



DOI: <https://doi.org/10.23857/fipcaec.v4i4.138>

Educación universitaria en tránsito y seguridad vial en la provincia de Tungurahua-Ecuador

University education in traffic and road safety in the province of Tungurahua-Ecuador

Ensino universitário em segurança rodoviária e rodoviária na província de Tungurahua-Ecuador

Jorge Enrique Sánchez-Espín ¹
maestriajorgesanchez@yahoo.es
<https://orcid.org/0000-0002-6697-8218>

Byron Roberto Sánchez-Espín ²
brobse25@yahoo.es
<https://orcid.org/0000-0001-9580-7461>

José Luís Sánchez-Espinosa ³
josels_06@yahoo.com
<https://orcid.org/0000-0001-5655-9071>

Jorge Hernando Sánchez-Espinosa ⁴
jorge0818i6@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0001-7220-5708>

Correspondencia: maestriajorgesanchez@yahoo.es

* **Recepción:** 19/ 09/ 2019 * **Aceptación:** 15/10/ 2019 * **Publicación:** 03 /12/ 2019

- ¹ Magíster en Derecho Procesal Mención Derecho Penal, Diplomado Superior en Derecho Procesal, Especialista en Derecho Procesal, Magíster en Derecho Procesal Mención Derecho Civil, Licenciado en Ciencias de la Educación, Profesor de Enseñanza Secundaria en la Especialización de Historia y Geografía, Abogado, Licenciado en Ciencias Sociales Políticas y Económicas, Universidad Técnica de Ambato, Ambato, Ecuador.
- ² Licenciado en Ciencias Sociales Políticas y Económicas, Abogado, Universidad Técnica de Ambato, Ambato, Ecuador.
- ³ Economista, Universidad Técnica de Ambato, Ambato, Ecuador.
- ⁴ Universidad Técnica de Ambato, Ambato, Ecuador.

Resumen

La investigación tiene como objetivo desarrollar un estudio sobre el derecho a la Educación Universitaria en Tránsito y Seguridad Vial en la ciudad de Ambato, buscando prevenir los accidentes de tránsito, fomentando el conocimiento necesario para evitarlos, con la finalidad de tener menos personas muertas y heridas. La metodología se focalizará a través de situaciones personales que viven cada día los ciudadanos, por las situaciones que tienen que enfrentar por la muerte o lesiones de un familiar por un accidente de tránsito que se pudo evitar y no se hizo nada al respecto. Accediendo la población al derecho al buen vivir.

Palabras clave: Accidentes de tránsito; derecho a la educación; prevención seguridad vial; tránsito.

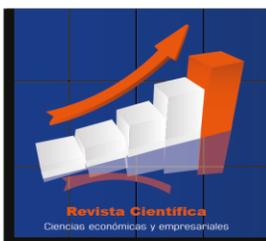
Abstract

The research aims to develop a study on the right to University Education in Traffic and Road Safety in the city of Ambato, seeking to prevent traffic accidents, promoting the knowledge necessary to avoid them, in order to have fewer people dead and injured. The methodology will be focused through personal situations that citizens live every day, by the situations they have to face for the death or injury of a relative by a traffic accident that could be avoided and nothing was done about it. The population has access to the right to a good life.

Keywords: Traffic accidents; right to education; road safety prevention; traffic.

Resumo

A pesquisa tem como objetivo desenvolver um estudo sobre o direito à educação universitária em trânsito e segurança viária na cidade de Ambato, buscando prevenir acidentes de trânsito, promovendo o conhecimento necessário para evitá-los, a fim de ter menos pessoas mortas e feridas. A metodologia será focada em situações pessoais que os cidadãos vivem todos os dias, nas situações que eles enfrentam devido à morte ou lesão de um membro da família devido a um acidente de trânsito que poderia ser evitado e nada foi feito a respeito. Acessando a população ao direito à boa vida.



