoridad del sector del tránsito en el país cuyo presidente es el representante legal de la institución.

El Consejo es una entidad de derecho público, adscrita al Ministerio de Gobierno y cuya jurisdicción abarca a todo el país. Tiene la capacidad jurídica para adquirir derechos y contraer obligaciones y agrupa bajo su mando a las siguientes instituciones:

- La Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres.
- Los Consejos Provinciales de Tránsito y Transporte Terrestres.
- Las Jefaturas Provinciales de Tránsito y Transporte Terrestres.

Este Consejo que será presidido por mandato de la Ley (Art.15) por el Ministro de Gobierno o por el Subsecretario de Gobierno en calidad de Delegado, constará de 10 miembros de los cuales solo uno no tendrá voto (Director Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre). De los 10 miembros, 5 se encuentran en calidad de miembros permanentes es decir hasta el momento que permanezcan en sus cargos, después

de lo cual cesan en sus funciones y los 5 restantes incluidos los suplentes tienen asegurado el puesto por un periodo de 2 años y tienen derecho a la reelección.

Para efectuar sus atribuciones, deberes y funciones tendrá bajo su jurisdicción a una Dirección Ejecutiva, dependencias técnicas y administrativas y como órgano de consulta en lo referente al transporte internacional por carretera estará el Comité Técnico Interinstitucional.

En el Art.15 se enuncian a los 10 componentes del Consejo, siendo las atribuciones y deberes del Consejo Nacional de Tránsito, 25 en total, explicados detenidamente en el Art.17.

El Director Ejecutivo del Consejo Nacional de Tránsito estará en el cargo por un periodo de 4 años, tiene derecho a ser reelegido, por supuesto esto lo hace el Consejo, para ocupar esta dignidad debe tener como requisito fundamental una auténtica experiencia en la dirección, gestión y administración del tránsito terrestre.

Las 8 facultades entre atribuciones y deberes que posee el Director Ejecutivo se encuentran estipulados en el Art.20 de la Ley.

El Art.21 describe las funciones que debe ejecutar la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre el cual manifiesta una diferencia existente en cuanto a la manera de designar al Director Ejecutivo y al Presidente del Consejo pues mientras que a este último lo designan los miembros del Consejo Nacional de Tránsito, al Director Ejecutivo, la máxima autoridad de la institución, se lo nombra de acuerdo con la Ley Orgánica de la Policía Nacional.

El Director Ejecutivo tiene 17 facultades entre deberes y obligaciones a más de las que se encuentran reguladas en las leyes de la Policía Nacional.

La Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre al igual que el Consejo son organismos públicos que se dedican a las labores de ejecución, planificación y control y sus mandatos deben cumplirse en todo el país.

Los Consejos Provinciales de Tránsito serán regidos por el Director Administrativo del Consejo Provincial de Tránsito y Transporte Terrestres el cual tendrá un periodo de labores de 4 años con derecho

a reelección, como requisito para su elección sería la experiencia ejercida en el sector del tránsito mediante labores de gestión, administración y control del mismo y, ser elegido por el Consejo Provincial compuesto de 9 miembros, los cuales excepto las Provincias de Pichincha con 2 (el Ministro de Gobierno y el Comandante de Distrito de la Policía Nacional o su delegado) y las de Azuay y Chimborazo que tienen al Comandante de Distrito de la Policía Nacional o su Delegado en lugar del Comandante Provincial de la Policía Nacional, los demás Consejos tienen la misma composición. De los 9 miembros, 5 tienen el carácter de provisional es decir hasta el momento en que permanezcan en sus cargos públicos, los restantes 4 miembros pueden permanecer como tales durante 2 años y tienen la oportunidad de ser reelegidos.

El Director Administrativo del Consejo Provincial de Tránsito y Transporte Terrestres tiene a su cargo 7 actividades principales que cumplir las cuales se mencionan en el Art.27.

El Art.23 de la Ley General de Tránsito señala los 11 principales deberes y atribuciones que le competen a los Consejos Provinciales de Tránsito y Transporte Terrestres. Para cumplir con este cometido cada uno de los Consejos del país tiene a su cargo una Dirección Administrativa y las dependencias acordes al cumplimiento de sus labores.

El Art.28 nos comenta que las Jefaturas Provinciales de Tránsito y Transporte Terrestre tienen a su cargo las mismas atribuciones y deberes que cumple la Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre, por supuesto que dentro de sus límites jurisdiccionales. Adicionalmente se encargan de proveer los documentos que permiten la conducción y circulación de los vehículos.

En el Art.29 se explica que los juzgados de tránsito para administrar justicia necesitan utilizar la Ley General de Tránsito, la Ley Orgánica de la Función Judicial y otras leyes afines.

En el Art.31 se manifiestan los impedimentos para poder ejercer las vocalías tanto del Consejo Nacional como de los Consejos Provinciales de Tránsito y Transporte Terrestres. Se hacen excepciones las cuales son, a saber:

- El Secretario General de la Federación Nacional de Choferes Profesionales del Ecuador, o su Delegado;

- El representante de los transportistas; y,
- El representante de los sindicatos provinciales de choferes.

Tanto el Consejo Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres como los Consejos Provinciales de Tránsito tienen Presidente, Vicepresidente y Presidente Ocasional, siendo los dos últimos elegidos de entre sus miembros.

En el Art. 33 se explica la situación de la Comisión de Tránsito del Guayas, la cual tiene reglamentos y leyes especiales que le dan autonomía en su organización administrativa y económica, aun cuando se rige también por la Ley General de Tránsito. La Comisión estará supervisada por el Consejo Nacional de Tránsito.

1.2. PROCEDIMIENTOS Y ALCANCES DE LA LEY GENERAL DE TRANSITO.

Los alcances de la Ley General de Tránsito se refiere a las diversas clases de infracciones que se pueden cometer en el territorio nacional, a sus circunstancias y sus sanciones.

El capítulo III de la Ley General de Tránsito contiene diversos matices sobre las infracciones de tránsito en general. La definición propiamente dicha de las infracciones de tránsito se encuentra enmarcada en el Art.34 de la Ley el cual dice textualmente: “ Son infracciones de tránsito las acciones u omisiones que, pudiendo ser previstas pero no queridas por el agente, se verifican por negligencia, imprudencia e impericia, o por inobservancia de las leyes, reglamentos y ordenanzas de tránsito, o de órdenes legítimas de las autoridades y agentes de tránsito”.

El artículo 35 establece que las infracciones de tránsito se las puede clasificar en delitos y contravenciones. Estas infracciones deben ser juzgadas en los tribunales y juzgados si es que la persona tiene mayoría de edad, si no la tiene es decir, es menor de 18 años, debe ser juzgado por el tribunal competente, en este caso el Tribunal de Menores, y si es declarado culpable su representante legal tendrá que cubrir el pago de costas, daños y perjuicios, aquellos que serán liquidados en el susodicho tribunal mediante juicio verbal sumario.

La obligación de pagar costas, daños y perjuicios cuando existiere una sentencia desfavorable para los intereses del acusado se encuentra estipulado en el Art.37 de la Ley. Cuando exista una infracción de

carácter doloso el caso del acusado pasará a ser juzgado por un juez de lo penal. El Art.39 indica la responsabilidad civil del dueño o los dueños del semoviente sobre las consecuencias de su utilización.

También existen sanciones para quienes no cumplen con los contratos de transporte terrestre, la cual consiste en una multa que asciende hasta el 10% del valor de los bienes que debieron transportarse, así como la acción de daños y perjuicios que será presentada ante los jueces de la instancia civil.

En el Capítulo IV se manifiestan las circunstancias de la infracción de tránsito. Podemos observar que en el Art.41 se nos habla sobre la sanción de las personas que ocasionaren accidentes de tránsito terrestre por 4 motivos: negligencia, imprudencia, impericia o inobservancia ; ya sea de las ordenanzas, reglamentos de la Ley o de los agentes de tránsito u otras autoridades de esa institución. También se pone a consideración que la Función Judicial debe tratar los delitos y contravenciones y que la administración se encargará de sancionar las faltas reglamentarias según lo indicado en los artículos 130 y 131 que se encuentran incluidos en el paragrafo IV que contiene el juzgamiento de las contravenciones. de lo cual hablaré más adelante.

El Art.42 señala que si el accidente de tránsito es originado por caso fortuito o fuerza mayor éste no será causa de pena alguna.

Si existen varias infracciones de tránsito a la vez, se juzgará al infractor por aquella que se considera la más grave, esto lo expresa el Art.43.

El Art.44 se refiere a la reincidencia de los delitos, expresando que será reprimida con lo máximo de la pena.

El Art.45 expresa que es un delito el conducir un vehículo en estado de embriaguez o de intoxicación originados por bebidas alcohólicas o fermentadas, o por estupefacientes o sustancias psicotrópicas.

Se exponen las circunstancias atenuantes y agravantes de las infracciones de tránsito, así vemos que en el Art. 46 se manifiestan 7 circunstancias atenuantes de las infracciones de tránsito, las cuales transcribimos a continuación:

- 1) La buena conducta anterior y posterior a la comisión de la infracción de tránsito;
- 2) El haber observado respeto para las autoridades y agentes de tránsito, y acatamiento a sus disposiciones;
- 3) Presentarse voluntariamente a la justicia, pudiendo haber eludido su acción con la fuga o el ocultamiento;
- 4) La confesión voluntaria y espontánea, cuando sea verdadera;
- 5) La ayuda inmediata y efectiva proporcionada a las víctimas del accidente;
- 6) La oportuna y espontánea reparación de los daños y perjuicios causados; y,
- 7) Las demás que señala el Código Penal, en cuanto fueren aplicables.

En el Art.47 se manifiesta el atenuante mas trascendental de todos, se refiere al auxilio inmediato y efectivo a las víctimas del accidente.

Finalmente al cierre del Capítulo IV, en el Art.48, se expresan las 3 causas agravantes de las infracciones de tránsito que son: ✓

- 1) La buena conducta anterior y posterior a la comisión de la infracción de tránsito.
- 2) Evadir la acción de la justicia, por fuga u ocultamiento; y,
- 3) Abandonar a los accidentados o no procurarles, pudiendo hacerlo, la ayuda requerida.

En el capítulo V se comentan las principales sanciones aplicables a los delitos de tránsito, de las sanciones peculiares de los delitos y contravenciones de tránsito, de la prohibición de conducir vehículos de motor, de la incidencia del resultado de la reparación de daños y perjuicios y, de ciertos casos especiales.

El Art.49 expresa las sanciones aplicables a los delitos de tránsito, las sanciones peculiares del delito y las contravenciones de tránsito.

Las sanciones aplicables a los delitos de tránsito son cuatro, a saber:

- 1) Reclusión menor ordinaria de 6 a 9 años;
- 2) Prisión de hasta 5 años;
- 3) Multa de hasta un salario mínimo vital del trabajador en general; y,
- 4) Suspensión temporal o definitiva de la autorización de conducir vehículos de motor.

Las sanciones peculiares del delito de tránsito son tres:

- 1) Prisión de hasta 4 años;
- 2) Multa de hasta una doceava parte de un sueldo mínimo vital del trabajador en general; y,
- 3) Suspensión temporal o definitiva de la autorización de conducir vehículos de motor.

Las sanciones peculiares de las contravenciones de tránsito son tres al igual que la anterior y son las siguientes:

- 1) Prisión de hasta 15 días;
- 2) Multa de hasta una cuarta parte de un sueldo mínimo vital del trabajador en general; y,
- 3) Suspensión temporal de la autorización de conducir vehículos de motor.

El Art.50 transmite que el indiciado prófugo no podrá conducir vehículos de motor, y que el no cumplimiento de esta imposición le acarreará que no se consideren atenuantes en el grado de la pena a la que se le someta.

El Art.51 que se refería a que la pena de la suspensión temporal para manejar vehículos iba a efectivizarse cuando se haya cumplido la pena de prisión fue suprimida por el Decreto 71 del Registro Oficial # 46 del 28 de Julio de 1981 y no ha sido reemplazado.

El Art.52 nos comenta que la reparación de los daños y perjuicios ocasionados por el accidente de tránsito, no implica reconocimiento ni presunción de responsabilidad.

Los artículos 53, 54 y 55 tratan acerca de situaciones especiales.

Art.53.- Cuando se justifiquen en favor del reo dos o más circunstancias atenuantes y no exista en su contra ningún agravante, las penas de prisión se reducirán hasta a 60 días, y las de multa hasta a la quinta parte de un sueldo mínimo vital del trabajador en general salvo que el juzgamiento lo hubiere hecho por el delito tipificado en el inciso primero del Art.56, en cuyo caso la pena de reclusión menor ordinaria de 6 a 9 años quedará reemplazada con prisión de 3 a 4 años.

Art. 54.- Si se acreditare en favor del indiciado una sola atenuante de carácter trascendental, y no exista en su contra ningún agravante, las penas de prisión se reducirán hasta a 15 días y las de multa hasta a la quinta parte de un sueldo mínimo vital del trabajador en general, salvo que el juzgamiento se lo hubiere hecho por el delito tipificado en el inciso primero del artículo 56, en cuyo caso la pena de reclusión menor ordinaria de 6 a 9 años quedará reemplazada con prisión de 4 a 5 años.

Art. 55.- En los casos de condena por primera vez, por infracción de tránsito, si el delito es reprimido con una pena cuyo máximo no exceda de seis meses de prisión, y el indiciado ha pagado en forma voluntaria y espontánea los daños y perjuicios ocasionados, y si se cumplen las demás condiciones exigidas en el Código Penal, podrán los jueces disponer en la sentencia, que se deje en suspenso el cumplimiento de la pena, sin perjuicio de hacerla cumplir posteriormente si el sentenciado revela peligrosidad, o si su comportamiento es inadecuado en la actividad del tránsito y transporte terrestres.

En el Capítulo 6 se trata acerca de las infracciones en particular, este capítulo consta de dos párrafos, en el primero se explican las infracciones de los delitos de tránsito y el segundo trata sobre las contravenciones de tránsito de primera, segunda y tercera clase.

El paragrafo # 1 va desde el Art.56 hasta el 70.

En el Art 56. se hace una diferenciación entre aquellos accidentes que han dejado bajas sensibles o no en cuanto a las penas que se deben imponer, no encontrándose los implicados en estado normal.

El Art. 56 expresa que aquellas personas que cometan un accidente manejando un vehículo en estado de embriaguez o de intoxicación por efecto de bebidas alcohólicas o fermentadas, estupefacientes o drogas psicotrópicas, en el cual hayan resultado muertas una o más personas serán reprimidos con reclusión menor ordinaria de 6 a 9 años, además de la suspensión definitiva de la autorización de conducir vehículos de motor y una multa de un sueldo mínimo vital.

Aquel que no ocasione un accidente pero que haya conducido un vehículo en estado de embriaguez o de intoxicación debido a las bebidas alcohólicas o fermentadas, estupefacientes o drogas psicotrópicas será penalizado con prisión de 2 a 4 meses y una suspensión de la autorización de conducir vehículos a motor durante 6 meses. En el supuesto caso en que esta persona ocasione un accidente que se lo considere como contravención de tercera clase, es decir aquel que incurra en alguna de las 18 causales estipuladas como

una contravención de esa categoría, será penalizado con la suspensión de la autorización de conducir vehículos a motor por 1 año además de la prisión de 2 a 4 meses.

En el Art.58 se nos explica la pena a la cual se hace acreedor la persona que materialize un accidente cuyo resultado arroje fallecidos por los siguientes motivos: negligencia, imprudencia o exceso de velocidad.

Esta penalización comprende prisión durante 1 a 3 años, una multa de hasta los $\frac{2}{3}$ de un salario mínimo vital y la suspensión de la autorización de conducir vehículos a motor por el tiempo que dure la prisión. Se obvia la falta de experiencia en el manejo del conductor cuando éste no tenga el documento legal (Licencia de Tránsito) que lo faculte para conducir un vehículo motorizado.

En el Art.59 se manifiesta la situación en que caerían aquellas personas que provequen la muerte de una o dos conociendo que conducen un vehículo motorizado en mal estado mecánico y aquellos quienes obliguen a conducir. dieren o presten a otras personas su vehículo motorizado en mal estado. A estas personas se les impondría las siguientes penas: 1) Uno a tres años de prisión, 2) Suspensión de la autorización de conducir vehículos a motor por el tiempo en que se efectivize la sentencia y 3) Una multa de hasta el 66% de un sueldo mínimo vital de un trabajador.

En el Art. 60 se considera el caso de aquellos sucesos en que se ocasionare la muerte de personas como consecuencia del cansancio, sueño o malas condiciones físicas del conductor provocadas por el exceso de trabajo y aquellos en los cuales un empleador hubiese exigido al conductor a trabajar en esas condiciones y se establecen las siguientes penas: 1) Seis meses a un año de prisión, 2) Suspensión de la autorización de conducir vehículos a motor por el tiempo de duración de la sentencia y 3) Una multa de hasta la mitad de un sueldo mínimo vital del trabajador.

El Art 61 es substituido y comprende una ampliación de los artículos 56, 57, 58, 59, 60. Abarca los casos de aquellos accidentes de tránsito en que existiesen víctimas con lesiones ciertas o incurables o con incapacidad permanente para el trabajo, o hubiesen perdido un órgano de vital importancia para el cuerpo humano.

Si se hubiese producido el accidente según lo expuesto en el primer inciso del Art.56 que hace referencia a aquellas personas que hayan conducido el vehículo en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de bebidas alcohólicas o fermentadas, estupefacientes o drogas psicotrópicas, se tomarían las

siguientes medidas punitivas: 1) Tres a cuatro años de prisión, 2) Suspensión definitiva de la autorización de conducir vehículos a motor y 3) Una multa de hasta un sueldo mínimo vital del trabajador.

Si el accidente se produjese según las circunstancias establecidas por los Artículos 57, 58, 59, 60, es decir:

- Negligencia, imprudencia o exceso de velocidad (Art.57);
- Impericia o inobservancia de la Ley General de Tránsito, sus ordenanzas o reglamentos, o de las órdenes legítimas de las autoridades o agentes de tránsito (Art.58);
- Conducción de un vehículo que se conoce que se encuentra en malas condiciones mecánicas o a quien obligue a otra persona a conducir, diese o prestase su vehículo con conocimiento de causa de que el vehículo se encuentra en malas condiciones (Art.59); y,
- Cansancio, sueño, o malas condiciones físicas del conductor , a consecuencia del exceso de trabajo o porque el empleador ha exigido al conductor trabajar en esas condiciones.

Quien se encuentre dentro de las causales anteriormente expuestas será reprimido con un tercio de las penas de prisión y multa prevista en el inciso precedente, y suspensión de la autorización para conducir vehículos de motor por igual tiempo al de la prisión.

El Art.62 constituye una extensión del Art.61.

Se lo aplica en caso de que existiesen como resultado del accidente una o más personas con enfermedad o con incapacidad para trabajar, que exceda de 90 días o con una incapacidad permanente para su trabajo habitual, siendo el accidente producido según el Art.56 que hace referencia a aquellas personas que hayan conducido el vehículo en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de bebidas alcohólicas o fermentadas, estupefacientes o drogas psicotrópicas, lo cual da a lugar a las siguientes medidas punitivas:

1) Uno a dos años de prisión, 2) Suspensión de la autorización de conducir vehículos de motor por el tiempo de duración de la sentencia, y 3) La multa determinada por el inciso primero del artículo precedente.

Si el accidente se produjese por las circunstancias señaladas en los artículos 57,58,59,60, es decir: quien lo causare será sancionado con la mitad de las penas señaladas en el inciso precedente.

El Art.63 también se encuentra relacionado con los dos anteriores.

Se lo aplica en caso de que existiesen como resultado del accidente una o más personas con enfermedad o con incapacidad para trabajar, que dure desde 60 hasta 90 días siendo el accidente producido según las causales del Art.56 que hace referencia a aquellas personas que hayan conducido el vehículo en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de bebidas alcohólicas o fermentadas, estupefacientes o drogas psicotrópicas, lo cual da a lugar a las siguientes medidas punitivas: 1) Seis meses a un año de prisión, 2) Suspensión de la autorización de conducir vehículos de motor por el tiempo de duración de la sentencia y 3) Una multa de hasta un sueldo mínimo vital del trabajador.

Si el accidente se produjese por las circunstancias señaladas en los Artículos 57,58,59,60, es decir: quien lo causare será sancionado con la mitad de las penas señaladas en el inciso anterior.

El Art.64 también se encuentra relacionado con los tres anteriores.

Se lo aplica en caso de que existiesen como resultado del accidente una o más personas con enfermedad o con incapacidad para trabajar, que dure desde 16 hasta 59 días siendo el accidente producido según las causales del Art.56 que hace referencia a aquellas personas que hayan conducido el vehículo en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de bebidas alcohólicas o fermentadas, estupefacientes o drogas psicotrópicas, lo cual da a lugar a las siguientes medidas punitivas: 1) Seis meses a un año de prisión, 2) Suspensión de la autorización de conducir vehículos de motor por el tiempo de duración de la sentencia y 3) Una multa de hasta un sueldo mínimo vital del trabajador.

Si el accidente se produjese por las circunstancias señaladas en los Artículos 57,58,59,60, es decir: quien lo causare será sancionado con la mitad de las penas señaladas en el inciso precedente.

Podemos observar que los artículos 63 y 64 tienen las mismas penas a pesar que el tiempo de convalecencia del accidentado es distinto.

Se hace una substitución del Art.65.

El Art.65 se aplica en caso de daños materiales cuyo costo de reparación sean superiores a 50.000 sucres, siempre y cuando el accidente se hubiere producido en cualquiera de las circunstancias previstas en el

inciso primero del Art.56 que hace referencia a aquellas personas que hayan conducido el vehículo en estado de embriaguez o de intoxicación por efectos de bebidas alcohólicas o fermentadas, estupefacientes o drogas psicotrópicas, lo cual da a lugar a las siguientes medidas punitivas: 1) Seis meses a un año de prisión, 2) Suspensión de la autorización de conducir vehículos de motor por el tiempo de un año y 3) Una multa de hasta un sueldo mínimo vital del trabajador.

Si el accidente se produjese por las circunstancias señaladas en los Artículos 57, 58, 59, 60, es decir: quien lo causare será sancionado con prisión de 30 a 60 días.

El Art.66 se refiere a aquellos que no se encuentran legalmente autorizados para conducir vehículos de motor y dice textualmente lo siguiente:

“ Quien, sin estar legalmente autorizado para conducir vehículos de motor, incurriere en alguna de las infracciones contempladas en los artículos anteriores, será reprimido con el máximo de la pena correspondiente”.

El Art.67 es el único de este parágrafo que establece penas para aquellos que no son conductores.

Este artículo nos comunica que cuando el responsable del accidente es el peatón, pasajero, controlador u otra persona , ésta será reprimida con iguales sanciones estipuladas en los artículos anteriores, disminuidas de un tercio a la mitad, según las circunstancias de la infracción realizada.

El Art.68 se refiere a las penas que deben sufrir las personas que han sustraído vehículos y han ocasionado accidentes. El castigo asciende al máximo de la pena estipulada para la infracción, aumentada en la mitad.

El Art.69 estipula las sanciones para aquellas personas que sin ocasionar accidentes sean atrapados habiendo estado suspendidos temporalmente o definitivamente de la autorización de conducir.

En el primer caso la persona será penalizada con 3 a 6 meses de prisión y una multa de un salario mínimo vital.

En el segundo será castigado hasta con el doble de esta pena es decir, puede purgar hasta un año de prisión y pagar hasta dos salarios mínimos vitales.

El Art.70 si contempla los accidentes y nos comunica que aquella persona que los ocasione habiendo estado suspendido su autorización para conducir, será castigado con lo máximo de la pena establecido para la infracción.

El Parágrafo Segundo contiene las contravenciones de tránsito las cuales son de tres clases y abarca del Art.71 al Art.75.

El Art.71 establece la necesidad de castigo a las contravenciones de tránsito, contiene una adición al mismo. Este artículo dice así: “ Las contravenciones de tránsito, según la gravedad, serán reprimidos con prisión y multa, o con una de ellas solamente. Las faltas reglamentarias se sancionarán con la multa determinada en los artículos 73 y 74.”

La adición se encuentra en el Art.3 del Libro 86.Registro Oficial # 492 promulgado el 2 de agosto de 1990.²

A continuación presento a vuestra consideración el Art.72 y su reforma:

Art.72: Las contravenciones de tránsito son de primera, segunda y tercera clase.

REFORMA.

Art.4.- El Art.72 dirá:

“ Art.72.- Las faltas reglamentarias son de dos clases: leves y graves. Son de carácter administrativo y se excluyen de la jurisdicción de los jueces provinciales de tránsito”.

(Libro 86.Registro Oficial # 492 promulgado el 2 de agosto de 1990).³

² Suspendido por Inconstitucional de Fondo, Resolución Congreso Nacional, Registro Oficial # 706 del 17 de junio de 1991.

³ Suspendido por Inconstitucional de Fondo, Resolución Congreso Nacional, Registro Oficial # 706 del 17 de junio de 1991.

Se pondrá una multa equivalente a la treintava parte de un salario mínimo vital general, a las personas que incurran en las faltas reglamentarias leves de tránsito a las que se refieren estos literales:

- a) Los peatones que no respetaren los semáforos y demás señales de tránsito y aquellos que, en las vías públicas no transitaren por las aceras o sitios destinados para los peatones;
- b) Los padres o guardadores de infantes que los abandonaren en las vías públicas;
- c) Las personas que, sin permiso de la autoridad correspondiente, realizaren entrenamientos o competencias deportivas en las vías públicas;
- d) Quien condujere un vehículo de motor que no lleve las placas de identificación correspondiente, sin estar autorizado para ello;
- e) Quien estacionare un vehículo en sitios prohibidos;
- f) Quien obstaculizare el tránsito al quedarse sin gasolina su vehículo;
- g) El conductor de un vehículo que, para recibir pasajeros o carga, o por cualquier otro motivo, se estacionare o detuviere fuera del lugar señalado para el objeto;
- h) Quien utilizare sirenas, o la bocina del vehículo, sin causa que lo justifique, o lo manejare sin el respectivo silenciador;
- i) Quienes transportaren carga sin colocar banderines rojos en los extremos sobresalientes del vehículo;
- j) Los vendedores ambulantes que se ubicaren en aceras, zonas de protección, andenes u otros sitios similares, de manera que produzcan entorpecimiento del tránsito; y,
- k) Quien no se sujetare a los itinerarios o turnos establecidos.

El artículo 74 trata de las contravenciones de Segunda Clase. En este artículo se operan dos reformas y un reemplazo, debido a la complejidad del texto lo dare a conocer textualmente.

Art. 74.- Son responsables de contravención de segunda clase y serán sancionados con multa de la octava parte de un sueldo mínimo del trabajador en general:

REFORMA.

Art.5 .- En el Art.74 cambiese “octava parte” por “quinceava parte”.
(Decreto # 71.Registro Oficial # 46 promulgado el 28 de julio de 1981).

REFORMA.

Art 6.- El primer inciso del Art.74, dirá:

“ Los responsables de falta reglamentaria grave seran sancionados con multa igual a la quinceava parte de un salario mínimo vital general ”.
(Libro # 86. Registro Oficial # 492 promulgado el 2 de agosto de 1990).⁵

REEMPLAZANSE:

Art.8 .- El subtítulo colocado antes del artículo 74 reemplazanse por el de:

“ De las faltas reglamentarias leves ”.
(Libro # 86. Registro Oficial # 492 promulgado el 2 de agosto de 1990).

En definitiva este artículo queda así:

De las faltas reglamentarias leves.

⁵ Suspendido por Inconstitucional de Fondo, Resolución Congreso Nacional, Registro Oficial # 706 del 17 de junio de 1991.

Los responsables de falta reglamentaria grave seran sancionados con multa igual a la quinceava parte de un salario mínimo vital general.

- a) Quien condujere un vehículo de motor a velocidad mayor de la permitida;
- b) El propietario de un vehículo de motor que lo pusiere en circulación, sin haberlo matriculado, dentro del plazo de treinta días de adquiridos;
- c) El comprador que no inscribiere el traspaso de un vehículo en las jefaturas provinciales de tránsito, dentro del plazo de treinta días, contado a partir de la fecha del respectivo contrato;
- d) Quien no condujere su vehículo por la derecha;
- e) Los conductores de vehículos de motor que, ante las señales de alarma o de toque de sirena de los carros de Policía, Cuerpo de Bomberos, Cruz Roja o ambulancias, no detuvieren el vehículo dejando la vía libre;
- f) El chofer no profesional que transportare pasajeros o carga, realizando servicios remunerados;
- g) Quien transportare materias inflamables o explosivas en vehículos no acondicionados para el objeto, o sin el permiso de la autoridad competente;
- h) Los propietarios o conductores de vehículos de motor que, en caso de emergencia o calamidad pública, luego de ser requeridos, se negaren a prestar los servicios solicitados;
- i) Quien dejare estacionado cualquier clase de vehículo en vías urbanas, sin tomar las precauciones reglamentarias para evitar accidentes;
- j) Quien desobedeciere las órdenes de las autoridades o agentes de tránsito, y no observare las señales manuales de dichos agentes, y de las demás señales colocadas en vías públicas, tales como semáforos, altos, pare, cruces, límite de velocidad o preferencia de vías;

k) Quienes transportaren maquinaria industrial, agrícola o vial, por las carreteras o vías públicas, sin observar los requisitos exigidos en los correspondientes reglamentos; y,

l) El conductor que no tenga instalado en vehículos de servicio público interprovincial, un botiquín elemental de primeros auxilios y un extinguidor mínimo de incendios, de acuerdo con las regulaciones establecidas por el Consejo Nacional de Tránsito.