Palabras-chave: Accidentes de tránsito; direito à educação; prevenção de segurança viária; trânsito

Introducción

En la presente investigación se analiza por qué razones en la actualidad en el Ecuador se originan una gran cantidad de accidentes de tránsito, los mismos que dejan grandes secuelas de dolor, desesperación, en las familias, por los familiares fallecidos o que han sufrido heridas y lesiones en muchos casos que les provocan parálisis en sus extremidades inferiores o superiores o daños cerebrales irreversibles, donde mucha gente no puede volver a caminar.

En la provincia de Tungurahua, que se encuentra ubicada en el centro de la República del Ecuador, los accidentes de tránsito vienen siendo muy frecuentes y lo que es peor que hasta la presente fecha ninguna autoridad ha sido capaz de establecer una forma de controlar este grave problema.

En la Universidad Técnica de Ambato, ubicada en la ciudad de Ambato, provincia de Tungurahua, República del Ecuador, existen diez facultades conformadas por cuarenta y dos carreras, en donde solamente en la carrera de Derecho, de la Facultad de Jurisprudencia y Ciencias Sociales, se imparte la cátedra de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, incumpliendo por parte del centro universitario con lo que dispone la Ley, esto es que todos los estudiantes deben ser capacitados en materia de tránsito, un problema que no es solamente de esta Universidad, sino que es una realidad de todas las universidades del País, que hasta la actualidad no se han comprometido para buscar la solución a este grave problema que aqueja a la sociedad ecuatoriana.

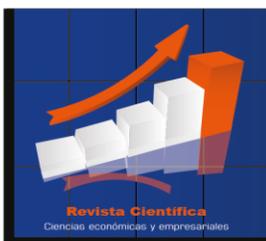
“Los siniestros de tránsito ocurridos en las vías del país en lo que va del 2017 han dejado como saldo 1.769 personas fallecidas en lo que va del año. Para cambiar esa realidad, las autoridades del Ministerio de Transporte (MTO), de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) entregaron la mañana de este lunes, 4 de diciembre del 2017, en un acto público, el plan operativo que permite poner en marcha el Pacto Nacional por la Seguridad Vial, firmado el pasado 16 de agosto junto al presidente Lenin Moreno. El objetivo fundamental de este documento es disminuir las muertes

producidas por siniestros de tránsito en 50%, es decir, que la tasa de fallecidos por cada 100.000 habitantes baje de 22 a 11” (Merizalde & El Comercio, 2017).

En materia de educación en seguridad vial y tránsito en el Ecuador no ha existido avances significativas debido a la falta de una verdadera política estatal para enfrentar el problema seriamente, porque solamente cuando se produce un accidente de tránsito de un bus de una cooperativa de transportes donde fallecen muchas personas y otras resultan heridas, las autoridades se acuerdan de este problema tan grave y luego que pasa un tiempo otra vez se olvidan y dejan pasar las cosas sin hacer nada para tratar de encontrar una solución.

“Soraya Herrera es presidenta del Centro de Apoyo a Víctimas de Accidentes de Tránsito (Cavat). Comenzó en esta actividad luego de que el 1 de septiembre del 2007, un vehículo atropellara y le quitara la vida a su hija, la joven Nicole Paredes. Herrera considera que los accidentes viales son evitables con acciones concretas. “Los países que han logrado bajar el número de siniestros es porque se han empoderado de esta temática”. ¿Qué hacer para frenar los accidentes viales? En lo que va del año ya se contabilizan 1.433 muertes. Mire, estamos a más de un año de haber firmado el Pacto Nacional por la Seguridad Vial, pero esto camina a paso de tortuga. Las actividades que están programadas no se cumplen. Por ejemplo, había una propuesta para que se controlaran los permisos de operación que se entregan a cooperativas de buses y no se ejecuta. ¿A quién se da esos permisos? Las cooperativas de buses intra e interprovinciales tienen que ser corresponsables de lo que está pasando con los accidentes. No es solo cuestión del dueño del bus. La responsabilidad empresarial tiene mucho que ver” (El Comercio, 2018).