El artículo 74 trata de las contravenciones de Tercera Clase o infracciones graves. En este artículo se operan dos reemplazos y dos supresiones.

REEMPLAZANSE:

Art. 8.- El subtítulo colocado antes del artículo 75 reemplázase por el de: “ De las contravenciones ”. (Libro # 86.Registro Oficial # 492 promulgado el 2 de agosto de 1990).⁶

Art. 75.- Son responsables de contravencion de tercera clase y seran sancionados con prision de hasta 15 días, y multa de hasta la cuarta parte de un sueldo minimo vital en general del trabajador en general, o con una de estas penas solamente:

REEMPLACESE:

Art. 6.- En el Art.75 reemplacese “ multa de hasta la cuarta parte ” por “ multa de la doceava parte ”. (Decreto # 71.Registro Oficial # 46 promulgado el 28 de julio de 1981).

SUPRIMASE:

Art. 7.- En el inciso primero del articulo 75 suprimese la frase “ de tercera clase ”. (Libro # 86. Registro Oficial # 492 promulgado el 2 de agosto de 1990).⁷

SUPRIMASE:

⁶ Suspendido por Inconstitucional de Fondo, Resolución Congreso Nacional, Registro Oficial # 706 promulgado el 17 de junio de 1991.

⁷ Suspendido por inconstitucional de Fondo, Resolución Congreso Nacional, Registro Oficial # 706 promulgado el 17 de junio de 1991.

Art. 8 .- En el Art. 75 suprimase el literal J) y el literal P), sustituyase con el texto siguiente:

“ Quien causare accidente de tránsito del que resultare solamente daños materiales cuyo costo de reparación no exceda de cincuenta mil sucres ”.

(Art.38 Registro Oficial # 479 del 15de julio de 1986).

En definitiva este artículo queda así:

De las contravenciones.

Son responsables de contravención y serán sancionados con prisión de hasta 15 días , y multa de la doceava parte de un salario mínimo vital del trabajador en general, o con una de estas penas solamente:

- a) Quien causare accidente de tránsito del que resultare herida o lesionada alguna persona, produciéndole enfermedad o incapacidad para el trabajo, que no exceda de 15 días;
- b) Quien sin la autorizacion correspondiente, realizare obras en la vía pública, obstaculizando la circulación de vehículos o creando peligro para dicha circulación; o quien, teniendo autorización o contrato para realizar obras en la vía pública, no hubiere colocado señales o tomado medidas de protección o de indicación de peligro, según el caso; o quien no restableciere la seguridad de la vía, cuando tenga la obligación de hacerlo;
- c) Quien alterare la seguridad del tránsito al colocar obstáculos en la vía pública, sin fijar los avisos correspondientes; o al derramar en la misma, substancias o materiales deslizantes o inflamables;
- d) Quien sin ser causante de un accidente de tránsito, no socorriere a las víctimas cuando pudiere hacerlo sin riesgo propio ni de terceros;
- e) Quien destruyere, quitare, cambiare, alterare o dañare las señales de tránsito, colocadas en la vía pública;

- f) Los conductores que se detuvieren o estacionaren vehículos en carreteras, sitios o zonas que entrañen peligros, tales como curvas, puentes, túneles, zonas estrechas de poca visibilidad, cruces de caminos, cambios de rasante, pendientes o pasos a nivel, sin tomar las medidas señaladas en los reglamentos;
- g) Quien condujere un vehículo de motor sin estar legalmente autorizado, o manejare otro tipo de vehículo distinto de aquel que le está permitido;
- h) Quien condujere un vehículo de motor con placas de identificación falsa, alterada o distinta de la debida, a menos que probare desconocimiento de la irregularidad;
- i) El dueño de un vehículo de motor que confiare su conducción a personas inexpertas o a quien no estuviere legalmente autorizado;
- j) Quien causare accidente de tránsito del que resultaren solamente daños materiales cuyo costo de reparación no exceda de 50.000 sucres.
- k) Quienes rebasaren otro vehículo en zonas o sitios peligrosos, o contraviniendo expresas disposiciones reglamentarias;
- l) Quien condujere un vehículo con exceso de pasajeros o carga;
- m) Los conductores que al descender por una pendiente, apagaren el motor de sus vehículos;
- n) Los dueños o cuidadores de animales que los abandonaren o los dejaren vagar por las calles o carreteras, o los condujeren sin las debidas precauciones;
- ñ) Los propietarios de mecánicas, estaciones de servicio, agencias de bicicletas, motocicletas, o locales de reparación en general, que realizaren sus servicios en la vía pública;
- o) Quien faltare de palabra u obra a las autoridades o agentes de tránsito, a menos que el hecho esté previsto como otra infracción en el Código Penal;

p) Quien alterare el valor de los pasajes y fletes de transporte urbano o rural, establecido por las autoridades competentes; y,

q) Quien no efectuare el cambio de luces reglamentarias.

El Capítulo VII abarca las infracciones cometidas por las autoridades, funcionarios y agentes de tránsito, y de la falsificación de los documentos; comprende 8 artículos es decir, desde el Art.76 al Art.83.

El Art.76 enumera a los documentos públicos que entran en la jurisdicción de esta Ley.

Estos documentos son los siguientes:

- Brevets.
- Licencias o permisos de manejo.
- Certificados de matrícula.
- Traspasos.
- Certificados de propiedad de un vehículo.
- Libros.
- Archivos.
- Fichas estadísticas.
- Boletas de infracción.
- Otros certificados y documentos establecidos en la Ley y sus reglamentos extendidos por la autoridad competente.
- Certificados de revisión mecánica de los vehículos conferidos por técnicos en automotores.
- Placas de identificación popular.

El Art.77 expresa la utilización de las penas establecidas en el Capítulo III del Título IV, Libro II del Código Penal en casos de falsificación, adulteración, suplantación y concesión ilegal de los documentos expuestos en el Art.76 realizados por autoridades, funcionarios y empleados de tránsito.

El Art.78 manifiesta que se emplearán sanciones establecidas en el Código Penal aumentadas de un tercio a la mitad a aquellos funcionarios, autoridades, empleados o agentes de tránsito que acepten ofertas o

promesas o recibieren presentes, gratificaciones o remuneraciones, no previstas en esta Ley y sus reglamentos para ejecutar un acto de su empleo u oficio.

El Art.79 establece que los delitos tipificados en los artículos 77 y 78 serán conocidos y sancionados por los jefes competentes.

El Art.80 también establece penas del Código Penal y dice:

“ Las autoridades, agentes o policías de tránsito que, en forma negligente o dolosa, no sancionaren las infracciones previstas en esta Ley, o no las pusieren en conocimiento de la autoridad respectiva, para su juzgamiento y sanción, serán reprimidos por sus superiores, con la multa que dejaron de imprimir en cada caso, sin perjuicio de la responsabilidad en que incurren, si el acto esta previsto en el Código Penal como delito común ”.

En el Art.81 se expresan las causales de la destitución de los cargos de las autoridades, funcionarios, agentes o policías de tránsito. Estas son: negligencia, abuso o arbitrariedad graves en el desenvolvimiento de sus funciones, observándose que estas penalidades son independientes de las demás sanciones a que se hayan hecho acreedores.

El Art.82 se refiere a la falsedad de los partes policiales, también se remite al Código Penal y dice:

“ El funcionario, empleado o agente de tránsito que, al emitir un parte policial, incurriere en falsedad, especialmente en cuanto al estado de embriaguez o intoxicación por drogas tóxicas o estupefacientes del causante del accidente de tránsito, será sancionado de acuerdo con el Código Penal.

El Art.83 manifiesta sobre los delitos cometidos por los integrantes de la Policía Nacional y también se refiere al Código Penal, y dice:

“ Los delitos previstos en este Capítulo que fueren cometidos por un miembro de la Policía Nacional, en el ejercicio de sus funciones específicas, serán conocidos y juzgados por sus jueces privativos, de conformidad con el Código Penal y de Procedimiento Penal de la Institución ”.

El capítulo VIII contiene 5 párrafos siendo el segundo el correspondiente al procedimiento.

El párrafo segundo contiene 13 artículos los cuales abarcan desde el Art.93 hasta el 103 efectuándose a la fecha 3 substituciones en los Arts.102, 105 y 106.

El Art.93 manifiesta la iniciación del juicio penal y sus 5 antecedentes, este artículo dice lo siguiente:

“ El juicio penal por infracciones de tránsito se iniciará mediante autocabeza de proceso, que puede tener como antecedentes:

- 1) La excitación fiscal;
- 2) La denuncia;
- 3) La acusación particular;
- 4) Los partes policiales; y,
- 5) La noticia de la comisión de la infracción, llegada al juez por cualquier otro medio.

El Art.94 indica las citaciones de todas las personas relacionadas con el caso en una u otra forma, este artículo expresa lo siguiente:

“ Con el autocabeza de proceso se citará al indiciado, al agente fiscal, al defensor de oficio, y al acusador particular, si lo hubiere, siguiendo las reglas establecidas en el Código de Procedimiento Penal. También se citará a los propietarios de los vehículos que hubiesen ocasionado el accidente de tránsito para los efectos determinados en el Art.158”.

El Art.158 de la Ley General de Tránsito manifiesta lo siguiente:

“ Las entidades o personas señaladas en el Art.146 de esta Ley que no hubieren obtenido las pólizas de seguro previstas en el Art.149 o que no las hubieren renovado, responderán solidariamente con el infractor, por los daños y servicios ocasionados por el accidente de tránsito, y además pagarán una multa de hasta 5 sueldos mínimos vitales del trabajador en general, que les impondrá el Juez de Tránsito, de acuerdo con el tiempo que hubiere durado la omisión y con el valor del vehículo.

El propietario no será responsable solidario cuando haya sido privado de la posesión de su vehículo por hurto, robo, apropiación indebida o requisición forzosa del mismo ”.

El Art.95 se refiere a aquellas situaciones en que se dejan abandonados los vehículos y sus consecuencias, este artículo manifiesta textualmente lo siguiente:

“ Si como resultado de un accidente de tránsito quedara abandonado un vehículo y no se conociere a quien lo conducía, mientras no se compruebe lo contrario, y para efectos de responsabilidad civil, se presumirá que era conducido por su dueño.

Si el vehículo perteneciere al Estado o a cualquier otra institución del sector público o a personas jurídicas de derecho privado, se presumirá que quien lo conducía era el chofer a cuyo cargo se hallaba el vehículo ”.

El Art.96 se refiere a la remisión de los partes policiales y los documentos retirados por parte de los jefes provinciales de tránsito o los organismos policiales y dice así:

“ Los jefes provinciales de tránsito o los organismos policiales correspondientes, remitirán los partes policiales juntamente con los documentos retirados, al respectivo Juzgado de Tránsito en el término perentorio de 24 horas, bajo la responsabilidad legal de dichos jefes o de quien haga sus veces”.

El Art. 97 indica las particularidades que deben constar en el parte policial y dice así:

“ El parte policial por infracción de tránsito debe contener, obligatoriamente, la relación prolija del hecho y sus circunstancias, e indicar si el accidente fue o no presenciado por el agente que lo suscribe, y los nombres de los testigos, si los hubiere ”.

El Art. 98 explica las obligaciones que tiene el policía que realiza el parte policial en caso de que en el accidente de tránsito provocase muertos y heridos, a continuación se pone a consideración este artículo:

“ El policía que suscribiere un parte policial sobre un accidente de tránsito en que se hubiesen producido muertos, heridos o daños materiales, podrá disponer la retención de los vehículos involucrados en tal accidente y ponerlos de inmediato a disposición del respectivo Juez de Tránsito.

Así mismo, podrá detener al o a los causantes de dicho accidente, si hubiesen muertos o heridos, o si el valor de los daños materiales excediere de 20.000 sucres. Los detenidos serán puestos de inmediato a disposición del Juez de Tránsito correspondiente, o ante quien haga sus veces ”.

El Art. 99 habla del sorteo de las infracciones de tránsito y dice así:

“ En los lugares donde existan dos o más juzgados, las Cortes Superiores sortearán el conocimiento de las infracciones de tránsito. Los partes policiales se remitirán al juzgado que esté de turno ”.

El Art.100 expresa la facultad que tienen las autoridades de efectuar las investigaciones correspondientes, así tenemos:

“ Antes de dictar autocabeza de proceso podrá el juez, con intervención del agente fiscal y de los peritos, reconocer prolija y detalladamente las huellas y los resultados del accidente, sin que sea necesaria la citación al indiciado o su defensor ”.

El Art.101 nos explica lo que deben hacer los juzgados y las partes para comprobar su posición mediante pruebas, este artículo lo ponemos en seguida a su consideración:

“ El juzgado y las partes tendrán el término común de 30 días, contado desde la fecha de la última citación con el autocabeza de proceso, para la práctica de todos los actos procesales necesarios, que tiendan a comprobar la existencia de la infracción, descubrir a sus autores y determinar su responsabilidad ”.

En el Art.102 se comunica el plazo que tienen las personas sindicadas para defenderse, en este artículo existe una substitución. Voy a presentar el artículo antiguo, la substitución y el artículo reformado.

Art. 102.- Si durante el trámite del proceso se sindicare a una o más personas, se les concederá el término común de 20 días adicionales, para que ejerciten su derecho de defensa.

SUBSTITUYASE:

Art.7.- En el Art. 102 sustitúyase “ veinte días por treinta días ”
(Decreto # 71.Registro Oficial # 46 promulgado el 28 de agosto de 1981).

Art. 102.- Si durante el trámite del proceso se sindicare a una o más personas, se les concederá el término común de 30 días adicionales, para que ejerciten su derecho de defensa.

El Art. 103 determina las situaciones dentro de las cuales se debe de presentar la acusación particular. Este artículo expresa lo siguiente:

“ La acusación particular podrá presentarse antes del autocabeza del proceso, o dentro del término de prueba establecido en los artículos anteriores, salvo el caso previsto en la disposición siguiente ”.

El Art.104 nos muestra el procedimiento a seguir por parte de los jueces cuando exista un accidente de tránsito en el cual exista una colisión de varios vehículos, el Art.104 dice así:

“ En el accidente de tránsito causado por colisión de varios vehículos, el Juez dictará el correspondiente autocabeza de proceso sólo en forma indagatoria, esto es, sin determinar autores, y de inmediato y de manera urgente, practicará los actos procesales necesarios para determinar la existencia de la infracción y los responsables de la misma. Por los méritos que se desprendan de estas diligencias, incoará el juicio contra las personas presumiblemente responsables del accidente, y sólo a partir de este momento procesal, podrá aceptar a trámite la acusación o acusaciones particulares, de acuerdo con las reglas generales ”.

El Art.105 nos manifiesta los requisitos que debe de cumplir el acusador particular para presentar su querrela ante el Juez del Tribunal, en este artículo existe una substitución total del Art.105. Voy a presentar el artículo antiguo y el artículo reformado (substitución).

Art. 105.- El acusador particular acudirá al Juez de Tránsito con su querrela, lo que será por escrito y, para su procedencia, contendrá los requisitos señalados en los numerales 1, 2, 3, y 6 del Art.53 del Código de Procedimiento Penal.

SUSTITUYASE:

Art. 9.- Sustitúyase el Art. 105 con el siguiente:

“ El acusador particular acudirá al juez de tránsito con su querrela, la que será por escrito y, para su procedencia, contendrá los requisitos señalados en el Art. 40 del Código de Procedimiento Penal.

El propietario del vehículo o su representante, según el caso será citado con la querrela a solicitud del acusador particular, para los efectos de la responsabilidad civil solidaria con el responsable de la infracción”.

(Art.38. Registro Oficial # 479 promulgado el 15 de julio de 1986).

El Art.106 informa sobre la aceptación de la querrela por parte del Juez y las acciones a cumplirse en lo posterior. Se efectúa una sustitución total del Art.106. Presento a consideracion de Uds.el artículo antiguo y el reformado.

Art. 106.- Si la querrela reúne los requisitos señalados en el artículo anterior, el Juez lo aceptará a trámite y ordenará que se cite al acusado para que la conteste dentro de 3 días. Si la encuentra incompleta, la devolverá al acusador para que la complete, así mismo en el término de 3 días.

SUSTITUYASE:

Art. 10.- Sustitúyase el Art. 106 con el siguiente:

“ Son aplicables a los juicios por delitos de tránsito las normas contenidas en el Capítulo V, de la acusación particular, Título II, Libro I, del Código de Procedimiento Penal”.

(Art.38. Registro Oficial # 479 promulgado el 15 de julio de 1986).

1.3. ASIGNACIONES DEL PRESUPUESTO GENERAL DEL ESTADO PARA LA COMISION DE TRANSITO Y SU APLICACION.

La Dirección Nacional de Tránsito y Transporte Terrestres ha funcionado siempre con recursos provenientes de la matriculación vehicular, brevetaciones de licencias, certificados de títulos de conductor, permisos de aprendizajes, ventas de placas, multas por infracciones, remates de vehículos,etc.

Ellos se encuentran registrados en el Presupuesto General del Estado.

Esos son todos los rubros que reportan ingresos a la institución y mediante estos ingresos es que ella se mantiene.

La única excepción que existe es que el Estado asigna fondos por subsidios de transportes, lo cual depende del número de unidades de servicio urbano y se pagan a los transportistas urbanos.

Después de haber realizado investigaciones he podido recabar la siguiente información:

En el Presupuesto General del Estado del año 1990 en el Presupuesto de Gastos pertenecientes a la Administración de Gobiernos en Provincias existen los siguientes rubros:

Se registra mediante el código 101-601-200 de la Administración de Gobiernos en Provincias, el subcódigo 855-00 correspondiente al Aporte a la Comisión de Tránsito del Guayas (Para adquisición de patrulleros) la asignación de 350.000.000 miles de sucres.

En el Presupuesto General del Estado de 1991 en el Presupuesto de Ingresos se registran en el rubro de Transferencias las siguientes partidas:

Un ingreso para la Dirección Nacional de Tránsito de 1.400.000 miles de sucres mediante el código 4.1.31.21.00; igualmente existe un ingreso para la Comisión de Tránsito del Guayas por 84.000.000 de sucres.

En el Presupuesto General del Estado de 1992 en el Presupuesto de Egresos se registra mediante el Código 11-0607-106-B50500 y mediante subcódigo 85.10.01.0002 el Aporte al Consejo Nacional de Tránsito, transporte urbano del país la asignación de 12.000.000.000 miles de sucres.

En el Presupuesto General del Estado de 1993 en el Presupuesto de Ingresos bajo el concepto de Impuestos sobre la Propiedad partida # 4.1.13.00.000 se registran 11.000.000 miles de sucres que corresponden al Impuesto Anual a la Matriculación de Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre (50%) cuya partida es la número 4.1.13.50.001.

En la cuenta Transferencias cuya partida es la número 4.1.30.00.000 se registran dos partidas la referente a la Comisión de Tránsito del Guayas con partida 4.1.31.21.000 que asciende a 144.000 miles de sucres y la Dirección Nacional de Tránsito con partida 4.1.31.21.101 con 3.340.500 miles de sucres.

En la cuenta 11-0607-106-B50500, se registra la partida presupuestaria 8510.01.00.02 del Aporte al Consejo Nacional de Tránsito subsidio transporte urbano del país que asciende a 38.200.000.000 miles de sucres.

En el Presupuesto General del Estado de 1994 en el Presupuesto de Ingresos bajo el concepto de Impuestos sobre la Propiedad partida # 4.1.13.00.000 se registran S/ 15.500.000.000 que corresponden al Impuesto Anual a la Matriculación de Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre (50%) cuya partida es la número 4.1.13.50.001.

A la cuenta transferencias cuya partida es la 4.1.30.00.000 pertenece la asignación de la Comisión de Tránsito del Guayas que asciende a S/158.400.000 cuya partida es 4.1.31.21.102.

Las partidas pertenecientes al Consejo Nacional de Tránsito son las siguientes:

(Valores en miles de sucres)		AÑO 1994
4.1.23.40.005 Matriculación anual de vehículos de transporte terrestre	S/	25.300.000
4.1.23.70.001 Títulos de conductor	S/	13.582.674
4.1.23.70.002 Permisos de aprendizaje a los alumnos de las escuelas de conductores provisionales de circulación, y provisionales de conducción.	S/	2.500.000
4.1.23.70.003 Servicios de garaje	S/	131.000
4.1.23.70.004 Servicios de winchas y gruas	S/	294.000
4.1.23.70.005 Servicios de alcohol detector	S/	56.000
4.1.23.70.006 Autorización para cambio de color del motor o del chasis	S/	59.000
4.1.24.30.010 Venta de placas vehiculares y triángulos de seguridad	S/	704.000
4.1.29.10.102 Multas a las infracciones de tránsito	S/	387.000
4.1.29.10.107 Multas a contratistas por incumplimientos de contratos	S/	1.000
4.1.29.30.005 Ingresos por fianzas carcelarias de tránsito	S/	500
4.1.29.40.006 Remate de Vehículos no retirados de las Revisiones de Tránsito.	S/	50.000

4.1.29.60.000 No especificados no tributarios	S/	4.000
4.2.11.21.005 Vehículos	S/	200.000
4.3.21.10.000 Saldos Caja Bancos	S/	1.996.301
TOTAL INGRESOS.	S/	45.265.475

(En miles de sucres).

05 ASUNTOS INTERNOS. Codificado Junio/1993 Presupuesto 1994

056 CONSEJO NACIONAL DE

TRANSITO Y TRANSPORTE

TERRESTRE	69.575.600	49.234.833
-----------	------------	------------

En el Presupuesto General del Estado de 1995 en el Presupuesto de Ingresos bajo el concepto de Impuestos sobre la Propiedad, partida # 4.1.13.00.000, se registran 15.500.000 miles de sucres que corresponden a lo codificado a junio de 1994 y la suma de 20.900.000 miles de sucres del Presupuesto de 1995 sobre el Impuesto Anual a la Matriculación de Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre (50%) cuya partida es la número 4.1.13.50.001.

A la cuenta transferencias cuya partida es la 4.1.30.00.000 pertenecen dos asignaciones, la una corresponde a la Comisión de Tránsito del Guayas que asciende a 158.400 miles de sucres que corresponden a lo codificado a junio de 1994 y la suma de 174.700 miles de sucres del Presupuesto de 1995 cuya partida es la 4.1.31.21.101 y la otra que se refiere al 40% de ingresos mensuales Cuenta Tránsito Nacional, partida # 4.1.31.21.102., no se registran sucres en lo codificado a junio de 1994, en cambio en 1995 se registran 25.200.000 miles de sucres.

Las partidas pertenecientes al Consejo Nacional de Tránsito son las siguientes:

(Valores en miles de sucres)		AÑO 1995
4.1.23.40.005 Matriculación anual de vehículos de transporte terrestre	S/	35.000.000
4.1.23.70.001 Títulos de conductor	S/	22.780.000
4.1.23.70.002 Permisos de aprendizaje a los alumnos de las escuelas de conductores provisionales de circulación, y provisionales de conducción.	S/	4.000.000
4.1.23.70.003 Servicios de garaje	S/	300.000
4.1.23.70.004 Servicios de winchas y gruas	S/	465.000

4.1.23.70.005 Servicios de alcohol detector	S/	133.000
4.1.23.70.006 Autorización para cambio de color del motor o del chasis	S/	0
4.1.24.30.010 Venta de placas vehiculares y triángulos de seguridad	S/	360.580
4.1.29.10.102 Multas a las infracciones de tránsito	S/	500.000
4.1.29.10.107 Multas a conductistas por incumplimientos de contratos	S/	1.200
4.1.29.30.005 Ingresos por fianzas carcelarias de tránsito	S/	3.000
4.1.29.40.006 Remate de Vehículos no retirados de las Revisiones de Tránsito.	S/	55.000
4.1.29.60.000 No especificados no tributarios	S/	20.000
4.2.11.21.005 Vehículos	S/	330.000
4.3.21.10.000 Saldos Caja Bancos	S/	0
TOTAL INGRESOS.	S/	38.747.780

(En miles de sucres).

Codificado Junio/1994 Presupuesto 1995

055 CONSEJO NACIONAL DE
TRANSITO Y TRANSPORTE
TERRESTRE

46.744.800 85.492.580

1.4. EL COMPORTAMIENTO Y LA ACTITUD DE LOS PROFESIONALES A CARGO DE LA FUNCION JUDICIAL Y DE LOS PROFESIONALES DEFENSORES.

El proceso normal de la acción irregular en materia de tránsito, se produce por contravenciones o por infracciones mayores. La contravención se produce por incumplimiento de disposiciones jurídicas y que tienen relación a situaciones que no son graves, que ameritan el retiro de la licencia de conducir, por ejemplo en el caso de omitir el cumplimiento de una señal de tránsito, la citación para el pago de la multa en el caso de mal estacionamiento vehicular, la privación inmediata de la libertad en caso de conducir en estado de ebriedad. Estas contravenciones tienen un juzgamiento rápido ya que el juez sin más consideraciones se fundamenta en el parte policial que le remiten. Sus sanciones consisten en multas, privación de la libertad o las dos al mismo tiempo, de acuerdo con la gravedad de la falta.

Las infracciones más graves ameritan la iniciación de un juicio penal de tránsito, por cuanto involucran muertes, lesiones leves y graves o daños materiales de los vehículos en razón de lo cual la penalidad también es mayor. La complejidad fundamentalmente en cuanto se refiere a la pérdida de la libertad por infracciones de tránsito, establece la urgencia del detenido de lograr su libertad rápidamente; por lo que busca los mecanismos para lograr ese fin.

Podría decirse que existe un mecanismo inicial, conocido en nuestro país como “palanca”; es decir la acción directa de un funcionario público, de un oficial de la propia policía, para que interponiendo sus “buenos oficios”, logre que el parte policial no se realice, o no se remita al Juez competente, con lo cual alcanza la libertad mediante un medio no legítimo y que corresponde únicamente al “favor”.

Otro mecanismo no idóneo es alcanzar del policía o del vigilante de tránsito en un acuerdo muy directo que no se retire la licencia o que no se conduzca al detenido a cambio del pago de dinero con lo cual no se eleva el parte pertinente y obviamente no hay juzgamiento de ninguna naturaleza.

Se conoce de casos en los cuales funcionarios de tránsito desaprensivos al tiempo mismo del ingreso de los detenidos “transan” con este para dejarlo en libertad a cambio de pagos.

Para el caso de que se cumplió la primera fase, hasta la reemisión del parte de tránsito respectivo al Juez de Tránsito competente, el infractor de modo obligatorio debe contratar los servicios de un abogado para defenderse.

Es conocido que fundamentalmente en las ciudades de Quito y Guayaquil, aunque la situación se reproduce en otras ciudades del país, existe un reducido número de abogados que se dedican de modo exclusivo a la defensa de estos casos; pues dentro del foro (grupo de abogados o jueces) se considera a esta actividad casi como no escrupulosa y propia mas bien de tinterillos o tramitadores, aunque tengan un título legalmente obtenido.

Por otro lado, es bien conocido que los profesionales del derecho dedicados a las acciones de tránsito mantienen pequeños grupos conocidos como las “mafias de tránsito” formados por personas que permanecen durante las 24 horas del día en los juzgados de tránsito que se encuentran de turno, en los sitios aledaños a los patios a los que se conduce a los automotores con los que se ha cometido la infracción de tránsito y de los locales llamados “prevenciones” a donde se conducen a los infractores detenidos; sitios en los cuales se consigue fácilmente al cliente con la ayuda interesada o no de los

vigilantes de tránsito o policías encargados de las revisiones que permiten el acceso de estos para que cumplan sus “actividades”.

Estos abogados y sus grupos tienen enorme influencia también en los juzgados a los que llegan las respectivas causas; manteniendo una relación muy estrecha con los auxiliares, secretarios, jueces, agentes fiscales y peritos de las dependencias judiciales, lo cual le permite el trámite inmediato del juzgamiento de infracciones, entrega de licencias, libertades, avaluos de los daños de vehículos accidentados, inspecciones oculares al lugar de los hechos, entre otras diligencias judiciales.

Es común que cada una de estas acciones tiene un costo específico que se paga al Juez de Tránsito, quien dicta las órdenes, al auxiliar del juzgado quien se encarga del trámite, al secretario, que certifica y despacha los documentos; adicionalmente dentro de los juicios una de las diligencias que más costo tiene es lograr la libertad bajo fianza de un detenido bajo infracción grave; en donde incluso llega a formar parte del círculo el Agente Fiscal quien es el representante del Ministerio Público.

Como queda expresado existe una verdadera red de la corrupción integrada por un grupo reducido de personas que forman un círculo cerrado de muy difícil acceso y con vinculaciones recíprocas de favores, intereses y de solidaridad en el “negocio”. Cuestión que ha llegado a tal extremo que para la mayor parte de abogados resulta un tanto peyorativo al ejercicio de su profesión dedicarse a temas del tránsito; y que por otro lado existe una gran cantidad de gente que estaría dispuesta a “sacrificarse” en el ejercicio de cargos judiciales en tránsito; por el “rendimiento de los juzgados”.

Se conoce así mismo que en la mayor parte de las cabeceras provinciales los partes policiales por infracciones de tránsito en muy rara ocasión llegan a los juzgados competentes para su juzgamiento; pues casi todos se quedan en la Jefatura de Tránsito de la Policía, sitio en el cual se cobran multas elevadas, desde luego sin otorgar los recibos, que van parar quien sabe a que bolsillos.

Todo esto permite colegir la existencia de una importante corrupción en estos sectores; que debe ser corregida utilizando mecanismos ágiles y eficaces para el acatamiento de la justicia y para romper las redes que no permiten el cumplimiento cabal de la Ley.

CAPITULO II.