“Víctor Jiménez es director ejecutivo de la fundación Civial y está a cargo de Justicia Vial, ha trabajado en temas de tránsito por más de 16 años. Las cifras de la Agencia Nacional de Tránsito muestran que hay un descenso en la mortalidad y en la siniestralidad en las carreteras del país ¿Se ha hecho un buen trabajo? Estadísticamente hablando, los siniestros de tránsito se han reducido, hay una reducción del 12% respecto al 2017. Esto da una idea de que estamos mejorando, pero desde el punto de vista histórico esta reducción no significa que estemos mejorando. Tendríamos que esperar dos o tres años más para empezar a ver un cambio en el comportamiento de la seguridad vial. Entonces seguimos igual que antes. Pero los fallecidos en las vías han disminuido. En el 2018 cerramos con dos muertos menos de diferencia al año 2017. Entonces estamos prácticamente igual. ¿De qué mejoría estamos hablando? Reconocemos que la ANT está



haciendo un buen trabajo, pero la problemática es tan grande que todos los esfuerzos que estén haciendo no son suficientes para empezar a ver mejoría en el país” (El Comercio, 2019).

Es más, a partir de agosto del año 2017, por iniciativa del gobierno nacional del Ecuador, representado por su presidente Lenin Moreno, se creó la Fundación Seguridad Vial, ha pasado más de un año y medio, sin obtenerse los resultados esperados, esto es la disminución de los accidentes de tránsito y según la Agencia Nacional de Tránsito los accidentes han ido en aumento.

El Pacto Nacional por la Seguridad Vial, en materia de tránsito, tiene como principal objetivo promover como política de Estado la generación de una cultura de una política de seguridad vial que involucre a todos los actores sean públicos o privados en la búsqueda y lo que es más en la aplicación de medidas de prevención a los siniestros de tránsito.

Esto implica, en la práctica, reducir los siniestros en las carreteras al 11% por cada cien mil habitantes en el país. Ahora sobrepasa el 17%, según informe del Ministro de Transporte y Obras Públicas.

Entre las acciones a corto plazo, se tiene:

Mejorar los niveles de control en las vías, a través de la coordinación institucional periódica. Pilares de gestión: vías, vehículos y usuarios más seguros y respuesta a siniestros de tránsito (El Universo, 2017).

En el mes de agosto Fundación Cavat fue convocado a sumar acciones en El Pacto Nacional por la Seguridad Vial, esto es un compromiso de autoridades gubernamentales conjuntamente con la sociedad civil.

El Presidente Constitucional de la República del Ecuador, Lenin Moreno manifestó el compromiso político para bajar la cifra de siniestros de tránsito, por medio de la educación a los más pequeños ciudadanos (los niños), y la implementación de la Unidad de Atención a Víctimas de Tránsito, temas en los cuales Fundación Cavat ha estado trabajando desde años anteriores junto a la Federación Iberoamericana de Asociaciones contra la violencia vial (F.I.C.V.I) (Fundación Cavat Nicole Paredes, 2017).

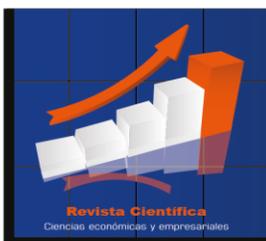
Participación, apoyo y compromiso por parte del Ministerio del Interior y la Policía Nacional se evidenció durante el primer año de vigencia del Pacto Nacional por la Seguridad Vial, que el Gobierno del presidente de la República, Lenin Moreno, puso en marcha, en agosto de 2017, como política prioritaria para la prevención de los siniestros de tránsito.

Como resultado de las acciones del primer año del Pacto Nacional por la Seguridad Vial, en un comparativo con los eventos suscitados con el año anterior se puede observar lo siguiente:

- La disminución del 26,86% de siniestros de tránsito, pasando de 3.354 a 2.453.
- En el periodo enero – agosto se evidencia la disminución de fallecidos en 4,75 %, en comparación al mismo periodo del año anterior.
- De igual forma se obtuvo una reducción del 34,70% de heridos, en comparación con el mismo periodo del año anterior.
- El Pacto Nacional por la Seguridad Vial implica una institucionalidad y coordinación permanente entre la Agencia Nacional de Tránsito, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Transporte y Obras Públicas, Policía Nacional, Comisión de Transito del Ecuador, y todas las entidades públicas y privadas que se comprometieron a bajar la siniestralidad, morbilidad y mortalidad en el país. (Ministerio del Interior, 2018).

Con relación a las cifras de accidentes de tránsito, en lo que va del año 2018, se ha registrado la tasa de mortalidad más alta de los últimos cinco años, con un total de 1.058 personas fallecidas, en 12.460 siniestros. Esta realidad ha permeado en la conciencia de la ciudadanía que no encuentra seguridad en las vías.

La gran mayoría de los accidentes de tránsito se producen por la impericia e imprudencia de los choferes al manejar sin tomar las debidas precauciones, por ejemplo, manejar con llantas lisas, con frenos desgastados, exceso de velocidad, rebasar en sectores prohibidos, utilizar el celular, manejar el chofer acompañado de niños o animales, en estado etílico, o bajo la influencia de sustancias estupefacientes y psicotrópicas, etc., ocasionando una gran cantidad de personas fallecidas, lesionadas o heridas, las estadísticas reflejan todo lo contrario tanto de buses interprovinciales o locales.



Como se puede apreciar el Gobierno ha realizado diferentes eventos, capacitaciones a nivel nacional para tratar de disminuir los accidentes de tránsito, lamentablemente no se ha podido lograr los resultados deseados y peor aún erradicarlos como siempre lo ha manifestado cada gobierno de turno.

Como un dato adicional se debe destacar que en el año 2017, el señor Alexander Von Hildebrandt, en su calidad de asesor de la Organización Panamericana de la Salud como de la Organización Mundial de la Salud (OPS/OMS), hizo una breve exposición de la propuesta de las Naciones Unidas y de algunas estadísticas alarmantes en algunos países, por cuanto mueren tres mil personas diarias en el mundo por problemas relacionados al tránsito, lo que significa que mueren un millón trescientas mil personas al año, provocando setenta millones de personas heridas en todo el planeta, siendo la segunda causa de muerte en los países del tercer mundo.

En el desarrollo del presente trabajo se proporciona información sobre el número de siniestros de tránsito, personas lesionadas y fallecidas por año tanto a nivel nacional, como en la provincia de Tungurahua, porque siempre hay que revisar los datos estadísticas para poder ubicarse y ver en la situación que se encuentra sobre estos aspectos y de esta manera buscar la manera de prevenir los accidentes de tránsito, para conseguir de una vez por todas su disminución en todos los aspectos sean materiales o humanos.

Se hace un estudio sobre cuáles son las principales causas que ocasionan los diferentes siniestros de accidentes de tránsito y personas heridas y fallecidas, así como también se determinan las ciudades donde más se producen dichos accidentes, esto para detectar las razones que llevan a que se produzcan estos accidentes en el Ecuador, que mucho daño causa a la ciudadanía ecuatoriana.

Además se realiza un análisis de los días en los cuales ocurren más siniestros de tránsito en la provincia de Tungurahua, como los sectores donde se producen con más frecuencia, para encontrar la manera de disminuirlos. Además se presentan las estadísticas de manejar bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y las conclusiones a las que se han llegado luego de realizar la investigación.

La metodología que se emplea en este trabajo es la investigación analítica y bibliográfica a través de la observación, donde se aplica el nivel investigativo descriptivo, para describir la

problemática objeto de estudio, apoyándose en la información secundaria obtenida mediante la lectura científica, fundamentada en la experiencia. El método utilizado es el inductivo, mediante la acción participativa, utilizando como técnica la lectura y el análisis de documentos.