2. PRINCIPALES CARACTERISTICAS DEL TRANSITO.

2.1. EDUCACION VIAL DEL PAIS.

2.1.1. Patrones de conducta del conductor ecuatoriano.

El conductor ecuatoriano típico es prepotente, indisciplinado, irrespetuoso y no tiene solidaridad con las demás personas, todo esto tiene que cambiar y a eso se debe la mala atención por parte de ellos hacia el peatón y en fin con toda la gente, esto se podría solucionar reeducandolos pero con sanción. Así lo expresó el Jefe del Departamento de Seguridad Vial de la Dirección Nacional de Tránsito, Crnl.EM. de Policía Sr. Jaime Hurtado.²

Entre las principales acciones incorrectas que cometen los conductores ecuatorianos cuando se colocan al mando del volante de un vehículo motorizado tenemos las siguientes³:

- Cambiar rápidamente de carril sin colocar las direccionales.
- Poner las direccionales en el momento preciso en que se procede a virar.
- Detenerse en cualquier carril para comprar cualquier artículo.
- Detenerse para conversar con algún amigo que se encuentre ya sea que tenga o no tenga carro.
- Aprovechar en el semáforo en rojo para realizar actividades que anteriormente debieron haberlas realizado, tales como leer el periódico, una revista, un libro; buscar algún objeto que se haya situado en la perrera, en el asiento de atrás o adelante o sobre el piso y en el caso de las mujeres pintarse los labios, revisar la cartera, etc.
- Enojarse debido a que el semáforo cambia a luz verde por cuanto los carros que se encuentran detrás le pitan y no arranca debido a que se encuentra concentrado haciendo otra

² HURTADO, JAIME. CRNL, Jefe del Departamento de Educación Vial de la Dirección Nacional de Tránsito, Conferencia, Quito.

³ DIARIO EL HOY, Domingo, La Revista de Hoy # 336, "¿Es Ud. un chofer quiteño?", 26 de mayo de 1996.

cosa. (El enojo generalmente va acompañado por algún improperio dirigido para los otros conductores).

- Toca la bocina desaforadamente cuando Ud. se encuentra en la posición del conductor que no se encuentra en el primer lugar del semáforo.
- Mantiene las luces intensivas cuando está en la ciudad y se encuentra conduciendo en una avenida o calle bien iluminada, en donde no es necesario tenerlas en esa situación, y nunca las baja cuando viene circulando un carro en sentido contrario.
- Detenerse al comienzo de la esquina a recoger pasajeros, sin importarle bloquear la calle transversal y parar el tráfico.
- Transitar por las calles y las avenidas a una velocidad demasiado lenta o demasiado elevada.
- Fumar cuando maneja o invitando cigarrillos a aquellas personas que lo acompañan.
- Entrar a la estación de gasolina a llenar el tanque del vehículo cuando el mismo se encuentra demasiado lleno de personas, deja el motor en marcha mientras le satisfacen su necesidad de combustible e inclusive fuma.
- Avanzar más allá de las líneas peatonales con el vehículo cuando el semáforo se encuentra en rojo, lo cual obliga a los transeuntes o peatones a esquivarlo y caminar cerca de la mitad de la calle por sitios en los cuales es prohibido caminar.
- No le importa la suerte que puedan correr los peatones por cuanto es problema de ellos el no tener auto.
- Salir del garaje apresuradamente sin observar si existen personas que caminen por la vereda o carros que circulen por la calle.
- Pasar la luz roja a sabiendas que puede ocasionar un accidente ya sea que se encuentren o no carros en circulación en la calle transversal.
- No conocer el significado de la mayoría de las señales de tránsito.

En lo que respecta al peatón de nuestro país conocemos que por algunas razones no le gusta subirse a los pasos peatonales para cruzar las carreteras y las calles de las ciudades, lo cual motiva que el conductor se confíe muchas veces y crea que en los lugares en donde se levantan dichos pasos peatonales, no habrán peatones cruzando tranquilamente o a la loca las avenidas, y es por eso que muchas veces ponen menos atención y aumentan la velocidad y es allí donde se producen los accidentes. Esto va más allá de la indisciplina o falta de costumbre, pues según los peatones los pasos peatonales se encuentran mal diseñados.

Según el Director de Obras Públicas del Municipio de Quito, Teodoro Abdo, es común que la mayoría de los transeuntes pasen por debajo de los puentes antes de usarlos, la gente no los usa por falta de disciplina y afirma que el Municipio ha construido algunos pasos peatonales pero la mayoría se encuentra en desuso, lo cual provoca problemas de seguridad vial que se traducen en accidentes de tránsito, en problemas de circulación. La gente se ha acostumbrado a utilizar ciertos pasos peatonales como aquellos existentes en 10 de Agosto y Villanueva y 10 de Agosto y Cuero y Caicedo.¹⁰

Otro motivo preocupante en lo referente a los conductores es que bastantes carros fantasmas circulan en el país por cuanto existe una desidia en los ecuatorianos de realizar los trámites para tener un carro con placas, uno de los problemas que esto concita es la imposibilidad de identificar a los infractores en caso de que suceda una contravención a las leyes de tránsito.¹¹ El incognito respalda a los conductores pues existen cada día más episodios de fuga e impunidad. En Guayas, tres de cada diez vehículos registrados en la Comisión de Tránsito circulan sin placas, la legislación de tránsito no ayuda a combatir esta situación pues la multa asciende a 708 sucres.¹²

Otra falla muy frecuente en la cual cae el conductor a menudo es no tomar ciertas precauciones en el caso de viajar fuera de la ciudad, ya sea por visitar los diversos sitios turísticos que tiene el país o por motivos de trabajo. No se pierde nada en llevar el vehículo a una buena revisión. Los mecánicos aconsejan que hay que revisarlo una semana o hasta 5 días antes del viaje. Se debe realizar un abc al carro cada 2.000 o 3.000 km, claro eso depende del vehículo que Ud. posea pero nunca está de más, además hay que revisar las llantas, el líquido de frenos, el ajuste de los frenos, el agua del radiador, el aceite del carburador, el agua del limpiaparabrisas y no hay que olvidarse de llevar ciertas herramientas que pueden ser fundamentales en caso de un daño en la carretera tales como una gata hidráulica, una llave de ruedas, una llanta de emergencia, el triángulo de seguridad, un juego de llaves y destornilladores, un galon de agua, un recipiente para aceite, etc.¹³

¹⁰ DIARIO HOY, ¿ Por qué nadie los usa ?, Sección B, 13 de febrero de 1996.

¹¹ DIARIO EL COMERCIO, Editorial "Placas a la vista", Sección A, 17 de diciembre de 1995.

¹² DIARIO EL COMERCIO, Editorial "Los fantasmas de la vía", Sección A, el 5 de noviembre de 1995.

¹³ DIARIO HOY, "Mucho ojo con su vehículo", Sección B, 13 de febrero de 1996.

¹⁴ ARELLANO RECALDE, LUIS, Diario El Comercio, "Uso y abuso de carros", 5 de noviembre de 1995.

El uso y abuso de carros oficiales osea aquellos vehículos pertenecientes al Estado ecuatoriano por parte de los funcionarios es uno de los casos que forman parte frecuente de los malos patrones de conducta del conductor ecuatoriano, a este respecto casi todos los contralores de la república han comenzado programas para la detención del uso abusivo de estos carros por parte de los funcionarios públicos. El actual contralor del país el Dr. Juan Carlos Faidutti también lo hizo, siendo el único que ha logrado mantener ese programa durante 3 años consecutivos. Este cuarto año, no inició bien, expidió la disposición de que sea detenido todo carro oficial que no tenga salvoconducto, cayendo en el operativo la esposa del presidente de la Corte Suprema de Justicia. ¿ Qué paso con con aquellas personas que han violado la ley en este aspecto ? Es una interrogante que no podemos contestar, puesto que no hay noticias sobre ello.¹⁴

2.1.2. Principales acciones encaminadas a proporcionar la Educación Vial en el país.

La Dirección Nacional de Tránsito, está llevando a cabo un vasto programa de educación vial encaminado a salvar vidas, prevenir accidentes y velar por la seguridad de conductores y peatones, en las ciudades y carreteras del país.

Este programa se lleva a cabo por personal especializado del departamento de Educación Vial y de las Jefaturas y Subjefaturas de Tránsito en el país, quienes han ingresado a las aulas de los establecimientos educativos para capacitar y adiestrar a los estudiantes secundarios de ambos sexos, en Educación Vial.

El departamento de Educación Vial siguiendo la política del Comando General y de la Dirección Nacional de Tránsito y consecuente con su concepción filosófica genera una actitud reflexiva sobre sus contenidos, como instrumento defensivo ante los riesgos y peligros que se dan en las calles, avenidas y carreteras del país.

Aprovecha la participación estudiantil para conformar brigadas de Educación Vial que adiestrados y capacitados en dicho campo, son multiplicadores permanentes de orientación vial en su entorno y en sus comunidades circundantes.

El Programa de Educación Vial del año lectivo 1995 - 1996 se inició con el trabajo de formación de brigadistas con los estudiantes de los quintos cursos de los colegios secundarios en todas las provincias del país a excepción del Guayas.¹⁵

Al respecto realicé una entrevista al Director del Departamento de Educación Vial de la Dirección Nacional de Tránsito, sobre el tema él manifestó lo siguiente:

“ En Quito se imparte el programa de Educación Vial a 3.700 estudiantes reunidos en 54 colegios durante el año lectivo de 1996. Ellos cumplen 4 etapas de sesiones trabajo:

- La primera la realizan durante ocho sábados en nuestros cuarteles donde reciben instrucción policial, ¿Con qué fin? con el fin de disciplinarlos y que haya unidad entre los colegios para que no haya distinción entre aquellos que son de primera, de segunda y de tercera categoría, todos los estudiantes se forman en orden de estatura y se les atiende de la misma forma. También en la Defensa Civil se realiza algo parecido.

- La segunda se dan 50 horas de clase en este período de las normas básicas de la Ley de Tránsito a los mismos estudiantes en su propio colegio.. Esto se lo da en el mismo periodo de lunes a viernes alternando horarios, se reúnen en cada colegio en sus propias aulas y esto va a permitir mayor unión entre los profesores y estudiantes.

- La tercera etapa se la hace en base a los conocimientos que ellos tienen sobre las diferentes clases de materiales, se elaboran cartillas, trípticos, maquetas, de todo lo que han aprendido, esto sirve para hacer una exhibición con el periódico mural en cada Colegio y al mismo tiempo lo emplean para la cuarta etapa.

- La cuarta etapa es de difusión o de comunicación de conocimientos para ello nosotros seleccionamos jardines, escuelas y otros colegios para que cada uno de los brigadistas efectúe una clase de educación vial en un paralelo, entonces ellos están preparados para dar clases y nada más. Esto lo

¹⁵ DIARIO HOY, Suplemento, 58 años de la Policía Nacional, “Campañas y Programas de Educación Vial”, Quito, Quid Publicidad, 1 de abril de 1996

realizan los chicos de quinto año. El año pasado con 1.850 estudiantes le dimos clases a 47.000 niños y este año con 1.700 se aspira llegar a los 100.000 niños, ellos comienzan a partir del 16 de abril.

Ahora además de dar clases ellos comparten otra función que consiste en ayudar a dirigir el tránsito, no van a dirigir el tránsito directamente sino a disciplinar a la gente, ya se vió que hay problemas en ese sentido, ellos van a ayudar a los peatones para que se encolumnen en las paradas, trabajando en el cruce de vías en los semáforos, los instruyen para que utilicen bien los semáforos peatonales con los botoncitos, ellos van a subirse en el futuro a los buses y al trole a dar mensajes a los pasajeros, más o menos como hace una azafata en aviones, para ser identificados cada uno de los brigadistas tiene su uniforme.

Estas clases se proporcionan desde el Jardín de Infantes hasta el sexto grado inclusive el ciclo básico, el resultado de esta campaña se obtendrá a mediano plazo, en el año anterior se hizo una evaluación a los quintos cursos y los resultados fueron óptimos.

La campaña es a nivel nacional y en Guayaquil se está haciendo algo parecido en coordinación con algunas instituciones, ellos todavía no tienen experiencia en esta campaña pero se encuentran realizando la Semana de Educación Vial.

En Quito se han asignado para esta campaña a 2 oficiales y 25 policías que son un total de 27 policías. Existe un programa de Educación Vial que se le denomina "Capacitación de Brigadistas" en conjunto con el Ministerio de Educación, el cual en los colegios es calificado como una monografía. Es decir el alumno puede escoger entre realizar la monografía, alfabetizar o actuar en el programa.

En el año de 1.982 hubo un convenio con el Ministerio de Educación conjuntamente con el Capitán Elicio Moscoso, pero en el año 1.983 recién se oficializa la Campaña de Educación Vial, y ahora existe un decreto Ministerial sobre esta campaña pero en esa época no hubo continuidad ya que solamente se realizaba la Semana de la Educación Vial pero en forma esporádica, lo que se ha hecho es tener una ventana abierta para esta clase de programas a futuro.

Un ejemplo que vale la pena mencionar es el del quinto curso donde los alumnos son inquietos, pero han asimilado de buena forma todos los conocimientos y esto se ha logrado en base a disciplina y esfuerzo, razón por la cual manifiestan que si pudieran estar todo el año en el cuartel ellos se quedarían hasta su clausura.

A los estudiantes se les ayuda a prevenir toda clase problemas que se pueden suscitar y ellos han aprendido a ayudar a sus padres, familiares y amigos, para esto es el programa”.

“Con el fin de colaborar con la Educación Vial “Radio Vigia” en toda su programación da mensajes sobre la Educación Vial, sobre normas de seguridad y es un canal abierto para todo lo que sea problemas de tránsito y policiales en cierta forma hace falta hacer una programación más moderna es decir algo que llegue con más interés a la audiencia, existe un plan conjunto con la radio para dar más seguridad a la audiencia, en la televisión existe un poco de publicidad sobre lo que es Educación Vial ,esto se lo realiza especialmente en los feriados, esto se lo hace con el fin de modernizar para dar una mejor estructura a la Educación Vial”.¹⁶

Para cumplir este acuerdo con el Ministerio de Educación se realizaron 2 seminarios de Instructores para señores oficiales, clases y policías de cada una de las Jefaturas y Subjefaturas de Tránsito del país.

En razón de la necesidad de que cada una de las Jefaturas y Subjefaturas de Tránsito se realicen bajo las mismas políticas y parámetros elaborados por el Departamento de Educación Vial de la Dirección Nacional de Tránsito.

En la actualidad se encuentran en plena vigencia el trabajo de los brigadistas en todas las provincias en la región Costa se está preparando la clausura de este programa por terminación del año escolar.¹⁷

“ La Dirección Nacional de Tránsito se encuentra realizando campañas de educación vial desde 1983. Ha suscrito un compromiso con el Ministerio de Educación mediante el cual se le concede el permiso de proporcionar educación vial en los quintos cursos hasta el año 2000, en otras palabras ha entrado en la Reforma Educativa. Este convenio se relaciona con el programa de la educación vial dentro de los 10 años curriculares.

¹⁶ HURTADO, JAIME.CRNL. Jefe del Departamento de Seguridad Vial de la Dirección Nacional de Tránsito, Conferencia, Quito.

¹⁷ DIARIO HOY, Suplemento, 18 años de la Policía Nacional, “Campaña y Programas de Educación Vial”, Quito, Quid Publicidad, 1 de abril de 1996.

En lo que respecta a la educación vial a impartirse en los quintos cursos, esta durará un año lectivo y consta de tres etapas.

Primera fase.- Empieza con una instrucción formal, la cual es impartida los días sabados en los cuarteles de la ciudad.

Segunda fase.- Consiste en clases teóricas otorgadas de lunes a viernes y con práctica en las calles.

Tercera fase.- Establece la impartición de conferencias en todos los grados de 60 escuelas de Quito y 40 jardines.¹⁸

Según la reforma educativa los niños van a aprender y memorizar las principales señales que se encuentran sobre las calles y carreteras. La educación vial se encontrará inmersa en casi todas las asignaturas que se les van a impartir. Por citar algunos casos, en la clase de "nociones de objetos perteneciente al área de lenguaje y comunicación se estudiarán los componentes de una calle; en la de imitación de sonidos y ritmos, se conocerán los medios de transporte; en el aula de juegos libres, tradicionales y simbólicos se incluirá el comportamiento del niño en las calles. Y de la misma forma podemos observar su practicidad a las 7 áreas que faltan en los 10 años de educación básica a reestructurarse según la reforma curricular las cuales son:

matemáticas, entorno natural y social, ciencias naturales, estudios sociales, cultura estética, cultura física y lengua extranjera. Lo cual ha sido expuesto por William Duque de la Dirección Nacional del Currículo.

La aplicación de los ejes transversales (asignaturas) de la Reforma Curricular, será paulatina, así vemos que en el año lectivo 1996- 1997 podrá aplicarse en los dos primeros años básicos, los grados desde el tercero hasta el décimo seguirán con la educación tradicional. En el año lectivo 1997 - 1998 se practicarán en los 4 años básicos; en el que corresponde al período 1998 - 1999 en los seis primeros años; en el que comprende al período 1999 - 2000 se implantarán en los 8 primeros años básicos y finalmente en el año 2000 - 2001 se aplicarán en las asignaturas de los 10 años que comprende la reforma curricular.

En la Propuesta de la Reforma Curricular se pueden visualizar 3 ejes transversales, a saber: 1) La práctica de valores; 2) La interculturalidad bilingüe; y 3) La educación ambiental, sin incluir la educación sobre el tránsito.

¹⁸ DIARIO EL COMERCIO, " El niño policía hace la campaña, Sección C, Quito, 29 de abril de 1996.

El supervisor nacional de Educación, Luis Calle, manifestó que no se incluyó la educación sobre el tránsito por que en el instante en que se analizaron los tópicos que irían en los ejes transversales no asistieron los representantes de los organismos de tránsito. Pese a lo cual, el ministro de Educación, Roberto Passailaigue, va a disponer que se incluya la educación vial como un complemento básico.

Para explicar la educación para el tránsito o vial, los profesores emplearán textos o publicaciones elaborados de forma didáctica. En un texto único se concentrará el resumen de los lineamientos curriculares básicos que son de una naturaleza infalible en la educación para el tránsito.

El responsable de la campaña de educación vial en el Consejo Nacional de Tránsito, Luis Lambert, manifestó que esta sería la primera vez que se incluye a la educación para el tránsito dentro de la educación regular, si es que se pone en práctica la Reforma Curricular.

En el artículo 144 de la Ley de Tránsito de 1981, se establece como obligatoria la impartición de el área de la educación sobre el tránsito en los establecimientos educacionales. Esta disposición nunca se cumplió debido a que tanto el Consejo Nacional de Tránsito como el Ministerio de Educación, no se comprometieron a realizar una labor exhaustiva de control. El Sr. Luis Calle proporcionó la siguiente opinión: “ El decreto era muy ambicioso. Pedía que se incluya como asignatura a la educación para el tránsito. Además no había un material didáctico que le ayude al profesor en la enseñanza. Por eso, el estudio de esta materia dependía de la voluntad del profesor”.

Lambert manifestó que lo que se aplique en las aulas se pondrá en práctica en el Parque para el Tránsito y expresó textualmente: “ El Consejo solicitará a los municipios de las cabeceras de provincia la donación de un espacio verde en el que el Consejo de Tránsito pueda construir calles, colocar señales de tránsito, imitando a una ciudad. Cada escuela tendrá una una semana para practicar lo aprendido ”.

El Consejo Nacional de Tránsito se ha puesto una meta para el año 2000, la cual consiste en reducir en 25% el índice de accidentes de tránsito del Ecuador. Hoy en día este índice se encuentra en el 1%. Para el 2000 esta cifra deberá quedar en 0,75% si se realizan bien las cosas.¹⁹

¹⁹ DIARIO EL COMERCIO, “La Educación vial va a las aulas”, Sección C, Quito, 29 de abril de 1996.

A continuación pongo a consideración de ustedes algunas estadísticas escalofriantes pero ciertas: que se encuentran publicados en Blanco y Negro que es un suplemento del diario Hoy publicado el domingo 24 de marzo de 1996:

- Voceros de organismos internacionales han colocado al Ecuador entre los 4 países con más accidentes de tránsito en el mundo.
- Según las Estadísticas Vitales del INEC, en 1995 los accidentes de tránsito representaron la tercera causa de muerte en el país, con una tasa de 19,7 muertes por cada 100 habitantes.(MAE).
- El viernes es el día en que se produce el mayor número de accidentes de tránsito.
- A nivel nacional, en 1994 se produjeron 17.519 accidentes de tránsito, solo en Pichincha fueron 6.638 y en Guayas 5.870.
- En Guayaquil se registraron 381.059 contravenciones a la Ley de Tránsito, en 1994, es decir un promedio de 31.154 mensuales y 1.058 por día.
- En 1995, los accidentes de tránsito se incrementaron en un 28%, con relación a 1990.
- La secuela que dejaron los accidentes de tránsito ocurridos en Pichincha en 1995 fue de 6.797 víctimas entre muertos, heridos y traumatizados.
- Cada muerte ocasionada por una accidente de tránsito costó 18.409,17 dólares americanos, desde 1990 hasta 1993 (MAE).
- La discapacidad del 23,9% de los ecuatorianos ha sido ocasionada por los accidentes de tránsito²⁰.

²⁰ DIARIO HOY, Suplemento Blanco y Negro, Quito, 24 de marzo de 1996.

Como puede observarse el trabajo que tiene el Consejo Nacional de Tránsito va a ser muy arduo para poder superar estos índices. Sobre esto el Sr. Lambert indicó que la inclusión del tránsito en la reforma curricular constituye un gran paso para formar una generación de personas más concientes. En lo que respecta a aquellos que ya tuvieron adoctrinamiento, el refuerzo de los conocimientos y la concientización se proponen conseguirlo con cuñas publicitarias.²¹

Una campaña publicitaria es realizada por su parte por la Dirección Nacional de Tránsito, la cual utiliza como personaje al Niño Policía y se hará a través de 15 medios radiales y afiches. Según informes del Departamento de Educación Vial, la Dirección sacará cuñas publicitarias en 4 canales de televisión en los meses de junio y julio y en cinco diferentes revistas.²²

Desde el martes 30 de abril de 1996 Semaforito estará en la televisión. Este personaje será la conciencia de los conductores y peatones. El semaforito les recordará que el respeto a los demás ciudadanos es un principio básico, que por esa razón deben de hacer fila correctamente para subir a los buses. Se emitirán 100 spots mensuales en los medios audiovisuales y 50 en los radiales.

También se realizarán 8 revistas de televisión en los meses de abril y mayo. El primer número de la revista Transitando se televisó a las 11 horas por Gamavisión el domingo 28 de abril. Esta revista contiene información práctica para los peatones y para aquellos que manejan un vehículo, analizan la Ley de Tránsito. Se elaborarán 6.000 afiches de educación vial y 4 seminarios. Para todos estos acontecimientos el Consejo Nacional de Tránsito invertirá la suma de 1.463 millones de sucres.²³

Existe un programa en el sistema educativo ecuatoriano llamado Nuevo Rumbo Cultural, el cual pese a que no cuenta con los suficientes recursos económicos, robustece la participación de los estudiantes. Este proyecto fue creado en 1993 para permitir a los estudiantes de los quintos cursos de los establecimientos de educación media optar, previa a la obtención del título de bachiller, por uno de los 10 campos de acción.

²¹ DIARIO EL COMERCIO, "La educación vial va a las aulas", Sección C, Quito, 29 de abril de 1996.

²² DIARIO EL COMERCIO, "El niño policía hace la campaña", Sección C, Quito, 29 de abril de 1996.

²³ DIARIO EL COMERCIO, " 'Semaforito está en radio y televisión' ", Sección C, Quito, 29 de abril de 1996.

Cada año un promedio de 100.000 estudiantes secundarios participan activamente en los siguientes campos de acción:

- Educación Ambiental.
- Promoción Cultural.
- Educación Popular.
- Desarrollo Infantil.
- Educación de Adultos.
- Educación para la salud.
- Defensa Civil.
- Instrucción Premilitar.
- Educación Especial.
- Educación Vial
- Otros.

Los alumnos tienen la libertad de elegir cualquiera de los campos de acción. El programa comprende el cumplimiento de 200 horas extracurriculares al año por parte del alumnado.

La participación de los estudiantes a nivel nacional durante el año de 1995 asciende a 97.910 de los cuales 4.656 alumnos repartidos en 97 brigadas se encuentran realizando labores de educación vial lo cual representa el 4,76% de la población estudiantil de ese año.²⁴

2.2. CARACTERISTICAS DEL PARQUE AUTOMOTOR EN EL PAIS.

La guerra, la crisis del corrupción y la elevadísima tasa de interés, es la trilogía que ha sacudido a uno de los sectores que estuvo en auge desde los 70: el automotor.

Hacia finales del 94, y a pesar de los retos de la apertura, todas sus curvas de producción iban en ascenso. Veía el 95 como un año estable en ventas internas y de crecimiento en exportación de vehículos.

²⁴ DIARIO EL COMERCIO, "Nuevo Rumbo: los jóvenes tienen diez alternativas", Sección C, Quito, 13

La realidad escapó a las previsiones de productores e importadores de vehículos. A un mes de terminar el año, las estadísticas reflejan una dura situación. Y la perspectiva para 1996 tampoco se ven alentadoras.

Desde 1992, cuando se importaron 22.825 unidades y se fabricaron 25.785, el sector ya advertía la sobreoferta en el mercado local.

1993 y 1994 fueron años de crecimiento constante: las importaciones se incrementaron en un 66% y la producción en un 31%.

La apertura comercial Ecuador-Colombia, en octubre del 92, permitió un desfogue de la producción local. Las exportaciones hasta 1994 mostraron un incremento acumulado de 750%.

Con esas cifras se hicieron las proyecciones para este año, pero nadie contaba con el conflicto bélico, la crisis energética y la debacle política, tres marco que han puesto en a la economía en un marco poco atractivo para la inversión local y extranjera.

La programación de importaciones de vehículos se realizó desde octubre de 1994. De manera similar las perspectivas para producción y exportación.

Según la Asociación Ecuatoriana Automotriz del Interior (AEADI), para este año se colocarían en el mercado unos 50.000 vehículos, de los cuales el 60% serían importados y el resto producidos localmente.

Mirando las últimas cifras del gremio, hay unos 12.000 vehículos en bodega.

Las 4 ensambladoras locales, cuya producción en 1994 alcanzó las 33.869 unidades, cerrarán 1995 con una producción menor en un 20,9%, es decir, unos 26.800 vehículos. La cifra obedeció a una reprogramación realizada sobre la marcha. La situación actual del país lo obligaba.

“Hemos tenido que tomar medidas urgentes, algunas drásticas, como: reducción del tamaño de las empresas, disminución importante de personal, paralización de operaciones en ciertos períodos, contraer la producción, ya que no podemos producir más”, dice Arturo Cárdenas, gerente de mercadeo y ventas de Autos y Máquinas del Ecuador (AYMESA). Según el ejecutivo, las ensambladoras inclusive, inclusive, reprogramaron su jornada de producción, bajándola al 50%.

La contracción del consumo de vehículos presentada este año, tuvo entre otras, una causa primordial: el alto nivel en las tasas de interés.

Según fuentes bancarias, más de un 75% de la demanda de vehículos es financiada vía créditos. Al menos esa era la tendencia en años anteriores.

Para 1995, la demanda de créditos para compra de vehículos ha caído en al menos un 40%.

Algunos bancos que promocionaban líneas de crédito específicas para la adquisición de vehículos las cerraron ante la escasez de demanda.

En general, el crédito para consumo fue cerrado totalmente durante febrero y marzo, y en algunos casos, hasta mayo.

Las altas tasas de interés son un freno para el mercado a la hora de pedir un crédito de este tipo. En esta semana, el tipo de interés subió al 56%, tras instalarse por casi 3 semanas entre 48 y 50%.

A más del tipo de interés, la crisis energética obligó a incluir entre los gastos equipos de generación térmica y, de hecho, posponer la compra de coches.

Los comerciantes vieron reducir sus márgenes a un nivel del 6 al 8% sobre la venta de autos, antes de cubrir costos operativos.

En 1994, del total de importaciones (3.282 millones de dólares), 850 correspondieron a los segmentos comprendidos en el campo automotor. Para 1995, apenas estaría por los 420 millones de dólares.

La situación financiera internacional de inicios de año también afectó. Una fuerte revaluación del yen japonés frente al dólar, en un 15 al 20%, se reflejó en el costo de los vehículos importados de Japón y en los fabricados en Ecuador, cuyo componente en partes y piezas (CKDs) provenían en su mayoría de ese país.

El parque automotor ecuatoriano, tanto en vehículos livianos como en equipo de transporte, es en un 70% japonés o relacionado con éste.

Por ejemplo, un camión Hino con capacidad de carga de 120 quintales, cuyo precio a enero de 1995 era de 26,5 mil dólares, a abril subió a 30,5 mil dólares. La variación en la cotización influyó para la caída de exportaciones de vehículos ensamblados aquí a Colombia. “El mercado colombiano también enfrentó el robustecimiento del yen”, dice Cárdenas.

Las exportaciones mostrarán una caída para este año de un 14,8% frente a 1994, pese a que se abrió un nuevo mercado. el venezolano, con el Chevrolet San Remo, principalmente.

Para este año se prevé una exportación global de 6.200 vehículos. El año anterior las exportaciones alcanzaron las 7.275 unidades.

Los fabricantes coinciden en que las exportaciones hacia ese país están en una etapa de exploración y que ese mercado es difícil por su alto nivel de competitividad. Para 1996, productores e importadores no ven tan alentador el panorama.

Las aproximaciones para 1996 dan muestras de una continuidad en la contracción de la demanda; se espera que en 1996 el mercado ecuatoriano asuma unas 38.000 unidades.

Por el lado del interés, hasta que no exista una acción conjunta entre las autoridades monetarias y los agentes económicos, no aspiran a una reducción significativa.

Además, apuestan porque el año de transición gubernamental que se apresta a vivir el país, no sea traumático y más bien exista continuidad de políticas. Es la única forma para acelerar y dar pista al sector automotor.

A continuación detallamos estadísticas del sector automotor proporcionadas por diversas fuentes:

El AEADI ha proporcionado la siguiente información sobre las compras:

En 1992 se compraron 22.825 unidades, en 1993 se adquirieron 23.797 lo cual constituye un incremento del 4,26% en relación a 1992; en 1994 hubo un gran incremento en las compras ya que estas ascendieron a 37.977 unidades, lo cual constituye un incremento substancial del 59,59% en relación a 1993 y al 66,38% en relación a 1992. En 1995 en lo que corresponde al período de enero a septiembre existen 21.114 unidades adquiridas lo cual hace estimar un calculo de unas 30.000 unidades para cuando se acabe el presente año, lo cual representaría en relación a 1994 una cantidad de 7.977 unidades menos (21% anual aproximadamente).

La CINAC y las ensambladoras proporcionaron las siguientes estadísticas sobre la producción de automóviles y sus exportaciones:

2.2.1. Producción de automóviles.

En 1992 se produjeron 25.785 unidades, en 1993 hubo un incremento en la producción de 1.855 autos en relación al año anterior lo cual establece una cantidad de 27.640 unidades para ese año, incrementándose la producción en un 7,19%; en 1994 se produjo un ascenso significativo en la producción, pues se fabricaron 33.869 vehículos lo cual representa un aumento de 8.084 autos con respecto a 1992 y de 6.229 en relación a 1993 lo cual constituye un incremento del 31,35% y 22,54% respectivamente. En 1995 se estima una producción de 26.800 automóviles lo cual representa una disminución del 20,87% anual respecto a 1994, es decir se dejarían de producir 7.069 autos estableciéndose en resumidas cuentas una producción mayor a la efectivizada en el año 1992 y menor a la del año 1993.

2.2.2 Exportaciones de automóviles.

En el año de 1992 se lograron exportar una cantidad de 856 vehículos. En 1993 se mejoró bastante la actividad exportadora pues se vendieron al exterior 6.245 vehículos lo cual representa un incremento de 5.389 unidades más en relación a 1992, es decir una aumento del 629,56% anual. En 1994 se produjo un incremento de 1.030 unidades respecto a 1993 y de 6.419 más en relación a 1992, es decir se produjeron 7.275 unidades lo cual representa un incremento del 16,49% y 749,88% respecto a las exportaciones de 1993 y 1992 respectivamente. En cambio en 1995 se produce según las estimaciones una disminución de las exportaciones de automóviles, pues se venden al exterior alrededor de 6.200 vehículos, lo cual representa una disminución de 1.075 vehículos en relación a 1994 lo cual implica una

disminución del 14,78% anual respecto a 1994. Las exportaciones de 1995 serían inferiores en 45 unidades a las acontecidas en 1993.

El CINAC nos proporciona finalmente las estadísticas porcentuales de la producción y exportación de las 4 ensambladoras nacionales que abastecen al mercado nacional e internacional.

Producción por ensambladoras.

(Enero a Junio de 1995).

Empresas	Porcentaje
Aymesa	29,3
Omnibus BB	29,6
Maresa	24,4
Coenansa	16,7
Total	100,0

Exportación por ensambladoras.

(Enero a Junio de 1995).

Empresas	Porcentaje
Aymesa	29,9
Omnibus BB	29,5
Maresa	20,6
Coenansa	20,0
Total	100,0 ²⁵

2.3 LA RED VIAL DEL ECUADOR.

Actualmente en el Ecuador se encuentran alrededor de 70 vías con problemas de diversa índole tales como baches, deslaves, escasa limpieza, obstáculos y la impresivisión en el invierno. Estos problemas son de carácter continuo y difíciles de combatir. Por tal motivo el MOP se encuentra planteando la alternativa de una concesión privada ya que por sí solo no se abastece a conseguir una pronta solución. Pues en la actualidad los 2.495 obreros contratados y las 1.180 máquinas no son suficientes para conseguir una

²⁵ DELGADO, CORNELIO, Diario El Comercio, "1995: el frenazo de los autos", Sección B, Quito, 1 de diciembre de 1995.

reparación de las vías terrestres del país.

La vialidad en el país y por supuesto su red vial afronta uno de sus momentos más críticos. El invierno y la escasez de recursos se han convertido en gruesas barreras que impiden la realización de nuevos proyectos. A esto se suman la falta de claridad en cuanto a la responsabilidad en el mantenimiento vial de algunos tramos de carreteras, entre el Ministerio de Obras Públicas (MOP), los Consejos Provinciales y Petroecuador, en los sitios donde la empresa petrolera tiene sus bases de control.

Por ejemplo, las 5.000 familias que viven en los extremos de la antigua vía Quito-Chiriboga-Santo Domingo de los Colorados, se preguntan todavía a quién pedir la ampliación de ese camino: ¿Petroecuador?, que tiene en esa zona la Estación Corazón; ¿el Consejo Provincial de Pichincha? o ¿tal vez el MOP? “Nos cansamos de enviar solicitudes, porque nadie nos responde y entre ellos se lanzan la pelotita”, dice Miguel Ramos, propietario de un criadero de truchas, cerca a Chiriboga.

El MOP, en su Informe de Labores de agosto de 1994 a agosto de 1995, explica que la institución es responsable de 5.553 kilómetros de vías con pavimento asfáltico; 6.656 kilómetros de vías de grava; 1.286 kilómetros de caminos de tierra y 237 kilómetros de caminos empedrados.

Y añade que para realizar el mantenimiento tiene 106 personas (técnicos y administración); 2.495 jornaleros y 1.180 máquinas en el equipo caminero.

Pero no es suficiente, porque tras el análisis de los informes proporcionados por el MOP, se colige que el Ecuador tiene alrededor de 40 carreteras principales, enlazadas entre sí por 127 tramos (90 asfaltados, 28 lastradas y 9 mixtos) que pasan por más de 130 ciudades y recintos de la Sierra, Costa y Amazonía.

Ahora bien, de los 127 tramos, 70 tienen problemas por baches, derrumbes, limpieza de vegetación y rompevelocidades antitécnicos. Pese a que el MOP invierte aproximadamente el 80% de sus recursos del Presupuesto General del Estado, en mantenimiento rutinario.

¿Una muestra? En 1995, el Gobierno Nacional dió al MOP 57.513 millones de sucres: casi 43.000 fueron para mantenimiento rutinario y poco más de 4.500 para mantenimientos periódicos; y 10.400 millones para proyectos de mejoramiento.

La entidad reconoce que la limitación de recursos le impide realizar un adecuado mantenimiento de las carreteras y que éstas “acusar un serio deterioro en sus estructuras y asfaltos, porque ya cumplieron su período de diseño y en algunos casos están en grado de degradación, lo que obliga a la reconstrucción y rehabilitación mayor”.

Una alternativa para suplir la falta de dinero, es licitar el mantenimiento, operación y explotación de los ejes viales principales, para que la iniciativa privada tome a cargo estos trabajos. La inversión privada se recuperaría a través del cobro de un peaje.

Con ese objetivo, el 31 de mayo de 1995 el MOP realizó la Convocatoria Internacional para la Concesión de la Rehabilitación, Mantenimiento, Ampliación, Explotación y Administración de 7 carreteras: Rumichaca-Quito, de 273 kilómetros; Naranjal-Machala, 84; Cuenca-Santa Isabel-Pasaje, 141; Alausi-Biblián, 121; Quito-Riobamba-Alausí, 254; By Pass-Santo Domingo-Jujan, 223; Loja-Velacruz-Saracay de 184 kilómetros.

Pero hubo una variación y en febrero de 1996, se anunció que solo serían entregados, en concesión 693 kilómetros a 5 empresas extranjeras precalificadas, asociadas con nacionales, para la colocación de la nueva capa asfáltica en la Panamericana Norte, tramo Quito-Tulcán; Panamericana Sur, Quito-Riobamba, y la vía Santo Domingo-Quevedo-Guayaquil-Machala.

“Las concesionarias pondrán señales, peajes, mantenimiento, patrullaje, servicio médico, teléfonos, restaurantes, parqueaderos, etc.”, explicó el ministro del ramo, Pedro López.

“ El próximo Gobierno decidirá la concesión de otras vías como la de Quito-Esmeraldas, Santo Domingo-El Carmen, Manta-Portoviejo, entre otras”.

Existen 10 carreteras en las cuales existen derrumbes continuos, las cuales las enumeramos a continuación:

1. Aloag-Santo Domingo.
2. Oña-Loja.
3. Calacalí-Nanegalito.
4. Los Bancos-La Independencia.

5. En la carretera Girón-Pasaje, tramos San Francisco-Quera y Río Vivar-Pindo.
6. Cuenca-Guayaquil, en el sector Suscal.
7. Paute-Guarumales.
8. Cuenca-Molleturo-Naranjal.
9. Cuenca-Gualaceo-Limón-Macas.
10. Méndez-Macas.

Existen 30 tramos de carreteras con baches, los cuales son, a saber:

1. Ibarra-Cayambe-Quito.
2. Quito-Latacunga.
3. Cuenca-Loja.
4. Loja-Catamayo-Catacocha.
5. Guayaquil-Río Tenguel.
6. Aloag-Santo Domingo.
7. El Carmen- Flavio Alfaro.
8. El Empalme-Pichincha.
9. San Agustín-Bahía.
10. Santa Rosa-Tambillo.
11. Sua-Muisne.
12. Cajas-Tabacundo.
13. Tabacundo-Guayllabamba.
14. Ambato-Guaranda.
15. Bucay-Naranjito.
16. Naranjito-Milagro.
17. Empalme-Balzar.
18. Girón-Pasaje.
19. Loja-Sabanilla.
20. Catamayo-Cariamanga.
21. Río Pindo-Saracay.
22. San Juan-Guaranda.
23. Girón-Pasaje.
24. Loja-Sabanilla.

25. El Triunfo-Guayaquil.
26. Guayaquil-El Progreso.
27. El Progreso-Salinas.
28. Progreso-Playas.
29. Playas-Posorja.
30. Otavalo-Tabacundo.

Existen 6 tramos de carreteras en los cuales hay obstáculos, estos son:

1. La Cadena-Nobol.
2. Empalme-Balzar.
3. Balzar-Nobol.
4. El Carmen-Flavio Alfaro-Chone.
5. Quito-Calderón.
6. Santo Domingo-Quevedo.²⁶

2.4. IMPORTANCIA DEL TROLEBUS EN QUITO.

La importancia del Trolebús en Quito se sintetiza en el folleto sobre él publicado por el Distrito Metropolitano de Quito titulado “ El sistema integrado de Transporte: un gran cambio ”.

Este folleto manifiesta que el trolebús es una solución concreta por cuanto después del alto costo de la vida, el transporte es la segunda preocupación más importante de los quiteños.

Para la mayor parte de la ciudadanía constituye un gran problema al cual deben enfrentarse día a día por cuanto existen algunas causas fundamentales, a saber:

- Un insuficiente número de unidades en pésimo estado;
- Maltrato, irregularidades y anarquía en rutas y horarios;
- Gran contaminación; y,
- El ruido.

Por las razones anteriormente nombradas, se impulsó la realización de estudios pormenorizados ejecutados por especialistas del Municipio Metropolitano de Quito, (los cuales han sido ratificados por

²⁶ DIARIO EL COMERCIO, “Setenta vías en problemas”, Sección E, Quito, 23 de marzo de 1996.

técnicos de la ONU y el CONADE) y la administración del Sr. Jamil Mahuad, Alcalde de la ciudad, decidió la instalación del Sistema de Trolebuses.

Este sistema constituye una transformación positiva en la ciudad y forma parte del Sistema Integrado de Transporte, cuya misión es proporcionar una solución para los próximos 20 años.

Este Sistema Integrado de Transporte está compuesto por los trolebuses, las líneas complementarias o transversales, las líneas alimentadores en los barrios del norte y el sur y las líneas paralelas.

Los trolebuses tendrán el siguiente recorrido:

Se dirigirán desde la Villa Flora, al sur, por la Avenida Maldonado, las calles Guayaquil, Flores y Montufar en el Centro Histórico, y la Avenida 10 de Agosto, hasta la Y, al norte, y viceversa.

Cada 400 metros se colocará una parada, con servicios de telefonía, información, puestos de revistas y periódicos. Habrá líneas complementarias de buses, transversales y paralelas a la ruta del Trole: unidades que llegan con más pasajeros o salen para dejarlos en los distintos barrios.

En ambos extremos de la ruta se hallarán las estaciones de transferencias, a las cuales llegarán los buses articulados municipales y convencionales, desde los diferentes barrios urbanos y periféricos, con usuarios que tomarán el trolebus hasta los puntos de destino. (Líneas alimentadoras).

De esta forma se complementará un sistema cómodo y seguro, que cubra toda la ciudad, bajo horarios reales y estrictos.

El folleto explica 6 ventajas que proporciona el Trole, estas son:

1) AHORRO DE TIEMPO.

Le ahorra la mitad del tiempo de recorrido existente entre la Villa Flora (Sur) a la Y (Norte).

2) REGULARIDAD.

El trolebús no se detendrá en los embotellamientos, por cuanto existe una vía exclusiva sólo para ellos. Así se respetarán estrictamente los horarios: un trolebús cada dos minutos. Cada unidad cuenta con un motor a diesel para casos de emergencia.

3) SERVICIO DIA Y NOCHE.

Los trolebuses funcionarán las 24 horas del día según lo estipulado en el folleto, pero en la práctica se encuentra funcionando de 06h00 a 23h00.

4) CAPACIDAD Y COMODIDAD.

Cada trolebús puede alojar comodamente a 180 pasajeros y puede transportar 5.000 pasajeros por hora.

5) SEGURIDAD.

Los trolebuses se detendrán solo en las paradas, cada 400 metros. Se moverán a velocidad constante, sin carreras ni peligro de colisiones.

6) NO CONTAMINA.

El trolebús no causa contaminación por ruido ni por vibración del piso: preservará el ambiente, sobre todo de nuestro Centro Histórico.

Por supuesto el folleto no menciona las desventajas que puede tener el trole.

En el diario El Comercio se publicaron anuncios convocando a las personas que estuvieren interesadas en la atención y servicio al público en la venta de boletos para el Trolebús y a los conductores profesionales altamente calificados para que manejen cada una de las unidades. La selección se hizo durante el mes de noviembre teniendo como último plazo para recibir la documentación los días 8 y 10 de ese mes dependiendo de la plaza de trabajo que se solicitaba, una vez terminada la preselección se les comunicó a las personas escogidas para una entrevista personal a partir del día 17 de noviembre para el caso de las

personas que deseen atender al público y el 8 de noviembre para los conductores profesionales interesados.

El martes 7 de noviembre se publica un artículo en el Diario el Comercio el cual se refiere entre otros asuntos a la división existente entre los transportistas. Este artículo se resume así:

- Tres mil transportistas urbanos de Quito reclaman el diálogo con el Municipio.
 - Existe división en el Sector.
 - El origen del conflicto son las 54 unidades articuladas o trolebuses.
 - La redefinición del esquema de transporte de la capital en función de una línea central que sería los 11,2 Km de recorrido del trole entre la Y y el recreo.
 - Se desea la negociación directa entre el Municipio y las Organizaciones, sin tratar con la Federación Nacional de Transporte Urbano (FENATU).
 - La Asociación de Transportistas del Sur (ASTRASUR) abarca casi el 60% de los transportistas pues representa a 1.800 miembros agrupados en 18 organizaciones: seis compañías y 12 cooperativas. Tiene una cobertura de alrededor de 70 de las 100 líneas de recorrido urbano existentes en la capital.
 - El presidente de Astrasur, Sr. Servio Espinosá está de acuerdo con el nuevo esquema de tránsito y afirma que no existe división y que se han iniciado los diálogos en lugar de proseguir la demora.
- Manifiesta lo siguiente:

“ No nos quita el Municipio ninguna línea, solo que en lugar de ir por la Maldonado tendremos que ir por la Napo y vamos a participar en los anillos de abastecimiento de pasajeros hacia la terminal del Sur del trolebús y también se reorganizará la circulación por la Marín para evitar la congestión. El proceso de conversaciones con el Municipio seguirá independientemente de la Federación Nacional de Transporte Urbano (FENATU), aunque sin oponernos a ella, finalmente concluye diciendo: en lugar de jugar al gato y al ratón en los operativos de control ambiental, esta semana se realizará una jornada de verificación organizada para nuestras unidades ”.

El dirigente de la FENATU, Hugo Peñafiel informa que el 75% de los 87 miembros de la Asamblea deberán decidir si él sigue a cargo del proceso de negociación o si una comisión de 9 dirigentes maneja las conversaciones”.²⁷

Las instalaciones del trolebús se encuentran realizándose, así observamos que los carriles exclusivos y parterres comenzaron en julio de 1994, a cargo del grupo Menatlas. En agosto de 1995 se iniciaron los trabajos relativos al equipo fijo necesario para el sistema lo cual comprende la instalación de 590 postes, el tendido de 25 Km de cable y la construcción de 8 subestaciones de tracción.

La pérdida sufrida hace tres semanas, cuando cerca de dos kilómetros de cable de cobre fueron inutilizados en el sur de la ciudad al ser desprendidos (los autores del hecho se llevaron solo la décima parte del material) no causará retrasos considerables, aunque sí pérdidas para el consorcio Cobra-AEG, a cargo del contrato de instalaciones fijas. Las primeras evaluaciones hablaban de \$ 50.000 de pérdida, pero los informes finales bien podrían duplicar esa cifra.²⁸

En lo referente al primer trolebús este llegó el 24 de noviembre a la ciudad de Quito. El vehículo fue desaduanizado en Guayaquil el 23 y viajó por tierra hacia la capital. Este primer trolebús es el primer vehículo de prueba.

Sobre los 13 vehículos que faltan para iniciar la primera etapa se comenta en un artículo del Diario El Comercio lo siguiente:

“Treinta miembros de la Policía de Tránsito esperaron hora y media en vano. Se fueron de la estación sur del trolebús -sector El Recreo- sin haber participado en el operativo de prueba previsto para la mañana de ayer.

El recorrido de prueba del trolebús había sido organizado por la Unidad de Gestión y Planificación del Transporte del Municipio. El objetivo era identificar los sitios que serán señalizados para que los conductores del trolebús puedan anticipar las paradas. En los 11,2 Km de recorrido (Entre El Recreo y La Y) hay 40 paradas del trolebús, 20 a cada lado.

²⁷ DIARIO EL COMERCIO, “Los transportistas, divididos”, Sección C, Quito, 7 de noviembre de 1995.

²⁸ DIARIO EL COMERCIO, “El trole estará en diciembre, ¿qué día?”, Sección C, 28 de octubre de 1995.

La noche previa, la del jueves, se había organizado otro recorrido de prueba. La responsable esta vez era la Unidad Ejecutora del Trolebús. Y su finalidad era comprobar el funcionamiento de la línea de conducción eléctrica (el cable de cobre de 152 mm de corte que conduce 750 voltios de corriente) en el tramo comprendido entre San Blas y la avenida Naciones Unidas. Por primera vez se había energizado el cable en ese trayecto; el tramo sur, por el contrario ya tiene energía.

También se buscaba conocer si el funcionamiento de las 8 subestaciones de tracción es correcto. Cada subestación permite transformar la corriente provista por la Empresa Eléctrica, de 6.000 voltios, en los 750 voltios necesarios para el funcionamiento de los 54 troles.

El operativo había sido previsto para las 18H00, aún cuando no estaba muy definido el punto de inicio: desde la estación del sur o desde San Blas. Lo cierto es que solamente pudo empezar tres horas más tarde (y finalmente, fue desde la terminal sur del trolebús), por recomendación de la Policía de Tránsito, dada la congestión vehicular, según Tito Aguirre, de la Unidad Ejecutora del Trolebús.

La sorpresa fue al día siguiente. A las 09H30 del viernes, la segunda prueba aún no había comenzado. Los miembros de la policía -cuya presencia había sido solicitada para organizar el tránsito durante el recorrido - se retiraron. “ Parece que hay algún desperfecto en el trolebús, está en los talleres de la Empresa de Transportes”.²⁹

Acercas de la fecha de inauguración del trole existe un artículo del Diario El Comercio en el cual se manifiesta que la fecha del inicio de las operaciones del trole es un misterio, pero lo más probable es que sea el día 17 de diciembre. Al principio se hablaba de los primeros días de diciembre debido a la fundación de la ciudad. el anuncio lo había realizado el Alcalde algunas veces, pero, el martes pasado (24) cuando llegó el primer articulado a Quito, se dijo que la inauguración no iba a ser durante las fiestas de Quito por cuanto para mediados de noviembre se calcula la llegada de otras 14 unidades articuladas, las restantes 39 llegarán en diciembre.³⁰

Las obras civiles para el servicio del trole se realizaba en los patios de la EMT, ubicada en Fundeporte, al sur de la ciudad, el vehículo articulado de 18 metros de largo era revisado por 4 técnicos de la firma AEG (proveedora de las instalaciones eléctricas del sistema). Máximo Pérez, un técnico español, informó que

²⁹ DIARIO EL COMERCIO, “Pruebas del trole: cal...”, Sección C, Quito, 9 de diciembre de 1995.

³⁰ DIARIO EL COMERCIO, “El trole estará en diciembre, ¿qué día?”, Sección C, 28 de octubre de 1995.

era la primera vez que el vehículo alcanzaba la velocidad máxima (60 Km por hora) durante la prueba y que la revisión buscaba comprobar el normal funcionamiento. “ Es algo de rutina ”.

El nuevo recorrido de prueba ha sido previsto para mañana por la noche.³¹

En el segundo embarque de trolebuses, se ha previsto que lleguen 13 de estos transportes el día 9 de diciembre a Esmeraldas, desde España para ser utilizados en la primera etapa. Se ha programado que -una vez desembarcados y desaduanizados- los vehículos recorran los 318 kilómetros que separan el puerto de Quito utilizando su sistema alterno, utiliza diesel.

El inicio de la operación del sistema está calculado para el próximo 17 de diciembre. Los primeros días, la operación será gratuita para que los usuarios se familiaricen con el nuevo sistema.

En una primera etapa, se operará solo un tercio de la ruta total prevista. El recorrido inicial será entre El Recreo y San Blas. Se espera que a partir del próximo 2 de enero, unos 40 buses se integren al circuito, como alimentadores desde los barrios del sur. Desde el primero de febrero, se espera ampliar la ruta hasta la avenida Orellana. y después el 30 de marzo, se espera que todo el sistema funcione.³²

Existieron 7 ensayos del trolebús, siendo la clave el calibrar al primero. Una vez adecuado para los 11,2 Km de recorrido, la calibración de los otros vehículos fue más fácil, pues fue computarizada.

El primer conductor aseguró haber participado en 7 pruebas del trolebús. Actualmente, capacita a otras 33 personas para que puedan manejar el vehículo automático, electrónico y computarizado.

A la izquierda del volante se encuentra un panel de control eléctrico. 17 botones permiten controlar a la pértiga, las marchas, y dan indicaciones sobre eventuales averías. En cambio, el panel central regula el funcionamiento alterno a diesel, permite abrir y cerrar puertas.

El vehículo es fabricado en España, la carrocería es Mercedes Benz. Tiene capacidad para 174 pasajeros, 54 de ellos sentados. Uno de los asientos es especial para personas discapacitadas.³³

.

³¹ DIARIO EL COMERCIO, “El trole estará en diciembre, ¿que día?, Sección C, 28 de octubre de 1995.

³² DIARIO EL COMERCIO, “13 trolebuses, para la primera etapa”, Sección C, 9 de diciembre de 1995.

³³ DIARIO EL COMERCIO, “ Son siete ensayos; uno con energía”, Sección C, 9 de diciembre de 1995.

De los 13 trolebuses que faltan para iniciar la primera etapa se comenta en el artículo del Diario El Comercio del 10 de diciembre de 1995 lo siguiente:

“ Una medida de tránsito se aplicará desde el próximo lunes (11 de diciembre). Se controlarán los estacionamientos en la avenida Pichincha.

La medida tiene que ver con el funcionamiento del trolebús, previsto para el 17 de diciembre próximo. Trece unidades debían llegar ayer, desde España, al puerto de Esmeraldas.

Desde antes de las 07H00, 50 miembros de la Policía Nacional, 20 unidades de la Unidad del Trolebús realizarán el operativo de control en la plaza La Marín.

Queda absolutamente prohibido estacionar un vehículo en el tramo que va desde la plaza San Martín hasta el redondel de la José Mejía Lequerica (donde se realiza la feria libre). El sector restringido se extiende entre las calles Chile y Sucre.

La razón de los cambios es simple. Desde el próximo 18 de diciembre, un flujo de 140 buses por hora circulará por la avenida Pichincha.

Deberán abandonar la calle Guayaquil y despejarla para dar paso a los 14 trolebuses que circularán durante la primera etapa entre la estación de El Recreo y San Blas.

Habrá señalización para alertar a los conductores. Se espera que los rótulos sean colocados hasta el lunes, uno cada 15 meses. “Aún no está confirmado”, según Agustín Hurtado, asesor de la Alcaldía. Lo demás viene después: la reorganización de la Marín continúa un día después del funcionamiento del trolebús.

De los 503 buses por hora que llegan a la Marín, en horas pico, los que vienen del sur darán la vuelta en U, antes de llegar al redondel sino en un giro nuevo en cuya creación trabaja la Empresa Metropolitana de Obras Públicas.

Los trabajos se intensifican durante las noches. Ayer, continuaba la remoción de material. Ello no impidió que la comercialización de productos (que se realiza los sábados en la denominada feria libre) se realizará.

Los productos alimenticios eran vendidos en medio de los trabajos y de la tierra.³⁴

La inauguración del trole fue a las 09:30 del día 17 de diciembre en la Estación de transferencia Norte, así lo testifica el artículo del Diario el Comercio titulado: “ El trole: la nueva moda de Quito ” el cual manifiesta textualmente lo siguiente:

“ El sistema de transporte de Quito cambia radicalmente. A partir de hoy comienza la cuenta regresiva para las 2 semanas de prueba que tendrá el trole.

La cita es en la estación de transferencia Norte, ubicada en la Y. A las 09H30 el Alcalde Jamil Mahuad hará una breve inauguración del lugar, que también será bendecido por monseñor Antonio González, arzobispo de Quito.

Luego los mil invitados partirán en 14 trolebuses en un recorrido de 35 minutos, a una velocidad promedio de 20 km por hora, a la estación de transferencia Sur, en El Recreo.

El presidente de la República, Sixto Durán Ballen, hablará en la ceremonia de inauguración de la Estación Sur. También irá el embajador de España, Alejandro Egea.

Luego del acto, los invitados serán conducidos nuevamente a la Estación Norte.

Los troles volverán en la noche a la Estación Sur para empezar el recorrido hasta San Blas, a las 05H00 del lunes. El servicio, según un vocero del Municipio, se prestará hasta las 24H00.

Como complemento de la inauguración, y para facilitar el flujo de tránsito, ayer en la noche se abrió el intercambiador de la Calicuchima. También comenzó el control de los buses en La Marín.”³⁵

En un artículo del Diario El comercio se nos especifican los precios que ha cobrado el trolebus en diciembre y lo que va a cobrar a futuro. Este artículo textualmente dice así:

³⁴ DIARIO EL COMERCIO, “14 trolebuses circularán en la primera etapa”, 10 de diciembre de 1995.

³⁵ DIARIO EL COMERCIO, “El trole, la nueva moda de Quito”,s/fecha.

“ Cuatrocientos sucres cuesta la primera etapa del servicio del trolebús. Los recorridos gratuitos concluyeron con diciembre. Ahora el viaje en el trole cuesta.”

En esta primera fase, los 14 trolebuses se movilizan entre la estación de transferencia de El Recreo y la calle Mejía. Desde el miércoles pasado , se integraron las primeras unidades para prestar el servicio de alimentación. El viernes se incorporan más.

Según la Empresa de Planificación y Gestión del Transporte del Municipio de Quito, a comienzos de febrero los trolebuses ya llegarán un poco más, hasta la avenida Orellana.

Para entonces, el pasaje en el trolebús tendrá un costo de 600 sucres.

Y a fines de marzo, cuando todo el sistema esté funcionando (11 kilómetros de recorrido en trole y alimentación desde los barrios del norte y del sur de la ciudad), el costo subirá a 700 sucres.

Tres grupos poblacionales pagarán la mitad de las tarifas establecidas. Son los menores de 18 años, los mayores de 65 y los discapacitados. Ellos pagarán 200, 300 y 400 sucres, en cada etapa, respectivamente.

El pago se hará en máquinas de boletaje instaladas en cada una de las 40 paradas y en las 2 estaciones de transferencia. Habrá 2 máquinas en cada parada y 4 en cada estación. Posteriormente, habrá máquinas de boletos en cada bus alimentador. El contrato para el sistema de boletaje - con la firma IBM- acaba de ser aprobado por Procuraduría.³⁶

En el diario El Comercio se publicaron anuncios convocando a las personas que estuvieren interesadas en la atención y servicio al público en la venta de boletos para el Trolebus y a los conductores profesionales altamente calificados para que manejen cada una de las unidades. La selección se hizo durante el mes de noviembre teniendo como último plazo para recibir la documentación los días 8 y 10 de ese mes dependiendo de la plaza de trabajo que se solicitaba, una vez terminada la preselección se les comunicó a las personas escogidas para una entrevista personal a partir del día 17 de noviembre para el caso de las personas que deseen atender al público y el 8 de noviembre para los conductores profesionales interesados.