Ley orgánica de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial normativa referente al derecho a la educación en materia de tránsito

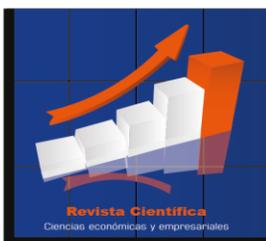
En el artículo 4, de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial del Ecuador (LTTTSV), se establece que:

“Es obligación del Estado garantizar el derecho de las personas a ser educadas y capacitadas en materia de tránsito y seguridad vial en su propia lengua y ámbito cultural. Para el efecto, el Ministerio del Sector de la Educación en coordinación con la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, desarrollarán los programas educativos en temas relacionados con la prevención y seguridad vial, principios, disposiciones y normas fundamentales que regulan el tránsito, su señalización considerando la realidad lingüística de las comunidades, pueblos y nacionalidades, el uso de las vías públicas, de los medios de transporte terrestre y dispondrán su implementación obligatoria en todos los establecimientos de educación, públicos y privados del país”.

Por lo que el Estado para cumplir con lo que establece la Ley de Tránsito, Transporte Terrestre y Seguridad Vial, debe desarrollar programas educativos en las universidades, buscando concientizar a los estudiantes en esta materia, integrando diferentes organismos, para alcanzar su objetivo principal.

Norma de la constitución de la república del ecuador sobre el derecho a la educación

La Constitución de la República del Ecuador, en su Art. 27, establece que: “La educación se centrará en el ser humano y garantizará su desarrollo holístico, en el marco del respeto a los derechos humanos, al medio ambiente sustentable y a la democracia; será participativa, obligatoria, intercultural, democrática, incluyente y diversa, de calidad y calidez; impulsará la equidad de género, la justicia, la solidaridad y la paz; estimulará el sentido crítico, el arte y la



cultura física, la iniciativa individual y comunitaria, y el desarrollo de competencias y capacidades para crear y trabajar.

La educación es indispensable para el conocimiento, el ejercicio de los derechos y la construcción de un país soberano, y constituye un eje estratégico para el desarrollo nacional”.

“En las aulas, la formación en temas viales es esporádica. Esto ocurre pese a que la Ley de Transporte Terrestre y Seguridad Vial, vigente desde 2008, dice que el Ministerio de Educación y la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) debían desarrollar y aplicar de forma obligatoria programas educativos referentes a estos temas. La idea era trabajar con los 3 millones de alumnos de educación básica, es decir de primero a décimo año, de las 16.000 instituciones que hay a escala nacional” (El Comercio, 2018).

Metodología

Se trata de una investigación no experimental de tipo explicativa que utiliza como método de investigación el análisis, debido a que es no experimental porque se la realiza sin manipular variables, tiene carácter explicativo el presente estudio debido a que permite investigar.

Las razones por las que las universidades de la ciudad de Ambato, como las universidades del Ecuador deben impartir la cátedra de Ley de Transporte Terrestre, Tránsito, y Seguridad Vial, es por la necesidad de concientizar a los estudiantes universitarios sobre el tema en estudio, así como crear organizaciones e iniciativas con fines educativos en materia de tránsito y seguridad vial y se emplea el método analítico porque posibilita descomponer la totalidad de la investigación en sus diferentes elementos, con la finalidad de poder estudiarlos de manera separada e independiente, en una forma detallada y exhaustiva, a cada uno de los puntos del tema en materia de educación, prevención en tránsito y seguridad vial.

La investigación no experimental es aquella que se realiza sin manipular deliberadamente variables. Es decir, es investigación donde no hacemos variar intencionalmente las variables independientes. Lo que hacemos en la investigación no experimental es observar fenómenos tal y como se dan en su contexto natural, para después analizarlos. (Hernandez Sampieri, Fernández, & Batista, 2001)

Tipo explicativo: “Su intereses se centra en explicar por qué ocurre un fenómeno y en qué condiciones se manifiesta, o por qué se relacionan dos o más variables” (Hernandez Sampieri, Fernández, & Batista, 2001)

Método analítico: “Es aquel método de investigación que consiste en la desmembración de un todo, descomponiéndolo en sus partes o elementos para observar las causas, la naturaleza y los efectos. El análisis es la observación y examen de un hecho en particular”. (Ruíz Limón, 2006)

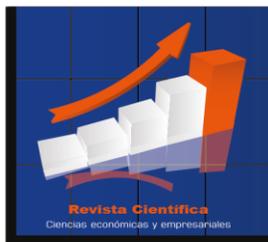
Por lo que el trabajo permitirá analizar el deber que tienen las universidades ecuatorianas de capacitar, educar a sus estudiantes en materia de tránsito y seguridad vial, para alcanzar este objetivo se procederá a detectar las razones por las cuales no se imparte la cátedra de Tránsito en las universidades ecuatorianas.