³⁶ DIARIO EL COMERCIO, “ Para subir al trole ya hay que pagar”, Sección C, 2 de enero de 1996.

2.5. IMPORTANCIA DE LOS TRENES EN EL ECUADOR.

El sistema de trenes que tiene la república del Ecuador se encuentra en un estado realmente deplorable. Todo parece decir que la labor efectuada por los principales impulsores o pioneros de este medio de movilización en la historia de nuestro país me refiero a Gabriel García Moreno su iniciador, a Eloy Alfaro su continuador y a Leonidas Plaza Gutiérrez su culminador va a quedar en el olvido.

En el país la actividad es exclusiva de la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado (ENFE) la cual pertenece al sector público, no interviene la empresa privada lo cual es lamentable ya que la falta de recursos en esta actividad de transporte es muy notoria. Los ferrocarriles tienen sus estaciones principales localizadas en Quito, Guayaquil y Cuenca, existiendo también estaciones secundarias en diferentes puntos del país. Estos ferrocarriles del Estado poseen dos rumbos norte y sur y abarcan 4 clases de transporte: autoferro, tren, fluvial y austral.

Existe la presencia de autocarriles, autobuses transformados para circular en las vías de los trenes, como aquel que realiza su recorrido de 55 Km entre Otavalo e Ibarra en una hora aproximadamente, la facturación de los pasajes es de alrededor de 150.000 sucres diarios y transporta alrededor de 250 personas, lo cual no abastece para cubrir los costos motivo por el que se debería realizar una mayor promoción de estas unidades, ya que la compra de renuncias disminuye los recursos de la empresa y se tienen que pedir prestados obreros a San Lorenzo para poder mantener la obra³⁷. El tren que realiza el recorrido Ibarra-San Lorenzo el cual constituye una de los pocos medios que posee el Cantón San Lorenzo para comunicarse con el exterior y constituye una de las pocas atracciones turísticas que tienen los cantones, los 42 pueblos y las 3 provincias que recorren Carchi, Imbabura y Esmeraldas, tiene a veces problemas de diversa índole y es muy lento en su accionar. Se espera solventar este problema con la adquisición de 3 locomotoras francesas marca Gesalston que van a ser trasladadas a Ibarra por trailers de la compañía Atlas las cuales tienen el doble de potencia en relación a las locomotoras Alco y Alston que son las antiguas, cada una de estas nuevas locomotoras se encuentra en capacidad de transportar una carga de 600 toneladas a una velocidad de 60 Km/hora pudiendo en condiciones no muy buenas trasladar el tercio de la carga normal y moverse a un tercio de la velocidad normal. En esta ruta de la división

³⁷ MORALES, JUAN CARLOS, Diario El Comercio, "El autocarril rueda otra vez", Sección E, Quito, 2 de enero de 1996.

norte Ibarra-San Lorenzo también se encuentran laborando dos autoferros que puede transportar a 42 personas sentadas; una locomotora de carga que remolca 4 vagones por semana que totalizan 24 toneladas.³⁸

En el Terminal de Talleres de Durán al cual asistimos se afirmó en la conferencia del viaje de Estudios que no existe una planificación por parte de la empresa para reparar y mantener las máquinas que en número de 3 se encuentran embodagadas en la institución las cuales son marca Alco poseen alrededor de 2.400 caballos de fuerza y sirven para transportar carga y pasajeros, se explicó que la reparación de cada una de ellas cuesta de 30 a 40 millones de sucres, las mismas que pueden desarrollar hasta 70 Km/hora. Poseen también 6 autoferros de los cuales 3 funcionan, 60 vagones de los cuales 39 laboran, 12 coches de los cuales 6 funcionan., tubos y plataformas. En la actualidad existen 32 personas elaborando en el taller ya que la mayoría de ellas se han ido por compra de renuncias. En 1979 se quiso rehabilitar el ferrocarril pero no se lo pudo conseguir porque no se lo considera rentable para el Estado por la necesidad que tienen de los subsidios. Existe interés por parte de empresas dedicadas al turismo y de gobiernos extranjeros de hacer cargo de ciertos tramos de los trayectos de los ferrocarriles pero no ha proliferado esa propuesta.³⁹

Es una pena poder visualizar que en nuestro país no se sepa apreciar esta fuente muy importante de transporte que nos sacaría del atolladero en lo que se respecta a la movilización de carga y pasajeros se refiere, tal como lo hacen países de otras latitudes. Este medio de transporte haría que la huelga que efectúan los transportistas, las cuales son ejercidas por los taxistas y los dueños de las cooperativas de buses, busetas y otro tipo de vehículos no tome la fuerza impresionante que generalmente adquiere cada vez que existe un aumento de la gasolina o como ocurrió en Quito con el bloqueo de los puntos estratégicos de la ciudad por parte de los dueños de las viejas unidades de transporte que según la resolución del Municipio de Quito debían ser retirados de circulación por ser considerados un peligro para el tránsito de la ciudad así como para el descongestionamiento de las vías principales y secundarias de la capital lo cual ocasionó la pérdida de millones de sucres para el país, la pérdida de la tranquilidad ciudadana, medidas drásticas por parte del alcalde y el gobierno. Es un recurso que podemos utilizarlo desde el punto de vista turístico pues viajar en un tren del siglo pasado, atravesando valles, montañas y planicies; contemplando paisajes algunos silvestres y otros no y pasando por túneles debe de constituir

³⁸ DIARIO EL COMERCIO, "San Lorenzo: revive el ferrocarril", Sección C, Quito, 26 de octubre de 1995.

³⁹ MENA, GUSTAVO. ING, Conferencia en la Visita del IAEN, Terminal de Ferrocarriles de Durán, 7 de mayo de 1996.

una aventura demasiado emocionante para cualquier persona que desee tener unas buenas vacaciones o tener un día de relax, opinión que puede ser fortalecida con el sentir de los ciudadanos que utilizan el autocarril que practica la ruta de Ibarra - Otavalo y por el tren que realiza la de Ibarra-San Lorenzo. Es importante también tomar en cuenta la ruta Cuenca-Sibambe que tiene como atracción turística además de los paisajes del recorrido a la famosa "Nariz del diablo".

Para conocer la importancia en cifras de la actividad de los trenes conozcamos ciertos datos importantes sobre lo realizado por la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Estado que se encuentran registradas en el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.

Según el Anuario de Estadísticas de Transporte de 1994 en ese año se transportaron 2'773.428 pasajeros, siendo la mayoría movilizados utilizando el rumbo norte (52%) siendo septiembre y octubre los meses de mayor movilización y el 48% restante se trasladó con rumbo al sur, siendo agosto y octubre sus meses de mayor movilización.

La vía Ibarra - San Lorenzo transportó 125.789 pasajeros, utilizando el 53% el rumbo norte y el 47% el rumbo sur, usando el autoferro.

El transporte de carga y equipaje ascendió en 1994 a 53.578 TM siendo las pagadas unas 37.028 TM y las libres unas 16.535. Los ferrocarriles con rumbo norte transportaron 44.653 TM y los del rumbo sur 8.925 TM, lo cual indica una marcada diferencia por el rumbo norte.

Estas cifras nos indican que debemos hacer que el sector de los ferrocarriles se potencialize para brindar sus servicios a una mayor cantidad de personas y carga y poder de esta manera no solo contribuir a mejorar el estado de bienestar económico y social de nuestro país sino también a disminuir el número de accidentes de tránsito. La Ley General de Tránsito le ofrece ciertas ventajas a la vía del ferrocarril sobre las carreteras o vías carrozables, pues aprovechémoslas.

2.6. AUSENCIA DE UN SISTEMA DE SEGURIDAD ADECUADO.

Es evidente la ausencia de un sistema de seguridad adecuado en nuestro país debido fundamentalmente a la falta de recursos que se les asigna a cada una de las instituciones, las instituciones encargadas de velar por el tránsito y la seguridad del país no iban a ser una excepción. La red vial

existente en el país se encuentra en un porcentaje muy alto en situaciones deplorables, comenzando por el estado en que se encuentran las carreteras, los baches que se encuentran en ellas, no se diga en las calles, las alcantarillas destapadas en las calles y avenidas de las ciudades, la carencia de asfalto y hasta de adoquines en las principales calles de las ciudades pequeñas y pueblos, la falta de señalización más que nada de señales fluorescentes que pueden ayudar a los conductores y peatones en las noches a dirigirse a los lugares que ellos deseen, la escasez de los pasos cebra, la carencia de un sistema de semaforización adecuado en el país, entre las principales fallas existentes complementándose con la falta de centros asistenciales digase clínicas, hospitales, dispensarios, ambulancias, helicópteros especialmente en las carreteras del Estado ecuatoriano.

En Quito se está comentando que los anticuados semáforos que funcionan en algunas de las intersecciones de las calles de la ciudad van a ser cambiados por semáforos nuevos que van a ser dirigidos por un sistema centralizado de semaforización ultramoderno el cual será financiado por el gobierno de España y funcionará después de algún tiempo en 140 intersecciones de la ciudad. Las intersecciones que tendrán preferencia de ser escogidas son aquellas en las cuales exista una gran afluencia tanto de vehículos como de peatones y en las escuelas para procurar la seguridad de los estudiantes. En estas intersecciones se instalará un computador que se encontrará conectado al panel central, el cual tendrá como función la sincronización de los tiempos de duración de cada uno de los colores (verde, rojo y amarillo) de los semáforos). Este sistema es muy rentable por cuanto tiene buenas facilidades de pago pues tiene un costo aproximado de 2,7 millones de dólares el cual deberá cancelarse en 40 años, durante los 30 primeros se cubrirá el 50% del valor y el 50% restante en los 10 años siguientes. La semaforización es aplicable cuando el nivel del tráfico existente en las intersecciones de las calles todavía no justifica la creación de un paso a desnivel en ese sitio. Es conveniente expresar que los peatones contarán con la asistencia de un botón automático que les permitirá una mayor seguridad al atravesar las calles. Este botón al ser presionado por el peatón va a activar un pequeño semáforo el cual va a emitir dos figuras, una es de color rojo y representa a un hombre que se encuentra estático y otra es de color verde y simboliza a un hombre que camina que además le va a indicar el tiempo que dispone para cruzar la vía. En caso de que existiese una luz intermitente, se debe esperar hasta que aparezca la luz verde.⁴⁰

Este sistema también será instalado en la entrada y salida de los túneles que posee la ciudad, luego de pocos días se instalarán 1.377 semáforos nuevos en nueve zonas de la ciudad, lo cual es una ventaja para

⁴⁰ DIARIO HOY, "Adios semáforos viejos", Sección B, 4 de abril de 1996.

los ciudadanos por cuanto gran parte de los semáforos son de tiempo fijo y no variable como estos que se ajustan a la variación del tráfico durante el día.

En lo referente a la información este sistema de semaforización el Municipio de Quito se encargará de efectualizar campañas de educación del peatón, colaborando de esta manera con el incremento de la seguridad peatonal del país que es un ejemplo digno de ser seguido en las restantes ciudades del país.

2.7 ESTADISTICAS SOBRE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.

Según el Anuario de las Estadísticas de transporte del año 1994 publicado por el INEC tenemos que el total de accidentes de tránsito en dicho año asciende a 20.347 siendo octubre el mes en que más accidentes de tránsito han existido con 1885 casos y siendo Pichincha la provincia que más accidentes ha tenido en el país con 8.945 siendo considerado el mes de noviembre aquel donde han habido más percances de esta naturaleza con 760 accidentes. La provincia que menos accidentes de tránsito ha tenido en ese año es la provincia de Zamora-Chinchipe con 29 casos, no habiendose producido accidentes en ella durante los meses de junio y septiembre.

De las clases de accidentes de tránsito que más existen podemos aseverar que los más comunes son los choques que ascienden a un número de 10.749 lo cual constituye el 52,82% de los tipos de accidentes de tránsito ocurridos en el país, siendo la provincia que más choques ha tenido en el país la provincia del Pichincha con 4.727 y la que menos ha tenido la provincia de Zamora-Chinchipe con 9. Los rozamientos y enganchamientos constituyen la segunda causa de accidentes de tránsito del país con 3.087 accidentes de este tipo, siendo en la Provincia del Guayas en donde predomina con 1.399 accidentes de esta categoría y las Provincias de Pastaza y Morona Santiago en donde menos existen con 2 accidentes en cada una de ellas. Los atropellos constituirían la tercera clase en importancia de accidentes de tránsito del país con 2.590 accidentes de esta magnitud siendo la Provincia del Pichincha quien encabeza la lista de estos accidentes en el país con 968 atropellamientos y la Provincia de Morona-Santiago la que menos tiene con 4 accidentes de este tipo durante todo el año. La cuarta posición la ocupan los estrellamientos con 2.555 accidentes de este género constituyendose la Provincia de Pichincha la líder de este tipo de accidentes con 1.245 y Zamora-Chinchipe la que menos tiene con 3. Teniendo también otras clases de accidentes como volcamientos con 290 accidentes en total, Otros tipos de accidente con 182, caída de pasajeros con 152 y finalmente los encunetamientos con 112, en todos ellos ocupa el primer lugar la Provincia del Pichincha excepto en las caídas de los pasajeros en donde Guayas lidera el primer lugar con 90 accidentes de esta

clase lo cual representa un 59.21% del total de caídas de pasajeros en el país durante 1994. Si nos referimos a los meses en que han sido más frecuentes esta clase de accidentes tenemos que los choques que constituyen el accidente más abundante en el país se realizan en mayor número durante el mes de octubre con 971, siendo el menos abundante el mes de enero con 801, resulta paradójico observar que el mes de diciembre que es el mes en donde más se abusa del alcohol no sea el primero en la lista en esta categoría. En el tipo de accidente de rozamiento y enganchamiento que se coloca en el segundo lugar de frecuencia del ranking, es el mes de octubre aquel en el cual predominan estos accidentes con 324 percances y el mes de febrero aquel en el cual se realizan con menor intensidad con 201 accidentes. Los atropellos como ya lo habíamos dicho ocupan el tercer lugar atendiendo a la frecuencia de las clases de accidentes, siendo el mes de mayo aquel en el cual predominan con 232 y el mes de junio con 194 aquel en el cual suceden en menores ocasiones. El cuarto lugar le corresponde a los estrellamientos siendo el mes de octubre con 255 aquel en el cual ocurre una mayor frecuencia de estos accidentes y el mes de mayo aquel en el cual existen en menor proporción pues es el único que no alcanza 200 o más accidentes por en ese año, pues llega a tener 182. En quinto lugar tenemos a los volcamientos, siendo los meses en que se registra una mayor frecuencia los de octubre y diciembre con 95 en cada uno de ellos y el mes de abril aquel en el que menos existen con 51 percances durante 1994. El sexto lugar lo ocupan aquellos accidentes clasificados como otros, cuyo mes de mayor frecuencia es diciembre con 29 accidentes y el de menor frecuencia noviembre con 6. El séptimo lugar lo ocupan las caídas de los pasajeros cuyos meses con una mayor frecuencia de este tipo de accidentes son junio y agosto con 17 y el de menor frecuencia abril con 10. Finalmente en el octavo y último lugar tenemos a los encunetamientos, siendo el mes de julio aquel en el cual más proliferan y los meses de marzo y junio aquellos en los que menos abundan con 4 accidentes cada uno.

Constituyen 10 las causas en las cuales se clasifican a los accidentes de tránsito en el país, a saber:

1) Causas fortuitos; 2) Embriaguez; 3) Encandilamiento; 4) Exceso de velocidad; 5) Impericia del conductor; 6) Imprudencia del peatón; 7) Rotura de frenos; 8) Somnolencia; 9) Causas desconocidas y 10) Otras causas.

De todas ellas la que ocupa el primer lugar en el país en cuanto a frecuencia es la impericia del conductor que origina 8.663 accidentes de tránsito lo cual representa el 42,58% de los accidentes según su origen, siendo la Provincia del Guayas aquella en donde se originan la mayor cantidad de accidentes por esta causa con 4.573 y las Provincias de Sucumbios y Morona-Santiago aquellas en donde menos abundan, 4 accidentes en cada una de ellas.

La embriaguez constituye la segunda causa en el país por la cual se ocasionan los accidentes de tránsito produciendo un total de 2.758 accidentes lo cual equivale al 13,55% de accidentes del Ecuador según su origen, siendo la Provincia del Pichincha el lugar donde más se producen, 1.550 accidentes y la provincia de Zamora-Chinchipec el sitio donde más escasean, pues solamente se producen 5 accidentes en 1994.

En tercer lugar tenemos al exceso de velocidad, la cual tiene a Pichincha como la provincia en donde más se originan accidentes por esta causa con 1.900 accidentes y a Morona-Santiago como la que menos ocasiona con solamente 1 accidente producido por exceso de velocidad.

Otras causas ocupan el cuarto lugar de origen de los accidentes de tránsito del país, siendo la Provincia del Pichincha la que más accidentes tiene con 1.669 y las Provincias de Carchi y Morona-Santiago las menos favorecidas con 4 accidentes originados.

Las causas desconocidas ocupan el quinto lugar de importancia con 2.256 accidentes acontecidos durante 1994, lo cual representa el 11,09% de los accidentes, siendo la Provincia del Pichincha la cual lidera los accidentes producidos de esta manera con 581 y Morona-Santiago aquella en donde menos incidencia tienen con 3.

El sexto lugar corresponde a la imprudencia del peatón, lo cual origina un total de 705 accidentes en 1994, de los cuales 397, más de la mitad son originados en la Provincia del Pichincha, siendo en Pastaza y Morona-Santiago las provincias en donde se originan en menor cantidad en el país, pues tan solo los peatones ocasionan 2 accidentes en cada una de ellas.

La rotura de frenos constituye la séptima causa de accidentes de tránsito del país durante 1994 con 459 casos de los cuales 225 pertenecen a la Provincia del Pichincha, existiendo 2 provincias en las cuales no se han reportado accidentes originados por esta razón, me refiero a Loja y a Pastaza.

La octava causa de los accidentes de tránsito del país la constituyen los accidentes fortuitos que se encuentran a una distancia cercana de los accidentes causados por roturas de frenos, es decir ascienden a 451 percances siendo más abundantes en la Provincia del Guayas con 308 accidentes en el año de 1994 y no existiendo en 6 provincias del país, a saber: Cotopaxi, Bolívar, Loja, Manabí, Napo y Pastaza.

La novena causa de los accidentes corresponde al encandilamiento por medio de las luces de los vehículos, ocasionando tan solo 33 accidentes de tránsito en el Ecuador, siendo Pichincha la provincia donde más ocurren este tipo de percances con 10, existiendo 10 provincias en las cuales no se producen, a saber: Tungurahua, Bolívar, Chimborazo, Cañar, Loja, Guayas, Pastaza, Morona Santiago, Sucumbios y Morona Chinchipe. Como Uds. pueden observar 4 de las 5 provincias del Oriente no sufren accidentes de esta clase por cuanto existen pocas carreteras en el Oriente y tienen un parque automotor reducido en relación a otras regiones.

Finalmente la somnolencia ocupa el décimo y último lugar entre las causas, no habiéndose reportado en las provincias casos de accidentes por este motivo en particular.

Voy a detallar en seguida los meses en que han sido más o menos frecuentes estas causas de accidentes durante el año de 1994.

CAUSAS DEL ACCIDENTE	Meses donde es + frecuente.	Mes donde es - frecuente.
1) Causas fortuitos	Febrero (51 casos)	Noviembre (29 casos)
2) Embriaguez	Diciembre (291 casos)	Agosto (197 casos)
3) Encandilamiento.	Septiembre (7 casos)	Agosto y Noviembre (0 casos)
4) Exceso de velocidad.	Junio (253 casos)	Febrero (181 casos)
5) Impericia del conductor.	Agosto (869 casos)	Enero (584 casos)
6) Imprudencia del peatón.	Julio (69 casos)	Febrero, Agosto y Noviembre (51 casos)
7) Rotura de frenos.	Noviembre (55 casos)	Mayo (23 casos)
8) Somnolencia.	No existe	No existe
9) Causas desconocidas.	Febrero (240 casos)	Agosto (120 casos)
10) Otras causas.	Noviembre (232 casos)	Septiembre (160 casos)

El año de 1994 existieron un total 6.992 víctimas clasificadas de la siguiente manera:

1) Muertos; 2) Heridos; y 3) Traumáticos.

Analizando estos 3 grupos de víctimas podemos ver que los heridos constituyen la mayoría con un total de 5.341 personas, lo cual representa el 76,39% de las víctimas, le siguen los muertos con 1.144 personas

que constituyen el 16,36% de las víctimas y finalmente los traumáticos que ascienden a 507 personas y representan el 7,25% restante.

En lo que respecta a las víctimas en su conjunto podemos apreciar que la Provincia del Pichincha tiene un total de 2.444 víctimas representando el 34,95% de víctimas por accidentes de tránsito del país. En segundo lugar se encuentra Guayas con 1.021 víctimas, correspondiéndole el 14,60% de las víctimas. Sumando ambas casi llegan a tener la mitad de las víctimas del Ecuador (49,55%), lo cual nos indica la concentración de resultados fatales en ambas provincias seguramente por contar con un mayor parque automotor y por ende una mayor cantidad de factores que se suman para que exista una mayor proporción de accidentes de tránsito que en las demás provincias. La provincia que menos víctimas posee es la Provincia de Morona con 8, observándose la particularidad que no existen muertos, sino heridos y traumáticos en número de 4 por cada grupo. También observamos que entre las 7 provincias que tienen menos de 100 víctimas en el país, 5 pertenecen al oriente lo cual hace pensar que existe menor circulación en aquella región del país.

En lo que tiene relación a las personas fallecidas se puede observar que Pichincha con 382 muertos y Guayas con 105 son las provincias que más desgracias fatales irreparables han tenido y que nuevamente en Morona-Santiago no existen fallecidos. Igual cuadro se repite en el grupo de los heridos, Pichincha en primer lugar con 1.930, Guayas en segundo con 727 y Morona-Santiago con 4 en el último puesto. Tanto en uno como en otro grupos se vuelve a presentar la misma situación pues de las 7 provincias que menos accidentados tienen 2 son de la sierra (Bolívar y Cañar) y 5 son del Oriente. En cuanto a los traumáticos la situación cambia pues Guayas es la provincia que más traumáticos tiene con 189, le sigue Pichincha con 132 y existen 3 provincias que no tienen personas traumáticas estas son: Bolívar, Loja y Zamora.

No he efectuado un análisis exhaustivo del año 1995 por cuanto las estadísticas nacionales no se encuentran procesadas en su totalidad por cuanto Guayas no ha proporcionado todavía las informaciones pertinentes.

A continuación transcribo un análisis que aparece publicado en el Diario El Hoy en el cual se toma como referencia la información existente entre 1985 y 1995, este artículo textualmente dice así:

“ Los accidentes tránsito son la principal causa de muerte en el Ecuador, según las estadísticas policiales”.

En los últimos 10 años - entre 1985 y 1995 -, la Policía Nacional reportó un total de 136.989 accidentes. Estos accidentes provocaron la muerte de 10.499 personas, lo que equivale a 1.050 muertes anuales y 87 muertos por mes y dejaron a 3.872 personas con traumas severos o invalidez de por vida. Según estas estadísticas policiales, 39.589 accidentes tuvieron como causa la imprudencia de los conductores.

En 21.451 accidentes los conductores se encontraban en estado de ebriedad. Y en 19.447 casos conducían con exceso de velocidad. Esto revela que la mayor parte de los accidentes de tránsito se produce por la imprudencia de los conductores.

Los accidentes enlutaron a miles de personas que deben resignarse mientras en el Congreso Nacional se discute una nueva Ley de Tránsito.

La mayor parte de las víctimas mortales eran hombres y más de 10.000 accidentados eran menores de edad de ambos sexos”.⁴¹

⁴¹ DIARIO EL HOY, “Tragedias en las vías, mil muertos”, 7 de mayo de 1996.

PROVINCIAS	NUMERO DE ACCIDENTES DE TRANSITO POR MESES												TOTAL
	SEGUN PROVINCIAS - AÑO 1994												
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	
CARCHI	5	7	14	3	16	23	14	-7	19	21	16	10	165
IMBABURA	43	35	55	32	48	39	41	38	40	51	39	27	488
PICHINCHA	661	651	753	728	686	751	713	645	670	744	760	733	8495
COTOPAXI	18	19	30	15	24	15	24	-5	11	16	17	11	215
TUNGURAHUA	67	36	58	70	43	28	56	33	77	62	57	76	669
BOLIVAR	4	8	5	4	2	5	8	7	17	9	13	13	95
CHIMBORAZO	27	35	25	30	30	27	17	23	34	39	41	32	365
CANAR	14	14	15	15	16	17	15	*3	13	19	12	21	184
AZUAY	78	92	75	69	78	72	69	72	69	76	76	95	921
LOJA	25	25	23	10	17	16	17	23	13	16	26	15	223
ESMERALDAS	35	33	16	32	26	19	34	33	56	38	42	37	401
MANABI	54	53	51	68	66	72	52	75	76	90	65	84	807
LOS RIOS	35	27	51	47	65	32	54	45	51	68	60	53	589
GUAYAS	421	443	435	373	531	543	526	6*7	606	570	494	437	5996
EL ORO	37	43	44	44	39	32	26	22	35	35	33	46	436
NAPO	7	8	4	7	4	7	5	5	9	11	5	4	76
PASTAZA	2	3	3	3	2	4	5	6	6	8	7	10	59
MORONA	4	3	3	4	4	1	2	2	4	3	1	5	36
SUCUMBIOS	7	10	11	4	9	5	9	5	4	7	9	8	88
ZAMORA	5	4	3	6	1	0	2	1	0	2	2	3	29
TOTAL	1549	1549	1674	1564	1707	1708	1689	1707	1810	1885	1775	1720	20337

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS (INEC) .- ANUARIO 1994

NUMERO DE ACCIDENTES DE TRANSITO POR MESES
SEGUN CLASE.- AÑO 1994

CLASE DE ACCIDENTES	MESES												TOTAL
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	
ATROPELLOS	220	215	225	204	232	194	222	229	223	207	201	218	2590
CAIDA DE PASAJEROS	12	13	14	10	11	17	13	17	11	11	11	12	152
CHOQUES	801	813	913	852	930	921	840	893	955	971	946	914	10749
ENCUNETAMIENTOS	9	11	4	9	9	4	18	8	8	13	8	11	112
ESTRELLAMIENTOS	201	201	219	209	182	204	224	207	211	255	238	204	2555
ROZAMIENTOS Y ENGANCHES	221	206	226	222	264	279	273	269	283	324	273	237	3087
VOLCAMIENTOS	67	69	53	51	71	73	92	71	91	95	92	95	920
OTROS	18	21	20	17	8	16	7	13	18	9	6	29	182
TOTAL	1549	1549	1674	1574	1707	1708	1689	1707	1810	1885	1775	1720	20347

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS (INEC) - ANUARIO 1994

NUMERO DE ACCIDENTES DE TRANSITO POR MESES
SEGUN CAUSAS AÑO 1994

CAUSAS DEL ACCIDENTE	MESES												TOTAL
	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	
Casos fortuitos	46	51	33	30	31	44	41	38	37	38	29	33	451
Embriaguez	204	207	217	227	224	246	212	197	246	261	226	291	2758
Encandilamiento	4	2	3	4	3	3	1	0	7	3	0	3	33
Exceso de velocidad	216	181	233	210	244	253	206	221	250	242	226	224	2706
Impericia e imprudencia al conducir	584	603	654	638	733	691	740	869	846	821	795	689	8663
Imprudencia del peaton	66	51	63	62	62	56	69	51	57	57	51	60	705
Retora de frenos	35	39	40	37	23	40	38	30	41	41	55	40	459
Somnolencia	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Causas desconocidad	212	240	222	160	210	205	184	120	166	196	161	180	2256
Otras causas	182	175	209	206	177	170	198	181	160	226	232	200	2316
TOTAL	1549	1549	1674	1574	1707	1708	1689	1707	1810	1865	1775	1720	20347

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICAS Y CENSOS (INEC) - ANUARIO 1994

NUMERO DE ACCIDENTES DE TRANSITO POR CLASE, SEGUN PROVINCIAS. - AÑO 1994.										
PROVINCIAS	CLASE DE ACCIDENTES.									TOTAL
	ATROPELLOS	CAIDA DE PASAJEROS	CHOQUES	ENCUNETAMIENTOS	ESTRELLAMIENTOS	ROZAMIENTOS Y ENGANCHES	VOLCAMIENTOS	OTROS	TOTAL	
CARCHI	34	1	61	0	26	17	21	5	165	
IMBABURA	122	4	164	2	102	46	46	2	488	
PICHINCHA	968	37	4727	43	1245	1068	342	65	8495	
COTOPAXI	41	1	100	0	24	14	32	3	215	
TUNGURAHUA	132	5	273	7	146	51	45	10	669	
BOLIVAR	18	0	25	1	18	11	22	0	95	
CHIMBORAZO	83	1	172	4	55	21	24	5	365	
CAÑAR	24	0	86	2	34	18	18	2	184	
AZUAY	128	3	485	0	141	115	36	13	921	
LOJA	33	2	127	3	25	17	16	0	223	
ESMERALDAS	85	1	187	5	31	29	56	7	401	
MANABI	114	2	385	12	86	121	77	10	807	
LOS RIOS	142	0	241	6	50	92	51	7	589	
GUAYAS	524	90	3377	19	490	1399	55	52	6006	
EL ORO	98	4	208	4	44	42	36	0	436	
NAPO	8	0	27	1	8	15	16	1	76	
PASTAZA	8	0	33	2	7	2	7	0	59	
MORONA	4	0	19	0	9	2	2	0	36	
SUCUMBIOS	15	1	43	1	11	3	14	0	88	
ZAMORA	9	0	9	0	3	4	4	0	29	
TOTAL	2590	152	10749	112	2555	3087	920	182	20347	

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS (INEC) - ANUARIO DE 1994.

NUMERO DE ACCIDENTES DE TRANSITO POR CAUSA
SEGUN PROVINCIAS.- AÑO 1994.

PROVINCIAS	CAUSAS DEL ACCIDENTE.											TOTAL
	CASOS FORTUITOS	EMBRIAGUEZ	ENCANDILAMIENTO	EXCESO DE VELOCIDAD	IMPERICIA CONDUCTOR	IMPERICIA PEATON	ROTURA DE FRENOS	SOMNOLENCIA	CAUSAS DESCONOCIDAS	OTRAS CAUSAS	TOTAL	
GARCHI	4	52	1	13	45	8	3	0	35	4	165	
IMBABURA	8	81	5	28	81	24	2	0	228	31	488	
PICHINCHA	58	1550	10	1900	2105	397	225	0	581	1569	8495	
COTOPAXI	0	33	1	12	66	10	9	0	64	20	215	
TUNGURAHUA	23	149	0	21	224	29	11	0	205	7	669	
BOLIVAR	0	7	0	9	27	3	6	0	33	10	95	
CHIMBORAZO	1	82	0	88	137	14	8	0	17	18	365	
CANAR	13	23	0	21	56	12	7	0	16	36	184	
AZUAY	7	203	1	27	383	27	4	0	194	75	921	
LOJA	0	9	0	10	52	6	0	0	140	6	223	
ESMERALDAS	5	17	2	65	112	20	22	0	83	75	401	
MANABI	0	61	6	62	384	23	34	0	127	110	807	
LOS RIOS	17	52	1	26	210	77	13	0	95	98	589	
GUAYAS	308	325	0	310	4573	17	96	0	314	63	6006	
EL ORO	2	66	5	72	155	20	9	0	77	30	436	
NAPO	0	10	1	14	14	4	4	0	14	15	76	
PASTAZA	0	16	0	10	19	2	0	0	7	5	59	
MORONA	1	9	0	1	12	2	4	0	3	4	36	
SUCUMBIOS	2	8	0	12	4	7	1	0	19	35	88	
ZAMORA	2	5	0	5	4	3	1	0	4	5	29	
TOTAL	451	2758	33	2706	8663	705	459	0	2256	2316	20347	

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS (INEC).- AÑO 1994.

NUMERO DE VICTIMAS EN ACCIDENTES DE TRANSITO SEGUN PROVINCIAS. AÑO 1994.				
PROVINCIAS	TOTAL	VICTIMAS		
		MUERTOS	HERIDOS	TRAUMATICOS
CARCHI	134	27	89	18
IMBABURA	262	67	189	6
PICHINCHA	2444	382	1930	132
COTOPAXI	211	45	155	11
TUNGURAHUA	385	66	318	1
BOLIVAR	84	17	67	0
CHIMBORAZO	291	61	224	6
CAÑAR	57	13	38	6
AZUAY	228	51	150	27
LOJA	177	25	152	0
ESMERALDAS	326	64	225	37
MANABI	455	55	379	21
LOS RIOS	393	94	294	5
GUAYAS	1021	105	727	189
EL ORO	318	51	242	25
NAPO	68	5	46	17
PASTAZA	18	2	15	1
MORONA	8	0	4	4
SUCUMBIOS	91	11	79	1
ZAMORA	21	3	18	0
TOTAL	6992	1144	5341	507

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA Y CENSOS (INEC) - ANUARIO 1994.

CAPITULO III

3. ESTABLECIMIENTOS DE SALUD.

3.1. ESCASEZ DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE SALUD EN LAS CARRETERAS DEL PAIS.

Existe en la actualidad un déficit demasiado crítico sobre la existencia de establecimientos de salud cercanos a las carreteras existentes en nuestro país, situación que amerita un profundo estudio por parte de las autoridades gubernamentales por cuanto las posibilidades de sobrevivencia de las personas que hayan sufrido accidentes de tránsito en las carreteras son mínimas. La ausencia total de hospitales, clínicas, policlínicos, dispensarios, unidades médicas y ambulancias produce una honda preocupación en todas aquellas personas que por motivos de trabajo o vacacionales deben trasladarse de una ciudad a otra por cuanto saben muy dentro de sí de que en caso de accidente quedan librados a su suerte o destino. El Ministerio de Salud Pública del Ecuador sensible ante tan cruel realidad, ha realizado un programa piloto de mejoramiento de los servicios de emergencias médicas denominado FASBASE que se encargará a futuro del fortalecimiento y ampliación de los servicios básicos de la salud en nuestro país, el cual ha sido presentado ante el Banco Mundial por parte del gobierno nacional.

3.1.1. Proyecto Fasbase.

El proyecto Fasbase es la empresa nacional de mayor proyección en el sector de la salud, cuya finalidad es proporcionar a los servicios de una efectiva capacidad de contribución para mejorar las condiciones de salud del Ecuador. Tiene una duración de 7 años, una cobertura de 2.000.000 millones personas en todo lo largo y ancho del país, ofreciendo servicios básicos y al mismo tiempo coadyuvando al desarrollo y consolidación de un sistema nacional de salud. El plan contempla también servicios de urgencias o emergencias que trabajan conjuntamente con los hospitales de cuya calidad, eficiencia y velocidad de respuesta a la necesidad del paciente depende la solución de gran cantidad de problemas de salud que pueden desembocar tanto en la incapacidad como en la muerte de la persona. El país pese a que se han logrado controlar a las enfermedades infectocontagiosas que eran los azotes que tenía la humanidad por cuanto se han inventado vacunas y remedios contra ellas, sufre de un incremento significativo de patologías y situaciones generadoras de emergencias médicas, especialmente en las ciudades que tienen una gran concentración de habitantes (Quito, Guayaquil y Cuenca).

La modernización ha contribuido al gran incremento de la frecuencia de los accidentes de tránsito, lesiones por violencia y problemas cardiocirculatorios. Las carencias propias del subdesarrollo han contribuido a desarrollar elevadas tasas de enfermedades agudas que se pueden constituir en emergencias ya sea de una persona o de la colectividad por una escasez adecuada de servicios básicos de salud.

Agregase a lo anteriormente citado que nuestro país tiene una situación geográfica muy comprometedor, puesto que tiene una alta probabilidad de generación de desastres naturales que pueden provocar emergencias de gran cantidad de personas lo cual rebasaría la capacidad que tienen las instituciones vinculadas a la salud para atender estas necesidades.

Estos factores se agravan por la mala situación de los servicios de emergencias en todo el país lo cual origina tasas de mortalidad y morbilidad altas para el nivel de desarrollo de nuestro país, por ejemplo: la tasa de mortalidad hospitalaria después de 48 horas de hospitalización es de 380/1.000 ingresos lo cual representa 3 y 6 veces más que en los demás países pertenecientes a la región, además el 51% de las cirugías del país son consideradas cirugías de urgencia, señalando una atención no realizada a tiempo de muchas situaciones conflictivas que podían haberse solucionado favorablemente, o sin una necesidad de intervención quirúrgica.

El 63% de las muertes por causas que requieren una atención urgente corresponden a accidentes de auto (30%), homicidios (18%) y trauma no intencional (15%). Ecuador es el segundo país de América Latina en mortalidad por habitante-kilómetro recorrido. Aproximadamente el 80% de los usuarios de los servicios de emergencias son de la clase más desposeída de la nación. Los servicios de emergencias de los hospitales del sector público del país atendieron un total de 935.000 consultas de emergencias durante el año 1993, de las cuales el 43% corresponden al conjunto de consultas en las provincias de Pichincha, Guayas y Azuay.

La tasa de consulta de emergencias a nivel nacional fue del 85 por mil, siendo los índices provinciales los siguientes:

- Pichincha: 70 x 1.000.
- Guayas: 77 x 1.000.
- Azuay: 62 x 1.000.

Estas consultas de emergencia originaron una tasa de hospitalización del 17 x 1.000 en el país y de 19, 9 y 16 por mil en las provincias de Pichincha, Guayas y Azuay, respectivamente.

Pese a que diversas instituciones han llevado a cabo iniciativas aisladas, en el campo de la detección de emergencias, transporte de pacientes y atención en servicios de emergencia y rehabilitación, no se encuentra desarrollada hoy en día una red nacional de servicios de emergencias.

En la captación de las situaciones de emergencia intervienen prestigiosas instituciones como la Cruz Roja, la Policía Nacional, los Cuerpos de Bomberos, la Comisión de Tránsito del Guayas, etc. Los pedidos de auxilio se realizan con llamadas a teléfonos de varias frecuencias que se encuentran unidos con redes institucionales de radio-comunicación.

En el transporte de los pacientes intervienen instituciones que no tienen una gran coordinación, estas son la Cruz Roja, los Cuerpos de Bomberos, la Policía Nacional, empresas privadas e instituciones asistenciales del sector público y privado.

La Cruz Roja juega un papel preponderante pues tiene centrales de ambulancias en las principales ciudades que atienden sin costo alguno las llamadas de auxilio; los bomberos cuando disponen de ambulancias las ubican en sus estaciones, operando en condiciones semejantes a la Cruz Roja; las empresas privadas prestan el servicio a afiliados a sus programas, en general como parte de seguros prepagados.

La Cruz Roja ha asignado 8 ambulancias para la capital de la República y la Policía Nacional solamente 4. Guayaquil dispone de 10 ambulancias y Cuenca de 3 para el servicio del proyecto.

Durante el año de 1994 se registraron 452 establecimientos hospitalarios con internación, de los cuales 218 que constituyen el 48% de los centros médicos del Ecuador se encuentran en la Sierra, 200 están localizados en la Costa lo cual representa el 44% del total y 34 se encuentran ubicados en la Amazonía y la Región insular lo cual corresponde al 8% restante. Hace 10 años la proporción era distinta notándose que la mayor parte de los establecimientos se encontraba en la Costa (51%), la Sierra le seguía con el 42% y el 7% que falta le corresponden a la Amazonía y la Región Insular. La distribución de establecimientos por clase denota un gran incremento de las clínicas particulares que en 1994 alcanzan el 58% en relación al 50% existente hace 10 años, provocándose una disminución de los hospitales cantonales, generales y especializados agudos y crónicos.

Los hospitales especializados agudos que se encuentran a cargo del Ministerio de Salud representan el 70% del universo ecuatoriano en 1994, disminuyendo del 76% en que se encontraban hace 10 años, los establecimientos atendidos por la Junta de Beneficencia en comparación con los anteriores han disminuido muy poco, del 3% en 1984 al 2% en 1994; en cambio la proporción de los establecimientos del Ministerio de Defensa, de la Policía Nacional y otras instituciones han aumentado en relación a 1984.

Los establecimientos hospitalarios crónicos que estaban a cargo de la Junta de Beneficencia y el Ministerio de Salud han disminuido en un período de 10 años comprendidos entre 1984 a 1994 de una proporción de 3 a 1 a una proporción de 2 a 1.

A continuación pongo a vuestra consideración la distribución geográfica de los hospitales en la República del Ecuador .

REGION SIERRA. ESTABLECIMIENTOS.

AZUAY	37
BOLIVAR	4
CAÑAR	9
CARCHI	5
COTOPAXI	10
CHIMBORAZO	14
IMBABURA	9
LOJA	16
PICHINCHA	96
TUNGURAHUA	18
TOTAL SIERRA	218

REGION COSTA

EL ORO	28
ESMERALDAS	15
GUAYAS	112
LOS RIOS	18

	79
MANABI	32
TOTAL COSTA	205

REGION AMAZONICA

MORONA SANTIAGO	10
NAPO	8
PASTAZA	5
ZAMORA CHINCHIPE	3
SUCUMBIOS	1
TOTAL AMAZONIA	27

REGION INSULAR	2
----------------	---

GALAPAGOS	2
-----------	---

TOTAL PAIS	452
------------	-----

3.2 INFORMACION SOBRE LOS PRINCIPALES SERVICIOS QUE BRINDAN LOS ESTABLECIMIENTOS DE SALUD.

La atención médica de emergencia se realiza en las salas de emergencia de las instituciones del sector público. Comúnmente los servicios “cerrados” tales como el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social, la Policía Nacional, la Sanidad Militar, brindan servicios sin restricciones, pero en la práctica los pacientes deben adquirir insumos, materiales o medicamentos.

La Junta de Beneficencia y otras ONG's tienen establecidas tasas diferenciales según la capacidad de pago de las personas, que se aplican, en todo caso con flexibilidad.

Los principales problemas detectados en los servicios de emergencias son los siguientes:

- Los sistemas de comunicaciones existentes en las instituciones no se encuentran enlazados con los centros hospitalarios. Por otro lado, las ambulancias existentes no están en la red, y su número y mantenimiento no son satisfactorios. Además, el público no permite el paso prioritario de las ambulancias hacia los servicios de emergencias. El resultado de esta situación es que el tiempo de llegada a los servicios de emergencias es entre 15 minutos y varias horas. Esta demora es totalmente inaceptable, pues los primeros 8 minutos son cruciales para asegurar la sobrevivencia de muchos pacientes con problemas urgentes.

- Los recursos humanos están capacitados de manera heterogénea en el manejo de radiocomunicaciones, de rescate, de transporte y en los propios servicios hospitalarios de emergencia el trabajo se realiza sin procedimientos protocolizados o estandarizados.

- En los hospitales públicos, los servicios de emergencias no han recibido el tratamiento prioritario que la magnitud y complejidad de su trabajo requiere.

- El trabajo, en la mayoría de los casos, se realiza con recursos humanos, tecnológicos y físicos insuficientes, tanto en cantidad como en calidad.

- El sistema de referencia y contrareferencia, para casos de urgencias, funciona bajo coyunturas dirigidas por la gravedad de los casos, sin una definición normativa y organizativa previa.

La estrategia gubernamental para enfrentar el problema comprende los siguientes puntos:

- El mejoramiento de la atención de emergencias se enmarca en una concepción integradora de niveles de atención, racionalizando la interacción oferta-demanda, según el tipo de emergencia y la capacidad resolutive diferencial de los servicios.

La estrategia apunta a coordinar, mejorar y optimizar los esfuerzos actualmente aislados que realizan diferentes instituciones, en comunicación, transporte y servicios de emergencia, con el fin de establecer una Red de servicios de comunicación, transporte y servicios médicos de carácter sectorial y extrasectorial. Se prevé la acción coordinada de organismos tales como el Ministerio de Salud, el IESS, Cruz Roja, Cuerpos de Bomberos, Policía Nacional, Comisión de Tránsito del Guayas y la Defensa Civil.

- Para lograr establecer la Red, es fundamental la capacitación de recursos humanos, la dotación y/o complementación de equipamiento moderno, insumos y medicamentos, así como las adecuaciones o remodelaciones en las plantas físicas de servicios de emergencias seleccionados, todo ello según sus necesidades diferenciales derivadas de su complejidad.
- La Red integrará funcionalmente, de manera progresiva, los niveles primario, secundario y terciario, con el propósito de racionalizar y optimizar el uso de estos servicios, dando como producto de mediano plazo, un sistema de referencia bidireccional entre los distintos Servicios de Emergencias, el cual mejorará el flujo de pacientes y la utilización adecuada de los servicios, según su complejidad.
- El mejoramiento de los servicios de emergencia será el primer cambio estratégico para una reestructuración del sistema nacional de salud en el Ecuador.

3.2.1. Servicios de Emergencias Médicas.

El SEM o Servicios de Emergencias Médicas forma parte de las acciones inmediatas de la presente gestión ministerial orientadas a complementar de forma más efectiva los niveles ambulatorio y hospitalario de la red de servicios del Ministerio de Salud Pública. El SEM constituye la fase piloto de la estrategia de fortalecimiento de la capacidad resolutiva del sistema de salud, a través de una “ Red Nacional de Atención de Emergencias” o RENADE.

Esta red “RENADE” comprende los ámbitos de prevención y atención médica, con actividades de comunicación y transporte que aseguren el auxilio y atención oportuna de pacientes en estado crítico en todo el territorio ecuatoriano.

El SEM se desarrollará en las ciudades de Quito, Guayaquil y Cuenca cubriendo una población de 4.000.000 de habitantes. Los resultados y lecciones de esta experiencia se extenderán en el mediano plazo al resto del país conformando así la RENADE.

Se presentan el objetivo general y los objetivos específicos del Programa Piloto.

Su objetivo general consiste en mejorar la eficiencia y efectividad de los servicios de emergencia en las ciudades de Quito, Guayaquil y Cuenca durante un periodo de 5 años. La eficiencia se medirá en términos de la atención adecuada y oportuna (dentro de los primeros 8 minutos del evento urgente). La efectividad será medida en términos de la disminución de la morbilidad y mortalidad de la población con problemas de emergencias médicas.

Sus objetivos específicos van dirigidos al ámbito prehospitalario y hospitalario y comprenden el diseñar y ejecutar un programa de atención médica para el tratamiento de las emergencias médicas de Quito, Guayaquil y Cuenca.

- El ámbito pre-hospitalario se lo enfrentará con acciones oportunas y adecuadas de prevención, detección, comunicación y transporte, orientadas a la asistencia y estabilización iniciales en el lugar de la emergencia y una movilización segura, rápida y controlada de los paciente hacia hospitales seleccionados, según el tipo de problema y sectorización pre-establecida.
- El ámbito hospitalario se lo enfrentará con acciones de diagnóstico y tratamiento de calidad, efectivas y oportunas que aseguren la supervivencia y posterior recuperación de los pacientes y la reducción, al mínimo posible de las discapacidades.

Para lograr los objetivos del programa piloto SEM, se desarrollarán 3 componentes fundamentales: 1) El componente pre-hospitalario; 2) El componente hospitalario; y 3) La gerencia de los servicios de emergencia.

3.2.1.1. Componente Pre-hospitalario.

El componente pre-hospitalario incluye:

- a) El desarrollo de una red de telecomunicaciones para llamadas de emergencia.
- b) El desarrollo de una red de transporte con ambulancias con servicios de primeros auxilios, y
- c) Una campaña de información, educación y comunicación (IEC) sobre

emergencias médicas.

3.2.1.1.1. Redes de Telecomunicaciones y Transporte:

Estas redes permitirán recibir oportunamente el pedido de auxilio, identificar el sitio de ocurrencia de la emergencia y notificar el hecho a la ambulancia que corresponda, de acuerdo a sectorización pre-establecida, a fin de que pueda otorgar la asistencia necesaria, despendiendo el caso.

La red estará compuesta por una central única (CU), accesible mediante un número telefónico de 3 dígitos, conectada por equipos de radio ubicados con las ambulancias y servicios de emergencia de los hospitales de Quito, Guayaquil y Cuenca. Las ambulancias estarán ubicadas estratégicamente, a fin de asegurar una adecuada cobertura espacial y poblacional, y a la vez un acceso vial satisfactorio a los servicios de emergencias de los hospitales de la ciudad.

Existirán como fuentes de comunicación solamente tres frecuencias de radio, las cuales se denominarán frecuencia 1, 2 y 3. A continuación manifestamos su importancia en particular:

La frecuencia 1 es empleada para uso logístico, puesto que su función es comunicar a las ambulancias entre ellas.

La frecuencia 2 es utilizada para la comunicación del sistema pre-hospitalario con el hospitalario ósea a las ambulancias con los servicios de emergencia.

La frecuencia 3 es usada para establecer un enlace en casos especiales como los desastres.

Cae por su peso que a la Central Única se encontrarán enlazadas las 3 frecuencias, lo cual nos indica que las ambulancias y la central única requieren de 3 canales, en cambio los hospitales solamente requieren de uno.

Al comienzo, la comunicación será establecida con equipos de emisión analógica y utilizando frecuencias en VHF, con apoyo automatizado en la Central Única. A mediano plazo, la comunicación se realizará en forma digital y con señal codificada.

La Central Única dispondrá de atención permanente de radio-operadores. Los equipos de radio de las ambulancias y servicios de emergencia serán atendidos específicamente por paramédicos. En raras ocasiones un médico del servicio será consultado frente a situaciones especiales de emergencia.

Al principio, la Central Única de la red funcionará utilizando la central de comunicaciones de la Policía Nacional en las ciudades de Guayaquil y Quito y del MSP en Cuenca. La Central Única estará conectada con equipos de radio ubicadas en ambulancias de instituciones públicas y privadas que realizan actualmente atención a las emergencias: Policía Nacional, Cruz Roja, Cuerpo de Bomberos y MSP y en servicios de emergencia seleccionados del MSP.

Los servicios pre-hospitalarios consistirán en la estabilización de signos vitales del paciente y su movilización segura, controlada y veloz.

Para establecer la Red de Comunicaciones y Transporte se necesitan de insumos que resultan imprescindibles como equipos y personal especializado.

Entre los equipos tenemos:

- 3 radiobases;
- 25 radios portátiles;
- 2 antenas repetidoras;
- 17 ambulancias nuevas tipo b con equipos incluidos y equipos para 22 ambulancias existentes.
- 31 radio-móviles.

El personal relacionado con los equipos está integrado por:

- 10 radio-operadores nuevos más 5 existentes que suman un total de quince especialistas.
- 45 para-médicos nuevos más 110 existentes totalizan 155 profesionales.
- 45 choferes nuevos más 110 existentes arrojan una cantidad de para cubrir 3 turnos de 8 horas cada uno.

Este personal será remunerado por la institución en la cual laboran habitualmente, pero su capacitación profesional es responsabilidad del Programa. Esto se legalizará por intermedio de la suscripción de convenios a realizarse entre las instituciones.

La campaña de IEC sobre emergencias médicas serán conducidas hacia la población y grupos de riesgo en particular. El objetivo es promover o modificar comportamientos individuales y colectivos frente a situaciones potencialmente generadoras de emergencias, y suministrar información útil para el empleo adecuado y racional de los servicios pre-hospitalarios y hospitalarios de emergencias. El diseño y ejecución de la campaña será llevada a cabo por firmas expertas quienes laborarán bajo el amparo de un contrato.

3.2.1.2. Componente hospitalario.

El componente hospitalario tiene como objetivo mejorar la organización de la red de los servicios de emergencias de los hospitales y centros de salud de los niveles III, II y I en Quito, Guayaquil y Cuenca, así como perfeccionar su dotación y funcionamiento.

El componente hospitalario incluye:

- a) La organización en un sistema de red de los servicios de emergencias de los siguientes 11 hospitales y 13 centros de salud que se encuentran distribuidos de la siguiente manera:

En Quito se encuentran ubicados 3 hospitales de nivel III, 2 hospitales de nivel II y 5 centros de salud del nivel I, ellos son, a saber:

En el Nivel I se encuentran los Centros de Salud # 1, 2, 4 y 8 y el centro de salud "Guamaní".

En el nivel II existen los hospitales Pablo A. Suárez y Enrique Garcés.

En el nivel III se ubican los hospitales Eugenio Espejo, Baca Ortiz y la maternidad Isidro Ayora.

En Guayaquil se encuentran localizados 3 hospitales del nivel III, 2 hospitales del nivel II y cinco centros de salud del nivel I.

En el nivel I se encuentran los centros de salud # 1, 2 y 6, el centro de salud Guayaquil y el centro de salud Trinitaria.

En el nivel II están calificados la Maternidad Santa Marianita y el hospital El Guasmo.

En el nivel III se ubican los hospitales Abel G. Pontón, Francisco de Icaza y el de Infectología.

En Cuenca se encuentra 1 hospital de nivel III y 3 centros de salud.

En el nivel I se encuentra el centro de salud Yanuncay, existen 2 centros de salud que no se encuentran determinados todavía.

En el nivel III se ubica al hospital Vicente Corral Moscoso.

b) El mejoramiento de las instalaciones físicas y equipos de emergencias;

c) La provisión de medicamentos y fungibles para la atención de emergencias;

d) La capacitación de personal para los servicios de emergencia pre-hospitalarios y hospitalarios.

3.2.1.2.1. Organización en red de servicios de emergencias.

Se refiere a la existencia de una comunicación a establecerse entre los 11 hospitales y los 13 centros de salud con las 13 ambulancias mediante la red de telecomunicaciones del Programa. A más de eso estarán entrelazados por teléfono con los centros de salud en sus áreas de influencia, para establecer mecanismos de referencia y contra-referencia de pacientes. La coordinación de los servicios de emergencias será establecida mediante convenios entre las instituciones participantes.

3.2.1.2.2. El mejoramiento de las instalaciones físicas y equipos de emergencias.

Se refiere a la adecuación, remodelación, ampliación, y reparación de los espacios dedicados a los servicios de emergencias. No se visualizan nuevas obras civiles. Sobre las obras civiles, estas se presentarán como “proyectos concursables” elaborados por las gerencias de los hospitales en concordancia con una serie de especificaciones preparadas por el Programa. De la misma manera, las gerencias de los hospitales pertenecientes al Programa Piloto presentarán listas de equipamientos elementales requeridos para la adecuada entrega de servicios de emergencias. Los proyectos aprobados serán financiados por el Fondo para el Programa Piloto de Emergencias Médicas.

La provisión de medicamentos y material fungible para los servicios de emergencias.

Esta es una actividad esencial para este componente. El Programa Piloto financiará el abastecimiento de medicamentos y fungibles a los 11 hospitales y 5 centros de salud mediante propuestas realizadas al Fondo para el Programa Piloto de Emergencias. A parte de eso, financiará un estudio de factibilidad y la asistencia técnica necesaria para colocar una red de “superfarmacias” que funcionarán las 24 horas del día en lugares considerados de carácter neurálgico o estratégico.

La formación y capacitación del personal tanto para los servicios pre-hospitalarios como hospitalarios.

Esto talvés sea la clave esencial para el éxito del programa. Se formarán 3 nuevas clases de personal:

- Radiooperadores de emergencias médicas.
- Operadores de ambulancias, y
- Técnicos de emergencias médicas.

Se realizarán además cursos de actualización del personal médico y paramédico en servicios de emergencias y se adiestrará a capacitadores para generar en proceso de cascada en la capacitación continua del personal de los servicios.

Los cursos internacionales de alto nivel tienen una duración de 3 a 6 días aproximadamente, en los cuales los inscritos reciben información antes de que lleguen los expertos quienes realizarán un adiestramiento muy agresivo. A continuación enumero los principales:

- BCLS (Basic Cardiac Life Support).
- PHTLS (Prehospital Trauma Life Support).
- NATLS (Nurse Advanced Trauma Life Support)
- ATLS (Advanced Trauma Life Support).
- ACLS (Advanced Cardiac Life Support).
- PATLS (Pediatric Trauma Life Support).
- ABLS (Advanced Burn Life Support).

Un objetivo fundamental es la continuidad del proceso de capacitación y para eso se debe empezar la formación de instructores y los cursos de ATLS, BCLS y PHTLS, en ese orden.

Existen además cursos de formación de técnicos en urgencias médicas (TUM); cursos de actualización en emergencias Médico-Quirúrgicas, Ginecoobstétricas y Pediátricas y cursos de gerencia de servicios de emergencias y de garantía de calidad.

El programa en su ejecución capacitará:

- Cerca de 100 operadores de ambulancias y de técnicos de emergencias médicas.
- Unos 20 radio-operadores capacitados para su desempeño en las Centrales de Comunicación de Quito, Guayaquil y Cuenca, respectivamente.
- Unos 20 instructores nacionales habilitados para reproducir cursos de ATLS en el país.

Se desea organizar al menos 6 cursos internacionales de corta duración sobre emergencias médicas, ejecutados y evaluados satisfactoriamente; 3 cursos anuales de ATLS de réplica a nivel local y nacional; y 9 eventos de capacitación en primeros auxilios a miembros de la Policía Nacional y Bomberos involucrados en la red.

La entrega de servicios de emergencia deberá incluir un sistema de “triage” y mecanismos de garantía de la calidad tales como protocolos de manejo de emergencias, revisión de casos, etc.

3.2.1.3. Gerencia de los servicios de emergencia.

Este tercer componente se refiere a dos aspectos fundamentales:

- a) Los arreglos organizacionales y acuerdos/convenios que se requiere entre las instituciones participantes; y
- b) La gestión de los componentes pre-hospitalario y hospitalario.

a) Estos arreglos organizacionales incluyen la definición de políticas interinstitucionales y de financiamiento de la red de servicios de emergencias, así como las responsabilidades individuales en su gerencia. Será necesario la firma de acuerdos y/o convenios que formalizen el compromiso institucional para la creación, funcionamiento y financiación de la red de servicios de emergencias.

b) La gestión de los servicios incluye el diseño y aplicación de sistemas de costos y de recuperación de costos de los servicios prestados en la fase pre-hospitalaria y hospitalaria; aplicación de manuales de normas, métodos y procedimientos en los servicios de emergencias; desarrollo del plan de capacitación del personal; manejo y pago del personal; administración del Fondo para el Programa Piloto de Emergencias Médicas; administración de recursos presupuestarios; puesta en marcha de un sistema bidireccional de referencia; monitoría y evaluación del Programa Piloto; y control del sistema de información de la red de servicios.

La gestión de calidad incluye el diseño, desarrollo, e implementación de protocolos de diagnóstico y tratamiento que estandarizen las prácticas de atención de emergencias. Esto se complementará con el diseño y aplicación de un formulario simple que permita registrar la opinión de un usuario (o sus acompañantes) en relación con la calidad de la atención recibida.

Los servicios de emergencias deben organizarse teniendo como objetivo central el mejoramiento de la calidad. Para ello, es necesario montar programas de educación continua que sirvan de soporte a las prácticas clínicas con alta calidad en la atención.

3.2.2. Comisión Interinstitucional.

Se ha decidido crear la Comisión Inter-institucional de la Red de Emergencias Médicas (CIREM) para definir las políticas y la participación inter-institucional en la Red de Servicios de Emergencias Médicas en el Ecuador. Esta comisión tendría los siguientes integrantes:

- Presidente: El Ministro de Salud o en su representación, el Coordinador General de la Red de Emergencias Médicas.

- Miembros: Presidente de la Asociación de Hospitales.
Director General del IESS.
Presidente de la Cruz Roja.
Comandante General de la Policía.
Comandante del Cuerpo de Bomberos Voluntarios.

La Comisión tendrá el apoyo técnico del proyecto FASBASE. Para responder a esta obligación y para garantizar la implementación de las operaciones de Programa Piloto, FASBASE reforzará su staff con los siguientes profesionales:

- Un consultor internacional por períodos de 2 semanas a un mes, según las necesidades del plan de implementación.

- Un (a) profesional de la salud (a tiempo completo), con conocimientos y experiencia sobre la operación de Sistemas de Atención de Emergencias, con una amplia y probada capacidad gerencial y de liderazgo de grupos humanos orientados en la consecución de objetivos y resultados.

- Un (a) técnico (a) o profesional (a tiempo completo) con conocimientos y experiencia en el diseño, organización y funcionamiento de sistemas de comunicación en redes, preferiblemente aplicados al campo de la atención de salud, en general y de las emergencias médicas, en particular.

- Un (a) profesional de la Economía o ciencias afines (tiempo completo) con conocimientos y experiencia en el diseño e implantación de sistemas de costos en salud y en el diseño de alternativas de financiamiento de servicios o programas de salud, preferiblemente vinculados a atención médica.
- Un (a) profesional (a tiempo parcial) de la educación y/o la salud, con conocimientos y experiencia en el desarrollo de programas de educación permanente dirigidos a personal vinculado a prestaciones de emergencia en el ámbito médico.

Esta Comisión tendrá como primera tarea la constitución y redacción de reglamentos para su operatividad, la segunda tarea consistirá en el establecimiento de acuerdos y compromisos inter-institucionales para la ejecución del Programa Piloto SEM, incluyendo la contratación y capacitación inmediata de los operadores nuevos para las ambulancias.

3.2.2.1. Convenios Interinstitucionales.

Es necesario formalizar mediante convenios la participación de las diferentes instituciones consideradas dentro del Programa Piloto. Con este fin, es necesario detallar la participación de la Policía Nacional, la Cruz Roja Ecuatoriana y el Cuerpo de Bomberos en la organización de las redes de transporte y comunicaciones para el componente pre-hospitalario.

3.2.2.1.1. Convenio para conformar la Red de Transporte.

El aporte de estas instituciones, sería básicamente la asignación de sus ambulancias al funcionamiento de la red de servicios de emergencias médicas, y el financiamiento de la operación y mantenimiento de sus ambulancias, incluyendo personal (paramédicos, choferes), fungibles, combustibles, etc. Por otro lado, el Ministerio de Salud otorgaría una ambulancia nueva por cada dos ambulancias que cada institución conceda. La institución receptora será responsable por los costos de operación y mantenimiento. Esta participación inter-institucional formará parte de los convenios de participación en el Programa Piloto, que deberán firmarse antes de iniciar desembolsos para el Programa.

3.2.2.1.2. Convenio para la Red de Comunicaciones.

Inicialmente, se planifica el uso y conexión de la central de comunicaciones de la Policía Nacional en Quito y Guayaquil, a las ambulancias y hospitales del Programa Piloto. Esto requiere de la tramitación y obtención de las frecuencias específicas, y la consecución de una línea telefónica multifrecuencial, y la instalación de los equipos de radiocomunicación en las ambulancias y establecimientos que van a ser conectados a la red. Además, es necesario adaptar, o mejorar los manuales, métodos y procedimientos para la operación de radiocomunicaciones en el Programa Piloto. Estas actividades requieren de un convenio entre las instituciones participantes y deberá ser firmado antes de comenzar los desembolsos para el Programa Piloto.

3.2.2.2. Equipos de Apoyo Operativo.

En cada ciudad (Quito, Guayaquil y Cuenca) se establecerá un Equipo de Apoyo Operativo (EAO) conformado por representantes locales/provinciales de la Cruz Roja, el Cuerpo de Bomberos, la Policía Nacional y un director de hospital de la red, quien presidirá el equipo. El EAO coordinará la ejecución directa del Programa Piloto SEM por parte de las instituciones y Unidades de Salud correspondientes, en sus respectivas ciudades y zonas aledañas.

Las ambulancias a utilizarse en el Programa deberán contar con los siguientes accesorios, insumos y equipamiento necesarios para cumplir con su labor.

3.2.3. Ambulancias.

3.2.3.1. Accesorios.

Los accesorios a utilizarse son los siguientes, a saber:

- 1 silla empotrable plegable.
- 1 ventilador empotrado.
- 2 tanques de oxígeno con soportes.
- 1 camilla plegable con armazón metálico niquelado

- 1 colchoneta
- 1 gabinete instrumental.
- 2 humidificadores.
- 1 aspirador eléctrico
- 1 bolsa de caucho para asistencia respiratoria (ambú) de 3 litros de capacidad.
- 1 máscara facial flexible # 6.
- 1 máscara para infante # 1.
- cánulas de Guedel # 1,2,3,4,5 y 6.
- 1 cánula nasal para oxígeno.
- 1 máscara para oxígeno.

3.2.3.2. Equipamiento e Insumos.

Los principales equipos e insumos que se encuentran formando parte de las ambulancias son los siguientes:

- Cilindro de oxígeno con manómetro y vaso humidificador. Este cilindro debe mantener como mínimo 3 metros cúbicos y como máximo 6 de capacidad.
- Ambú con máscaras (adulto y pediátrico) con bolsa de reservorio de oxígeno.
- Cánulas de guedel 2,4 y 5.
- Aspirador de secreciones portátil.
- Sondas de aspiración.
- Fonendoscopio.
- Tensiómetro.
- Termómetro.
- Juego de collares cervicales.
- Inmovilizadores rígidos, livianos o neumáticos.
- Lámpara manual para la búsqueda de direcciones.
- Equipo de sistema de administración de oxígeno con humidificador.
- Sistema de succión portátil con válvula reguladora de presión.
- Tubos endotraqueales # 8.0, 7.5 y pediátricos.
- Laringoscopio pediátrico y de adulto con sus respectivas hojas.
- Pilas y bombillas de repuestos.

Tiene también los siguientes equipos complementarios obligatorios:

- Camilla portatil.
- Atril portasuero de 2 ganchos.
- Bala de oxígeno portátil.
- Material de bioseguridad.
- Inmovilización espinal.
- Infusor de presión.

Y los siguientes complementarios opcionales:

- Silla de ruedas portátil.
- Camilla de trauma scoop stretcher.
- Chalco de evacuación de automóvil (Kendrick extraction).
- Inmovilizador de cabeza.
- Collares de inmovilización cervical tipo Philadelphia.
- Tijeras rompetodo.

3.2.4. Centros de Salud y Hospitales de la Red.

3.2.4.1. Hospital a nivel primario.

El hospital de nivel primario perteneciente a la red debe encontrarse en capacidad de ofrecer servicios a las emergencias de menor complejidad. Para ello requiere de médicos generales que atiendan las 24 horas del día y auxiliares de enfermería que colaboren también durante las 24 horas del día para lo cual se necesita de un consultorio apto para emergencias con dotación de agua y energía. Necesita de áreas de apoyo tales como Laboratorios donde se puedan realizar análisis especiales como Hemograma, orina, heces, etc; un departamento de rayos x; una sala de partos y una sala de observación u hospitalización.

Debe contar con una dotación adecuada de mobiliarios, equipos, carros de pasos lo cual incluye medicamentos, fungibles entre los cuales se encuentran medicamentos.

3.2.4.2. Hospital a nivel intermedio.

El hospital de nivel intermedio perteneciente a la red tiene la obligación de proveer a los pacientes de los servicios de las 4 especialidades básicas de la medicina de emergencia (Cirugía general, Ginecología y Obstetricia, Medicina Interna y Pediatría) durante todo el día. Sería excelente que estos hospitales cuente con el servicio de odontología. Este tipo de hospital necesita recursos humanos especializados como médicos generales de emergencias, cirujanos generales, ginecoobstetras, obstetras y auxiliares de emergencias, también como es lógico necesitan de recursos físicos tales como dos consultorios para emergencias, una sala de yesos, un consultorio dental. Necesita tener ciertas áreas de apoyo como un laboratorio clínico que pueda realizar análisis de diversas clases como hemogramas, sedimento urinario, coprológico, citoquímico durante todo el día y análisis de bioquímica básica como electrolitos, amilasas, pruebas hepáticas y análisis de bacteriología durante las horas de consulta normales; un departamento de Rayos X y ecografía; una sala de operaciones disponible durante las 24 horas del día, una sala de hospitalización. Como dotaciones tenemos al mobiliario, los equipos, el carro de paro con ciertos accesorios médicos y medicamentos, fungibles y medicamentos, los diversos componentes de la sala de Yesos.

3.2.4.3. Hospital a nivel nacional o especializado.

El hospital de nivel nacional o especializado en primer lugar debe de contar con especialistas de la condición de residentes durante las 24 horas, los cuales deberán realizar las siguientes especialidades quirúrgicas como son: 1) Cirugía general; 2) Ortopedia y traumatología; 3) Neurocirugía; 4) Urología; 5) Oftalmología; y 6) Otorrinolaringología. El hospital debe contar con especialidades no quirúrgicas como: 1) Medicina Interna; 2) Pediatría; 3) Medicina Intensiva; 4) Anestesiología; 5) Radiología; y 6) Ginecología y Obstetricia. También se necesitan especialidades de llamada para ser consultados tanto en las quirúrgicas como las no quirúrgicas. Entre las especialidades quirúrgicas de llamada tenemos, a saber: 1) Cardiovascular y torácica; 2) Plástica y maxilofacial; y 3) Quemaduras. Entre las no quirúrgicas tenemos a las siguientes:

1) Cardiología; 2) Gastroenterología y endoscopia; 3) Hematología; 4) Enfermedades infecciosas; 5) Nefrología; 6) Neumología; 7) Angiorradiología; 8) Neuroradiología; y 9) Patología. Para realizar su trabajo un hospital de estas características necesita las siguientes áreas: 1) Triage; 2) Cirugía con unidad

de Trauma; 3) Ortopedia; 4) Medicina Interna; 5) Pediatría; 6) Ginecología y Obstetricia; y 7) Observación.

Entre sus principales áreas de apoyo tenemos:

a) Un laboratorio clínico que necesita estar en condiciones de realizar las siguientes pruebas o análisis a cualquier hora del día: 1) Hemograma; 2) Sedimento urinario; 3) Coprológico; 4) Glicemia; 5) Creatinina; 6) Citoquímicos (LCR y otros); 7) Pruebas hepáticas; 8) Amilasa; y 9) Electrolitos. Siendo las pruebas que no han sido enumeradas atendidas en las horas de atención normal.

b) El departamento de rayos X deberá proporcionar durante todo el día los siguientes servicios: 1) Radiología Convencional; 2) Ecografía; 3) Angiografía. 4) Neuroradiología; 5) Tomografía computarizada.

c) La existencia de salas de operaciones cuya finalidad es prestar servicios a emergencias, las cuales deben ser distintas a las salas destinadas a cirugía selectiva.

d) La unidad de cuidados intensivos que tiene las siguientes secciones: 1) Unidad de recién nacidos; 2) Unidad de cuidado crítico quirúrgico; y 3) Unidad de cuidados no séptica.

Para cumplir con estas actividades médicas este hospital especializado necesita contar con la siguiente dotación: 1) Mobiliario; 2) Equipos; 3) Carro de paro con instrumental médico y determinados medicamentos; 4) Fungibles y ciertos medicamentos; 5) Una unidad de trauma; 6) Un cuarto de suturas y procedimientos menores con sus respectivos kits; 7) Cuarto de procedimientos sépticos o abscesos; y 8) Salas de reanimación adecuadas en las áreas de medicina interna y pediatría los cuales deben de contar con los siguientes elementos: 1) carro de paro, equivalente al descrito en el nivel primario. 2) Cardioscopio; 3) Pulso-oxímetro; 4) Oxígeno preferentemente de pared; y 5) Succión preferiblemente de pared.

CAPITULO IV.

4. CONSECUENCIAS ECONOMICAS DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.

4.1. CONSECUENCIAS EN LA FAMILIA.

La movilización mediante vehículos es uno de los aspectos más importantes que preocupan a la familia moderna que trata cada vez más de reducir el tiempo, los costos, mejorar la calidad del transporte y ganar comodidad; pero paralelamente el desarrollo del transporte, inevitablemente ha dado como resultado un aumento de los accidentes de tránsito, víctimas, heridos, y daños a la propiedad llegando a otras consecuencias negativas como el ruido y la contaminación ambiental. Todos si no nos cuidamos tenemos derecho a un boleto al más allá, es uno de los peligros que conlleva el movilizarse por cualquier sitio de la ciudad o de las carreteras del país.

La magnitud del problema es ahora reconocido en la mayoría de los países del mundo y las autoridades han demostrado gran preocupación por enfrentar y reducir los accidentes y sus consecuencias. En la primera Conferencia Mundial sobre prevención de accidentes y lesiones de septiembre de 1989 unos 500 delegados procedentes de 50 países captaron la atención del mundo en torno a la tremenda magnitud del problema que representan los accidentes y las lesiones y la necesidad urgente de tomar medidas al respecto para precautelar la seguridad personal, familiar y social. En casi todos los países son la causa principal de muerte de niños, adultos y jóvenes; producen anualmente casi 3 millones de defunciones en todo el mundo. Aproximadamente un tercio de todos los ingresos de pacientes en los hospitales se debe a lesiones causadas por accidentes de tránsito. En el Ecuador la discapacidad del 23,9 % de ciudadanos ha sido ocasionada por accidentes de tránsito. Se estima que los costos anuales por concepto de trabajo perdido y gastos médicos y sociales sobrepasan los 500 mil millones de dólares en todo el mundo.

Pero la pérdida de vidas no es la única consecuencia de los accidentes de tránsito como resultado de los mismos, suman millones las personas con discapacidades cuya atención demanda ingentes recursos de todo tipo; la discapacidad permanente de la víctima no sólo afecta la vida de la víctima sino también la de los miembros de la familia a la cual pertenece y a sus allegados, debido a que la readaptación a la vida normal después de un accidente y su rehabilitación puede resultar un proceso difícil para el individuo, para el Estado y sobre todo para la familia.

Aunque no existen estudios de seguimiento de las personas heridas y lesionadas para conocer exactamente el número que quedan discapacitados para toda la vida, no es difícil inferir que de los 10 a 15 millones de personas que quedan heridas y lesionadas cada año, las que quedan discapacitadas superan en algunos países a las producidas por las guerras, el crimen y otro tipo de accidentes.

En muchos países desarrollados en estos últimos 10 a 15 años, el número total de víctimas ha ido decreciendo y se ha establecido una relación de un muerto por cada 2 a 5.000 vehículos⁴². No ocurre esto en los países en desarrollo en los cuales el nivel de riesgo es más alto que en la mayoría de otras actividades; en nuestros países, los riesgos de accidentes son más altos y estos son más serios. A diferencia de la relación anterior, en los países en desarrollo se produce un muerto por cada 50 a 500 vehículos, en Ecuador en 1992 hubo un muerto por cada 72 vehículos⁴³. El mismo estudio señala que si no se logra una reducción rápida en los riesgos de accidentes habrá un incremento del 50 al 100% de personas que fallezcan por este motivo al llegar al año 2000.

Las causas han sido señaladas e identificadas en varias investigaciones estadísticas y sobre todo se refieren a la existencia de factores contribuyentes en la producción de accidentes de tránsito, los cuales se interaccionan de múltiples formas. Estos factores son:

- El usuario de la vía (conductor, peatón).
- Medio ambiente (Vías, carreteras, calles, intersecciones).
- El vehículo (Tiempo de funcionamiento y características).

Entre las diferentes causas de los accidentes, un aparte requiere el tratamiento de la relación accidente de tránsito- alcohol; peatones y sobretodo conductores embriagados son responsables de un alto porcentaje de los accidentes de tránsito con víctimas: en Brasil, por ejemplo, cada 21 minutos perece una persona en accidentes de carreteras causados por alcohol. En Inglaterra y Alemania una quinta parte de todos los muertos en accidentes de tránsito, se deben al alcohol. En México el 80% de los 50.000 muertos en

⁴² GOMEZ, Jesús "UNA APROXIMACION SISTEMATICA HACIA LA SEGURIDAD VIAL".
Departamento de Ingeniería de Tránsito, Quito, 1993.

⁴³ GOMEZ, Jesús "UNA APROXIMACION SISTEMATICA HACIA LA SEGURIDAD VIAL".
Departamento de Ingeniería de Tránsito, Quito, 1993.

carretera se deben a conductores ebrios.⁴⁴ En países como los nuestros, el alcohol es la segunda causa de los accidentes de tránsito.

Con un poco de historia los accidentes de tránsito en nuestro país, aparecen ligados a los cambios del boom petrolero que aconteció en la década de los 70, luego la elevación inusitada de los precios del petróleo en el mercado internacional, determinó que nuestro país tenga profundas transformaciones en lo económico, en lo político y en lo social. Con los recursos generados por la explotación y comercialización del petróleo tanto en crudo como derivados se implementó un modelo industrializado, vía sustitución de importaciones que significó profundizar el descuido del agro lo que provocó éxodos masivos de la población campesina a las ciudades, se aceleró un proceso de urbanización desorganizado con un crecimiento desigual de la oferta de servicios y demandas poblacionales; esta convergencia poblacional se agudizó en las provincias de Pichincha y Guayas acrecentando en forma acelerada los problemas sociales, relacionados con la vivienda, la atención en salud, educación, empleo, transporte y latentes problemas ambientales y ecológicos que se han ido agravando en estos últimos 30 años.

Como una consecuencia más de todo este desarrollo desigual se agudizan y crecen de manera alarmante los problemas que surgen del tránsito vehicular por una parte, aumentan los automotores particulares y los peatones; y, por otra parte el sistema vial, el parque automotor de servicios públicos, el sistema de transporte masivo y los sistemas de control policial no resisten tal aumento y empieza el caos, que lejos de arreglarse se ha ido agravando mucho más como lo demuestran investigaciones comparativas que se han realizado.

Tomando como referencia los datos de proporción de accidentes de tránsito, como causa de muerte en el Ecuador, de los años 1960-1970-1980-1990, aparece un aumento de la tasa de accidentes de 1,68 para 1970 a 3,73 para 1980⁴⁵.

Sin embargo, es preciso señalar que el crecimiento de la tasa de accidentes no sólo responde a la modernización y al avance de la tecnología sino también a las condiciones que surgen de la pobreza, aspecto importante que debe ser tomado en cuenta para el análisis del problema. A los factores anteriores pueden sumarse otros que se han detectado como la creciente conducción de vehículos por jóvenes, la

⁴⁵ PANORAMA EPIDEMIOLOGICO DEL ECUADOR. Ministerio de Salud Pública, Quito, 1992.

impericia, la utilización del vehículo no como medio del trabajo y actividades de la familia sino como una forma más de diversión.

La producción de vehículos en el país acentúa el mejoramiento de las características de estética y rapidez antes que de seguridad; el mejoramiento de las vías y carreteras que permiten imprimir mayor velocidad, las concepciones actuales sobre distancia y velocidad y desde luego la falta de control y de un sistema más adecuado de sancione a los infractores, de educación vial, de señalización técnica, todo lo cual ha contribuido a la permanencia de estos niveles de accidentes de tránsito.

Las causas más frecuentes señaladas por los organismos correspondientes en la producción de accidentes de tránsito son:

- Impericia o imprudencia.
- Embriaguez del conductor o peatón.
- Exceso de velocidad.
- Mal rebasamiento.
- Fallas mecánicas
- Causas desconocidas o fortuitas.

La familia ecuatoriana tiene en la actualidad 5 miembros en promedio, con una interesante tendencia a la baja. Hagamos suposiciones. ¿ Qué pasaría con la familia, si la cabeza del hogar sufre un accidente dando como resultado la muerte o la incapacidad permanente del accidentado ? La respuesta es obvia, la madre de familia tendría que salir a trabajar y por ende descuidaría la crianza de sus hijos en caso de que estos fueran pequeños y no se pudieran defender frente a la vida. También podría ocurrir que trabaje el hijo mayor, en lugar de la madre, y este tenga que dejar de estudiar por cumplir con su deber de sostener el hogar al cual pertenece para evitar que su madre deje de cuidar a sus tiernos hermanos y a su padre en caso de encontrarse discapacitado, esto le restaría posibilidades a esta persona de poder desarrollarse de una manera adecuada..

Hay otra alternativa que consiste en que trabajen tanto la madre como el hijo para sustentar a la familia y dejar a los demás hijos en caso de ser pequeños en una guardería en donde serían supuestamente bien atendidos, les faltaría el cariño de la madre lo cual podría ocasionar inseguridades en su psiquis a futuro.

Según los psicólogos no siempre es necesario que existan los dos padres para que el niño adquiera seguridad, es fundamental para la crianza de un niño la presencia de la madre, la del padre se puede suplir parcialmente con la ayuda de un hombre de la familia que podría ser un hermano, un abuelo, un tío que lo guíe dándole un buen ejemplo.

En fin son varios los casos que se pueden analizar, lo que si es cierto es que la pérdida de un pariente consanguíneo muy cercano ocasiona problemas psicológicos que son muy difíciles de superar, a veces hasta imposible. No hemos hablado todavía del incapacitado en sí. Después del accidente el discapacitado permanente sufre una etapa de depresión muy severa en la cual el decide su futuro que puede llegar a desembocar en el suicidio, en trastornos de la personalidad o viéndolo desde el punto de vista positivo pensar que es una prueba que le pone la vida o Dios y seguir hacia adelante tratando de educarse y trabajar en la medida de sus posibilidades. Existe una persona muy famosa que contrajo una enfermedad incurable e irreversible que le puede causar la muerte en cualquier momento, sin embargo sigue estudiando e investigando sobre un tema demasiado complejo como es el origen y futuro del universo me refiero a Steven Hawking, él no sufrió un accidente de tránsito pero puede ser tomado como ejemplo de lo que puede hacer un hombre en la lucha contra la adversidad. Todo el problema se encuentra en la mente, Hay que tratar de ser positivos para salir adelante.

Concomitantemente con el problema social se encuentra el problema económico, cuan cara es la medicina hoy en día, una operación de cirugía mayor cuesta millones de sucres, la rehabilitación de un lisiado también tiene su costo y es permanente, las consultas psiquiátricas hasta lograr salir del problema de igual manera en el caso de que el accidentado siga vivo, si la persona es rica puede solventarse los gastos de la enfermedad, pero en caso de ser pobre tendría que obtener dinero de varias fuentes diversas como préstamos a los amigos, rifas, colectas públicas, pudiendo llegar incluso al hurto y al robo.

En caso de morirse tendría que pagar en caso de hacerlo en la mesa de operaciones, los gastos de la clínica tanto del material médico como de los honorarios de la clínica y de los médicos especialistas, enfermeras y ayudantes. Además tendría la familia que pagar el ataúd y los diversos gastos que se generen por el entierro.

Sumémosle el hecho de que haya adquirido un seguro de vida, esto podría ayudar en caso de ser así, de no serlo ocurriría lo expresado anteriormente. Este es un análisis lógico de lo que podría ocurrirle a cualquier persona, es más desde el punto de vista de la persona que provoca el accidente, en caso de fuga

y no ayudar al accidentado, esto traería consecuencias ante la ley en caso de ser identificado, también ocasionaría en muchos casos sentimientos de culpabilidad que pueden ocasionar trastornos de tipo emocional que alteran la psiquis y la personalidad de los individuos que pueden llegar al estado de necesitar ayuda psiquiátrica o religiosa para salir del problema.

Es que a las consecuencias negativas materiales deben sumarse los trastornos psicológicos que acarrear los accidentes de tránsito; la psicosis inicial del primer impacto puede producir traumas para toda la vida, las consecuencias pueden ser neurosis, frustraciones, complejos de culpa que producen inseguridad, aislamiento; es que son muchos los cambios que se producen en la personalidad tanto del hechor como de la víctima del accidente de tránsito. En el mejor de los casos si sale ileso o libre de culpa, la lección es profunda y provocara una modificación de conducta para ser más cuidadoso en la prevención de accidentes; pero si uno es actor, el sentimiento de culpa durará mucho tiempo antes de olvidar y tener un nivel de tranquilidad frente a los hechos; igualmente si se es víctima, los traumas físicos como heridas , fracturas y/o incapacidades provocan sentimientos de frustración, impotencia, aislamiento, llegando inclusive a tendencias suicidas ante la perspectiva de quedar marcado o inútil para toda la vida. Así mismo se reacciona negativamente frente a la pérdida del trabajo, de un miembro corporal o de la capacidad de trabajar, estudiar o pasar de ser el sustento familiar a un enfermo dependiente de los allegados hasta para las necesidades fundamentales. En lo social, el rol que desempeñamos como miembros activos de la sociedad también sufre cambios ya que se alteran las actividades normales de relaciones como por ejemplo en el ámbito laboral, en las relaciones con las autoridades, con las personas de su barrio, con los miembros de su club, con las personas con las cuales intercambia servicios; los cambios generalmente son traumáticos, ansiedad, inseguridad, temores, resentimientos, etc., son las más comunes reacciones.

En fin tanto el accidentado como el provocador del accidente siempre sufrirán consecuencias indeseables para ambas partes. Tratemos pues de observar las leyes de tránsito para de esta manera no perjudicar la vida nuestra y de nuestros semejantes.

En el Ecuador, los últimos años han tenido poco avance en la prevención de accidentes, varios técnicos y conocedores del problema han impulsado investigaciones que se han aproximado con explicaciones menos fatalistas sobre los accidentes de tránsito y han impulsado cambios desde la misma concepción de lo establecido como "ACCIDENTE" que permite diferenciar lo que puede ser un hecho CAUSAL de un acto deliberado y de lo que es una causa. La conformación, implementación y funciones del Servicio de

Investigación de Accidentes de Tránsito -SIAT- es un reflejo de lo dicho anteriormente. Sin embargo es necesario ampliar las medidas, profundizar las acciones a fin de implementar programas que permitan determinar las verdaderas causas y organizar su prevención.

4.2. LAS CONSECUENCIAS EN LA SOCIEDAD.

Es lógico que los accidentes de tránsito provoquen consecuencias en la sociedad humana por cuanto atacan a los miembros de las familias (Padre, madre e hijos), los cuales son los componentes esenciales de la familia, la cual constituye la célula de la sociedad.

Las sociedades se encuentran conformados por familias y empresas, las cuales ofrecen y demandan la utilización de los factores de capital como tierra, trabajo, capital y tecnología en lo que se denomina el ciclo de la producción. Al haber miembros de la sociedad con problemas de salud, muerte o discapacidad permanente, ocasionados por los accidentes de tránsito, esto influye en la producción y productividad de los bienes y servicios que se generan en las distintos sectores empresariales de la sociedad como el sector primario dedicado a la agricultura, caza, pesca y minería, el sector secundario o industrial, el terciario o comercial y el cuaternario más comúnmente llamado sector informal.

Todas las sociedades del planeta tienen problemas de esta naturaleza pues en ellas existen accidentes de tránsito todos los días y por lo tanto sufren las consecuencias de continuar su trayecto arrastrando con aquellos estigmas ocasionados por el progreso, pues a partir del siglo XIX se han ido perfeccionando los medios de transporte tanto de carga como de pasajeros que tenemos y utilizamos hoy en día como lo son los aviones, los ferrocarriles, los automóviles, las motocicletas que han venido a suplantar a las carretas y diligencias, haciendo a esta sociedad muy dependiente del petróleo y de los diversos tipos de energía existentes.

Todo ser humano al ser miembro de una familia y por lo tanto miembro de la sociedad o comunidad, tiene un rol importante en algún lugar del ciclo productivo, ya sea como patrono o trabajador, y las consecuencias que se generan cuando se ven afectados por los accidentes de tránsito (muerte o discapacidad física o mental) se observan sobre la familia y la sociedad a la cual pertenecen. Pues si mueren ocasionan una pérdida irreparable en las empresas en las cuales aportan su contingente físico o intelectual, la cual se visualiza en una pérdida momentánea de la producción de las empresas hasta lograr obtener al reemplazante "adecuado", el cual es muy difícil de hallar por cuanto toda persona tiene

diferentes cualidades y es casi imposible conocer a personas con iguales características intelectuales, morales, físicas y psicológicas que puedan suplantar a otra. Las personas al sufrir un accidente de tránsito pueden tener reacciones muy diferentes, muchos se aíslan de la sociedad hasta lograr resolver su problema y cuando tratan de insertarse en ella se dan cuenta que han involucionado bastante y que la brecha que los separa de ella es abismal pues la sociedad contemporánea hoy en día es demasiado cambiante en sus conceptos, no se diga en esta época en donde los avances tecnológicos y de comportamiento humano son cada día más acelerados, lo cual crea una conciencia de la competitividad en la cual la persona sino sabe capear en instantes el problema en que se encuentra, queda a la vera del camino. Estamos en la era de la globalización y la interdependencia en donde los valores humanos se van perdiendo y priman los valores intelectuales que van a ser aprovechados para mejorar las ventajas comparativas de los bienes y servicios que ofrecen las naciones para incrementar su competitividad en los segmentos de mercados correspondientes. El ser humano es social por excelencia, la soledad no se hizo para él sino la interrelación humana, la cual debe seguirla conservando aún en la adversidad para que ésta no conspire contra su naturaleza. Ya analizamos en el subtema anterior varias situaciones que pueden experimentar las familias cuando se encuentran ante fenómenos tan contundentes y decisivos en la vida de las personas como los accidentes de tránsito. En nosotros está la respuesta a los percances que podamos tener algún día, de nosotros pues depende el destino de la sociedad al conformar parte de la familia que constituye la célula vital de la sociedad.

¿Cuál es uno de los problemas más graves que tiene la sociedad mundial hoy en día y por ende la ecuatoriana? La respuesta es obvia. Los problemas delictivos los cuales se presentan de diferente forma, pero todos ellos tienen algo en común, atentan contra los derechos humanos de las personas. ¿Qué le podemos reclamar a una persona que roba o hurta para mantener a su familia, si ha perdido a la persona clave en ese momento para su manutención y la sociedad no realiza algo para aliviar su problema?. Es difícil encontrar una respuesta adecuada a este tema, pues los índices de desempleo y subempleo cada día son más elevados, la inversión extranjera por el alto nivel de riesgo que tiene el país y la corrupción imperante en él decide no invertir más en él o no invertir nunca y se aleja a invertir en países donde le den mayores garantías para su capital humano y financiero. No tenemos programas sociales bien financiados y estructurados para enfrentar a los problemas con los que se bate la sociedad todos los días, somos un país pobre que apenas puede subsistir. Hemos dado preferencia al crecimiento económico y no al desarrollo económico, aspiramos que el nuevo gobierno pueda ayudar a combatir en algo las necesidades básicas insatisfechas que tienen las familias en este país. Tenemos un alto índice de evasión de impuestos por cuanto no existe el convencimiento de que ellos van a ser destinados directamente a

combatir las necesidades que tiene el país y su sociedad. Adolecemos de una falta de liderazgo en aquellas personas que conducen a la sociedad en los distintos sectores en los que se encuentran, no tenemos confianza en nuestros líderes pues nos han mentido demasiado. Solamente creemos en nosotros mismos, lo cual nos hace individualistas y poco eficaces para actuar en función de equipo. Esa es nuestra idiosincracia, la cual debemos de vencer para mejorar a nuestra sociedad.

4.3. CONSECUENCIAS EN LOS BIENES DE TRANSPORTE.

Los bienes de transporte al igual que los seres humanos son los que sufren las consecuencias directas de los accidentes de tránsito. Podemos observar que los bienes de transporte por el hecho de ser activos fijos sufren depreciaciones conforme pasa el tiempo lo cual los va haciendo obsoletos, constituyen un capital de riesgo para cada una de las personas que los adquieren y los usan ya sea como un instrumento de trabajo o de esparcimiento. Si nos ponemos a pensar en los años de vida que tenemos conduciendo, nos damos cuenta que lo más normal es haber tenido algún percance ya sea leve o grave; tanto como actores o como víctimas hemos sufrido las consecuencias de estos sucesos. ¿Quién de nosotros, no ha parqueado mal un carro y lo ha rozado contra otro carro, la vereda, una cerca o un poste, produciendo daños en los guardafangos, parachoques, mascarillas, faros, silvines, halógenos, las micas de las luces direccionales, etc?. Es una pregunta fácil de contestar, todos. Los desembolsos de dinero que se realizan actualmente para cubrir los daños de rozamientos leves son de 100.000 sucres como mínimo incluyendo a veces los honorarios del mecánico del carro. Ahora imagínese si su carro tiene un accidente después de haber sufrido una colisión a gran velocidad, digamos unos 100 kilómetros por hora, la cifra seguramente sería de algunos millones de sucres en repuestos y en honorarios de los talleres especializados. En los actuales momentos se supone una capacidad económica solvente para poder mantener en buen funcionamiento a un automóvil pues hay que hacerle revisiones periódicas de bujías, platinos, condensos, aceite, bandas de los motores, batería, líquido de frenos, llantas, que varían según las características de las marcas de los carros, lo cual al mismo tiempo que fomenta la seguridad vial, constituye una fuente fuerte de gasto para las personas y empresas que los adquieren y aprovechan. No existe en los actuales momentos un estudio adecuado sobre las consecuencias económicas de los accidentes de tránsito tanto para los seres humanos como para los vehículos motorizados. Su medida es variable pues los daños ocasionados en los vehículos accidentados varían dependiendo del precio de los repuestos de las diversas marcas de carros existentes en el mercado. En los actuales momentos Ecuador

constituye el cuarto país en el mundo en número de accidentes de tránsito, habiéndose producido hasta diciembre de 1995, la cantidad de 84.431 accidentes de esta clase con una secuela de 33.174 víctimas.⁴⁶ Cada muerte ocasionada por un accidente de tránsito costó 18.409,17 dólares, desde 1990 hasta 1993 (MAE)⁴⁷. Según las estadísticas vitales del INEC, en 1995 los accidentes de tránsito representaron la tercera causa de muerte en el país, con una tasa de 19,7 muertes por cada 100 habitantes (MAE)⁴⁸. Se tiene que las principales causas de accidentes de tránsito durante 1995 fueron las siguientes, según las Jefaturas Provinciales de Tránsito:

CAUSA	No de accidentes.
1) Impericia, imprudencia del conductor	4.010
2) Causas desconocidas	2.829
3) Embriaguez del conductor	2.715
4) Exceso de velocidad	2.479
5) Rebasar mal/ Invasión de carril	1.064
6) Imprudencia del peatón	803
7) Otras causas	470
8) Daños mecánicos	353
Total	15.596

Estas estadísticas son muy reveladoras del problema al cual se enfrenta este país. Son 15.596 accidentes de tránsito en 1995, no tenemos cifras de cuantos carros se accidentaron, suponiendo que fuere 1 por accidente como mínimo, en el caso de que no existieron colisiones con otros carros, y que los costos a cubrirse fueren de 100.000 sucres por vehículo estimando que el accidente es muy leve, tendríamos un mínimo de 1.559.600.000 de sucres que tendrían que desembolsarse por concepto de reparaciones ese año. Este constituye un cálculo simple y utópico de lo que representarían los accidentes en dinero, la cual constituye una cifra baja e irreal. Tendría que hacerse un inventario completo de los daños de los carros colisionados para poder saber a ciencia cierta a cuanto ascienden las pérdidas por estos sucesos.

⁴⁶ DIARIO HOY, SUPLEMENTO BLANCO Y NEGRO, "Boleto para el más allá", Año 2, No 99, Quito, domingo 24 de marzo de 1996.

⁴⁷ DIARIO HOY, SUPLEMENTO BLANCO Y NEGRO, "La impunidad paso a paso", Año 2, No 99, Quito, domingo 24 de marzo de 1996.

⁴⁸ DIARIO HOY, SUPLEMENTO BLANCO Y NEGRO, "La muerte en números", Año 2, No 99, Quito, domingo 24 de marzo de 1996.

4.4. CONSECUENCIAS POR EL ABUSO PROFESIONAL.

En el Ecuador existe la tendencia por parte de la mayoría de los conductores de manejar a altas velocidades, confiando en la capacidad de reacción de sus vehículos y propios reflejos. Tanto los conductores con licencia sportman como los choferes profesionales tienen las mismas tendencias en su forma de manejar.

En realidad para sentirse seguro en el Ecuador se debe manejar a la defensiva, es decir cayendo en cuenta que si no se tiene cuidado, va a caer víctima de un accidente. Las consecuencias por el abuso profesional se refiere a las reacciones que pueden ejercer los conductores que tienen licencia profesional cuando manejan los taxis, colectivos, buses, busetas y demás vehículos que otorgan un servicio a la colectividad. La mayoría de ellos al conducir se creen dueños de las calles y carreteras. Manejan a alta velocidad, rebasan la luz roja de los semáforos, no toman en cuenta los discos de pare ni otras señales de tránsito que se encuentran esparcidas por la red vial del país, rebasan de una forma indiscriminada a los demás vehículos, cuando conducen en un vehículo de gran tonelaje como un colectivo lo utilizan con prepotencia para alcanzar su objetivo en distancia en el menor tiempo posible; cierran sus carros sobre los carriles derecho e izquierdo de las calles obligando a carros de pequeño tonelaje a acercarse demasiado a las aceras, teniendo sus conductores la preocupación de que en cualquier momento los choquen y se ocasionen graves pérdidas tanto en su salud como en el estado del vehículo. La falta de observancia por parte de la mayoría de los conductores de las leyes de tránsito ocasionan la mayor parte de los accidentes de tránsito. La falta de escuelas responsables de la formación de los choferes profesionales, ya que las existentes se encuentran manejadas por los Sindicatos de Choferes Profesionales de cada provincia y cantón y tienen un fin lucrativo..

Ellos no piensan en aquella famosa frase que es mejor perder un minuto en la vida que la vida en un minuto, la cual es una sabia enseñanza que nos hace reflexionar que el apuro no nos conduce a nada positivo. ¿ Qué ganamos llegando un minuto más temprano? , mejoraremos en algún aspecto acaso. Todos sabemos que no.

Tomemos conciencia de que un vehículo motorizado es un arma mortal.

CAPITULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

5.1. CONCLUSIONES.

5.1.1. Desde el punto de vista legal se contempla que existen aspectos en la Ley General de Tránsito a los cuales les falta fuerza tales como la existencia de multas muy económicas para las contravenciones de tránsito estipuladas y la fijación de penas hasta cierto punto leves en situaciones muy lamentables como las que se presentan cuando existen heridos o fallecidos en los accidentes de tránsito.

5.1.2. Observamos que el Presupuesto que se les asigna tanto a la Policía Nacional como a las distintas instituciones responsables de controlar el tránsito en nuestro país es reducido y además de eso se lo recorta periódicamente.

5.1.3. Se afirma que los patrones de conducta del conductor ecuatoriano son demasiado peligrosos pues la prepotencia, la indisciplina, la falta de respeto y de solidaridad atentan contra las normas de conducta elementales que debe de tener todo ser humano, incurriendo además en demasiadas acciones conceptuales incorrectas cuando se encuentran dirigiendo el vehículo.

5.1.4. Se puntualiza que existen varios programas encaminados a brindar Educación Vial en el país como los efectuados por el Departamento de Educación Vial de la Dirección Nacional de Tránsito, la programación de la Radio Vigía, la Reforma Curricular de Educación, el Programa Nuevo Rumbo Cultural, los mismos que se encuentran encaminados a adoctrinar de una manera consciente sobre las disposiciones de tránsito a las personas a las cuales son impartidas aquellas enseñanzas.

5.1.5. Se manifiesta que existe una excesiva cantidad de vehículos integrando el parque automotor del país, lo cual ocasiona problemas de tráfico en las principales ciudades del país y por ende un gran número de accidentes. Es un factor positivo la existencia de 4 fábricas ensambladoras de vehículos en la nación ecuatoriana, las cuales contribuyen a la producción de famosas marcas internacionales en el país que van a servir para abastecer la demanda interna y parte de la demanda externa, incluso existen carros

almacenados en las bodegas en calidad de stock lo cual incrementa los gastos de almacenamiento de las fábricas.

5.1.6. Se cae en la cuenta que el trolebus es una buena obra pues pesan más sus aspectos positivos que los negativos.

5.1.7. Se visualiza que a los trenes no se les ha dado la debida importancia que se merecen por parte del Estado, esto es algo inaudito por cuanto no se esta aprovechando lo realizado por prestigiosos ex-presidentes del país los cuales abrieron una etapa de progreso para nosotros, la cual lamentablemente se encuentra estancada por falta de sentido de oportunidad.

5.1.8. Existe señalización en las diversas calles, carreteras y avenidas del país, pero hay un déficit en su cantidad y calidad, además de una carencia de una distribución adecuada.

5.1.9. Las estadísticas sobre las consecuencias de los accidentes de tránsito (muertos, heridos y traumáticos) son alarmantes ya que al país se lo considera en el cuarto lugar del mundo en número de accidentes de tránsito. Los accidentes de tránsito constituyen la primera causal de los discapacitados y la segunda de los fallecimientos en el Ecuador.

5.1.10. Los establecimientos de salud al borde de las carreteras, llamense estos hospitales, clínicas, dispensarios médicos no existen, lo cual implica que los heridos ya sean leves o graves no puedan tener una atención médica inmediata y tenga que ser llevados a los establecimientos de salud de las pueblos y ciudades para que les sean curadas sus heridas o les sea salvada su vida.

5.1.11. Se concluye que no existe un estudio pormenorizado sobre las consecuencias económicas de loa accidentes de tránsito en el país, lo cual nos proporcionaría una mejor perspectiva acerca de la problemática originada alrededor de este tema.

5.1.12. Se concluye que el abuso por parte de algunos conductores en la conducción de sus vehículos cuando se encuentran circulando tanto en las calles y avenidas de las ciudades como en las carreteras constituye un peligro evidente para la seguridad tanto de los otros conductores como de los peatones.

5.2 RECOMENDACIONES.

5.2.1 Desearía sugerir el cambio de las pequeñas multas que se encuentran en la Ley General de Tránsito y Transporte Terrestres por aquellas que se encuentran en la nueva Ley de Tránsito que son más enérgicas, tanto las medidas adoptadas sobre los accidentes como las correspondientes penas para los infractores, las cuales se han aprobado recientemente en la nueva ley de tránsito, el jueves 6 de junio de 1996 que todavía no entra en vigencia y que tiene una tenaz resistencia por parte ciertos sectores.

5.2.2. Sería muy oportuno por parte del Ministerio de Finanzas otorgarle una mayor asignación a estas entidades del Ministerio de Gobierno encargadas de velar por la paz, la seguridad y el control del tránsito de las ciudades y carreteras del país y procurar no recortar su presupuesto para que puedan laborar de una manera más eficaz y eficiente.

5.2.3. Las instituciones deberían propagar una mayor difusión de los manuales y reglamentos de tránsito por intermedio de los medios de comunicación y efectuar exámenes de tránsito más rigurosos para otorgar las licencias de manejo a los usuarios.

5.2.4. Las instituciones tienen que continuar con estos proyectos educacionales por cuanto están dando excelentes resultados en el presente por su efecto multiplicador, lo cual garantiza un mejor trabajo a futuro con las nuevas generaciones.

5.2.5. Las empresas y entidades tanto públicas como privadas relacionadas con el comercio exterior deberían promover la prohibición de la importación de vehículos por cuanto existe una saturación de automóviles en el mercado y las fabricas ensambladoras necesitan tomar las medidas pertinentes para alcanzar una mayor capacidad de negociación para lograr la apertura de nuevos mercados para colocar sus excedentes de vehículos en otros países.

5.2.6. El trolebus debería tener un silbato por cuanto es demasiado silencioso, lo cual es peligroso por cuanto las personas no pueden detectar a tiempo su presencia; la Policía Nacional debe seguir vigilando en la ruta del trole para impedir que nuevos accidentes se sigan produciendo y debe realizarse una campaña más intensiva a nivel de los medios de difusión para que las personas tengan más cuidado ya sea al cruzar la calle por las intersecciones de la ruta del trole, por los pasos cebra existentes, caminar o manejar por el carril destinado a este vehículo.

Sugeriría al Distrito Metropolitano de Quito que destruya esos hitos de cementos que demarcan la ruta del trole por cuanto pueden provocar accidentes de lamentables consecuencias, en caso de que un vehículo choque con alguna de esas pequeñas construcciones de cemento o cuando una persona bajándose de un automóvil se tropieze y se caiga, y que los reemplaze por obstáculos menos peligrosos como las denominadas “chirimoyas”.

5.2.7. El Gobierno Nacional debería licitar la privatización parcial de la Empresa de Ferrocarriles del Estado para que las empresas privadas puedan revivir esta industria que sirve como mecanismo de transporte tanto de carga y pasajeros como una gran fuente para el turismo.

5.2.8. Instituciones como la Policía Nacional, la Dirección Nacional de Tránsito, la Comisión de Tránsito del Guayas y otras entidades vinculadas con el tránsito del país, necesitan coordinar la adecuada implementación y distribución de instrumentos de señalización como los semáforos en las principales intersecciones de las calles y carreteras, así como de los rieles o barandas laterales de protección a cada lado de las mismas, las señales luminosas o fosforescentes en aquellos sitios en que la circulación es muy peligrosa, principalmente en aquellos lugares donde se encuentren reparando la vía deberían colocarse letreros con la indicación “Hombres trabajando”, un aviso a una distancia prudente de los pasos a desnivel para peatones puede salvar vidas.

5.2.9. Se recomienda mejorar la supervisión y control por parte de la Policía Nacional y de las dependencias encargadas de la revisión de vehículos para la obtención de matrículas, del cumplimiento estricto por parte de los conductores para obtener las licencias de conducción tanto sportman como profesionales, las auditorías de seguridad en todos los proyectos de construcción de vías y de vehículos que se ensamblan en el país. Una mayor promoción a través de los medios de difusión de las campañas de educación vial haciendo hincapié en las desgracias que ocasionan los accidentes de tránsito. Prohibir la publicidad de las bebidas alcohólicas en los medios de difusión, especialmente en la televisión y ejercer un control en su expendio. Se les solicita a las instituciones responsables del tránsito del país una adecuada coordinación para lograr un eficiente registro estadístico de los accidentes de tránsito.

5.2.10. El Ministerio de Finanzas debería otorgar las partidas presupuestarias para lograr la implantación y ejecución del Proyecto de Fortalecimiento y Ampliación de los Servicios Básicos de Salud en el Ecuador “Fasbase” elaborado por el Ministerio de Salud Pública del Ecuador por cuanto va a dotar de ambulancias bien equipadas a las carreteras del país, lo cual va a ayudar a tratar a los accidentados de

una manera más eficiente a la que se ha venido realizando hasta el momento. Las instituciones públicas y privadas relacionadas con el sector de la salud en el Ecuador deben planificar entre ellas la construcción de hospitales, clínicas y dispensarios al borde de las principales carreteras de la nación o al menos en aquellas en las cuales los accidentes sean más frecuentes. Las instituciones que se encargan de controlar el Tránsito, deben construir y equipar puestos de tránsito a lo largo de las carreteras y si es posible la construcción de helipuertos para poder evacuar a los accidentados para poder lograr su pronta recuperación tanto mejor, esto podría lograr con la ayuda de las Fuerzas Armadas Ecuatorianas.

5.2.11. Se necesita realizar un estudio económico y psicosocial del tránsito en cuya elaboración se incluyan a las principales instituciones del Ecuador que tengan alguna incidencia en este tema y que abarque algunas aspectos referentes a la familia, a la sociedad, a los bienes de transporte, a los seres humanos que los sufren, en especial a los onerosos costos que representa la pérdida para el país de un trabajador o un profesional calificado.

5.2.12. Las instituciones responsables de la concesión de licencias de conductor en el país, deberían procura la implementación de test psicológicos especiales que logren descifrar lo que pueda hacer el aspirante a futuro cuando se encuentre conduciendo un vehículo, para hacer una selección más rigurosa que conlleve una mayor seguridad para la vida de las personas que hacemos esta colectividad. A las mismas instituciones de tránsito se les recomienda implantar escuelas de tránsito, en las cuales además de enseñar las principales reglas del tránsito y de mecánica, se trate de concientizar a los conductores de la responsabilidad que tienen al manejar un automóvil o una motocicleta que en realidad constituyen armas mortales modernas en nuestra sociedad.

BIBLIOGRAFÍA.

INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICAS Y CENSOS (INEC).

1994 A *"Anuario de Estadísticas Hospitalarias"*1994 B *"Anuario de Estadísticas de Transporte"*

Quito, Ecuador.

Talleres Gráficos del INEC.

CORPORACIÓN DE ESTUDIOS Y PUBLICACIONES

1995 A *"Códigos Penal, Ejecución de Penas, Ley de Gracia."*1996 B *"Ley de Tránsito y Transporte Terrestres y Reglamentos"*.

Quito, Ecuador:

Corporación de Estudios y Publicaciones.

MINISTERIO DE SALUD PÚBLICA DEL ECUADOR-PROYECTO FASBASE.

1995 *"Programa Piloto de Mejoramiento de Emergencias Médicas"*

Quito, Ecuador:

Ministerio de Salud Pública.

MINISTERIO DE FINANZAS.

1990 A "Presupuesto del Estado" Tomos I y II

1991 B "Presupuesto del Estado" Tomos I y II

1992 C "Presupuesto del Estado" Tomos I y II

1993 D "Presupuesto del Estado" Tomos I y II

1994 E "Presupuesto del Estado" Tomos I y II

1995 F "Presupuesto del Estado"

Quito, Ecuador:

Registro Oficial.

CONSEJO NACIONAL DE DISCAPACIDADES (CONADIS).

1994 *"El Consejo Nacional de Discapacidades y la Prevención de Accidentes de Tránsito"*

Quito, Ecuador.

CONADIS.

DISTRITO METROPOLITANO DE QUITO.

1995 *"El trolebús"*

Quito, Ecuador:

Folleto del Consejo Metropolitano de Quito.

ARELLANO RECALDE, LUIS.

1995 "Uso y abuso de carros": *Diario El Comercio*, Sección A, Quito, 05/11/95.

DELGADO, CORNELIO.

1995 "1995: el frenazo de los autos": *Diario El Comercio*, Sección B,1, Quito, 01/12/95.

MORALES, JUAN CARLOS.

1995 "El autocarril rueda otra vez": *Diario El Comercio*, Sección E,1 , Quito, 02/01/96.

DIARIO EL COMERCIO

- 1995 "San Lorenzo: revive el ferrocarril": *Diario el Comercio*, Sección C,3 , Quito, 26/10/95.
 1995 "El trole estará en diciembre, ¿qué día?": *Diario el Comercio*, Sección C, Quito, 28/10/95.
 1995 "Los fantasmas de la vía": *Diario El Comercio*, Sección A,1, Quito, 05/11/95.
 1995 "Los transportistas, divididos": *Diario El Comercio*, Sección C,10, Quito, 07/11/95.
 1995 "Pruebas del trole: cal...": *Diario El Comercio*, Sección C,4, Quito, 09/12/95.
 1995 "Editorial "Placas a la vista": *Diario El Comercio*, Sección A,4, Quito, 17/12/95.
 1995 "13 trolebuses, para la primera etapa" : *Diario El Comercio*, Sección C,4, Quito , 9/12/95.
 1995 "Son siete ensayos; uno con energía" : *Diario El Comercio*, Sección C, Quito, 09/12/95.
 1995 "14 trolebuses circularán en la primera etapa" : *Diario El Comercio*, Quito, 10/12/95.
 1995 "El trole, la nueva moda de Quito" : *Diario El Comercio* ,Sección A,1, Quito, 17/12/95.
 1996 " Para subir al trole ya hay que pagar" : *Diario El Comercio*, Sección C,4, Quito, 2/02/96.
 1996 "Nuevo Rumbo: los jóvenes tienen diez alternativas" : *Diario El Comercio*, Sección C,2 , Quito, 13/02/96.
 1996 "Setenta vías en problemas" : *Diario El Comercio*, Sección E,1, Quito, 23/03/96
 1996 "El niño policía hace la campaña" : *Diario El Comercio*, Sección C,4, Quito, 29/04/96.
 1996 "La Educación vial va a las aulas" : *Diario El Comercio*, Sección C,4, Quito, 29 /04/96.
 1996 "Semaforito está en radio y televisión": *Diario El Comercio*, Sección C,4, Quito, 29 /04/96.

DIARIO HOY.

- 1996 A " Accidentes de Tránsito", "Boleto para el más allá", "El drama en cifras": *Revista de Hoy, Blanco y Negro*, 1,3,5. Año 2 # 99, Quito, 24/03/96.
 1996 B "Campañas y Programas de Educación Vial": *Suplemento, 58 años de la Policía Nacional*
 7 Quito, Quid Publicidad,01/04/96.
 1996 C "¿Es Ud. un chofer quiteño?": *La Revista de Hoy* # 336; 6-7, Quito, 26/05/96

DIARIO HOY

- 1996 "Pasos peatonales" " ¿ Porqué nadie los usa ?": *Diario Hoy*, Sección B, Quito, 13/02/96.
 1996 "Mucho ojo con su vehículo": *Diario Hoy*, Sección B, 8, Quito, 13/02/96.
 1996 "Adiós semáforos viejos" ": *Diario Hoy*, Sección B, 8, Quito, 04/04/96.
 1996 "Tragedia en las vías: mil muertos": *Diario Hoy*, Sección B,12, Quito, 07,05/96.

CONFERENCIAS.

HURTADO, JAIME. CRNL, Jefe del Departamento de Educación Vial de la Dirección Nacional de Tránsito, Conferencia, Quito.

MENA, GUSTAVO. ING, Conferencia en la Visita del IAEN, Terminal de Ferrocarriles de Durán,
7/05/96.

117
INDICE

<u>CONTENIDO</u>	<u>PAGINA</u>
<u>INTRODUCCION.</u>	
<u>PRIMERA PARTE.</u>	1
<u>CAPITULO I.</u>	1
1. <u>LA LEY GENERAL DE TRANSITO.</u>	1
1.1. BASE JURIDICA E INSTITUCIONAL DE LA COMISION DE TRANSITO.	1
1.2. PROCEDIMIENTOS Y ALCANCES DE LA LEY GENERAL DE TRANSITO.	5
1.3. ASIGNACIONES DEL PRESUPUESTO GENERAL DEL ESTADO PARA LA COMISION DE TRANSITO Y SU APLICACION.	28
1.4. EL COMPORTAMIENTO Y LA ACTITUD DE LOS PROFESIONALES A CARGO DE LA FUNCION JUDICIAL Y DE LOS PROFESIONALES DEFENSORES.	32
<u>CAPITULO II.</u>	35
2. <u>PRINCIPALES CARACTERISTICAS DEL TRANSITO.</u>	35
2.1. EDUCACION VIAL DEL PAIS.	35
2.1.1. <u>Patrones de conducta del conductor ecuatoriano.</u>	35
2.1.2. <u>Principales acciones encaminadas a proporcionar la Educación Vial en el país.</u>	38
2.2. CARACTERISTICAS DEL PARQUE AUTOMOTOR EN EL PAIS.	46
2.2.1. <u>Producción de automóviles.</u>	50
2.2.2. <u>Exportaciones de automóviles.</u>	50
2.3. LA RED VIAL DEL ECUADOR.	51
2.4. IMPORTANCIA DEL TROLEBUS EN QUITO.	55
2.5. IMPORTANCIA DE LOS TRENES EN EL ECUADOR.	65
2.6. AUSENCIA DE UN SISTEMA DE SEGURIDAD ADECUADO.	67

2.7 ESTADISTICAS SOBRE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.	69
<u>CAPITULO III.</u>	75
3. <u>ESTABLECIMIENTOS DE SALUD</u>	75
3.1. ESCASEZ DE LOS ESTABLECIMIENTOS DE SALUD EN LAS CARRETERAS DEL PAIS.	75
3.1.1. <u>Proyecto Fasbase.</u>	75
3.2. INFORMACION SOBRE LOS PRINCIPALES SERVICIOS QUE BRINDAN LOS ESTABLECIMIENTOS DE SALUD.	79
3.2.1. <u>Servicios de Emergencias Médicas.</u>	81
3.2.1.1. Componente Pre-hospitalario.	82
3.2.1.2. Componente hospitalario.	85
3.2.1.2.1. Organización en red de servicios de emergencias.	86
3.2.1.2.2. El mejoramiento de las instalaciones físicas y equipos de emergencias.	87
3.2.1.3. Gerencia de los servicios de emergencia.	89
3.2.2. <u>Comisión Interinstitucional.</u>	90
3.2.2.1. Convenios Interinstitucionales.	91
3.2.2.1.1. Convenio para conformar la Red de Transporte.	91
3.2.2.1.2. Convenio para la Red de Comunicaciones.	92
3.2.2.2. Equipos de Apoyo Operativo.	92
3.2.3. <u>Ambulancias.</u>	92
3.2.3.1. Accesorios.	92
3.2.3.2. Equipamiento e Insumos.	93
3.2.4. <u>Centros de Salud y Hospitales de la Red.</u>	94
3.2.4.1. Hospital a nivel primario.	94
3.2.4.2. Hospital a nivel intermedio.	95
3.2.4.3. Hospital a nivel nacional o especializado.	95

CAPITULO IV.

97

4. CONSECUENCIAS ECONOMICAS DE LOS ACCIDENTES DE TRANSITO.

97

4.1. CONSECUENCIAS EN LA FAMILIA.

97

4.2. CONSECUENCIAS EN LA SOCIEDAD.

103

4.3. CONSECUENCIAS EN LOS BIENES DE TRANSPORTE.

105

4.4. CONSECUENCIAS POR EL ABUSO PROFESIONAL.

107

CAPITULO V.

108

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.

108

5.1. CONCLUSIONES.

108

5.2. RECOMENDACIONES.

111

BIBLIOGRAFIA

114

AUTORIZACION DE PUBLICACION.

Autorizo al Instituto de Altos Estudios Nacionales la publicación de este trabajo, de su bibliografía y anexos, como artículo en la Revista o como artículos para lectura seleccionada.

Quito, 15 de junio de 1996



FIRMA DEL CURSANTE

Econ. Adolfo Alvear Rogge

NOMBRE DEL CURSANTE