Una de las principales razones por las que los centros universitarios no educan a sus estudiantes en materia de tránsito es porque desgraciadamente en el Ecuador mucha gente piensa que no vale la pena invertir dinero en prevención de los accidentes, porque si esto se lo utilizará por el Gobierno como estrategia para afrontar esta problemática en poco tiempo se obtendrían resultados favorables, porque no existe en el mundo dinero mejor utilizado, que en el de prevenir cualquier situación y no esperar a que ocurran los accidentes de tránsito para recién ahí comenzar a pensar en qué es lo que se debe hacer para tratar de evitarlos.

Además las Universidades están preocupadas en dictar las cátedras tradicionales a sus estudiantes y no ven más allá, esto es en la obligación que tienen los centros superiores de estudios para vincularse con la sociedad y esto se lo puede conseguir educando a sus estudiantes en materia de tránsito, para que ellos se conviertan en los porta voces ante la comunidad de lo que se debe hacer para prevenir, evitar los accidentes de tránsito.

Se debe realizar un verdadero cambio en las mallas curriculares universitarias, donde en el primer semestre de todas las carreras conste la materia de transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, con el objetivo de lograr prevenir y por ende disminuir los accidentes de tránsito, así como el gran número de personas fallecidas, lesionadas y heridas.

Las fuentes documentales iniciales serán los libros de autores reconocidos en la temática nacionales e internacionales, de igual manera se consultarán las resoluciones y declaraciones emanadas de los organismos internacionales especializados, así como el marco regulatorio del



Ecuador en el problema de estudio. También serán referencia obligatoria los informes derivados de algunas organizaciones no gubernamentales (ONG) especializadas en Materia de Tránsito.

Resultados

Cuadro 1. Número de siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos en sitio por año de ocurrencia a nivel nacional

| NIVEL NACIONAL | Número de siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos en sitio por año de ocurrencia | | | | | | | | | | | |
|-----------------------------------|------------------------------------------------------------------------------------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------------------|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 (Enero-Julio) |
| Número de siniestros de tránsito. | 19.664 | 21.528 | 25.588 | 24.626 | 23.854 | 28.169 | 38.658 | 35.706 | 30.269 | 28.967 | 25.530 | 14.111 |
| Número de lesionados | 11.284 | 15.034 | 20.168 | 19.113 | 18.282 | 22.651 | 27.668 | 25.234 | 21.458 | 22.018 | 19.858 | 11.231 |
| Número de fallecidos en sitio | 1.343 | 1.998 | 2.313 | 2.049 | 2.242 | 2.277 | 2.322 | 2.138 | 1.967 | 2.153 | 2.151 | 1.195 |

Elaboración: Agencia Nacional de Tránsito. **Fuente:** Policía Nacional del Ecuador -DNCTSV, Comisión de Tránsito del Ecuador-CTE, Municipio de Cuenca-EMOV, Municipio de Loja-UCOT, Municipio de Manta, Municipio de Ambato, Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil-ATM, MOVIDELNOR EP, Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito-AMT, Municipio de Santo Domingo. * Datos actualizados al 31 de julio de 2019.

Cuadro 2. Número de siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos en sitio por año de ocurrencia en la provincia de Tungurahua

| TUNGURAHUA | Número de siniestros de tránsito, lesionados y fallecidos en sitio por año de ocurrencia | | | | | | | | | | | 2019 (Enero-Julio) |
|------------|------------------------------------------------------------------------------------------|------|-------|-------|------|------|-------|-------|-------|-------|-------|--------------------|
| | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 | 2017 | 2018 | |
| SINIESTROS | 992 | 961 | 1.189 | 1.173 | 982 | 979 | 1.742 | 1.735 | 1.439 | 1.120 | 1.407 | 781 |
| LESIONADOS | 467 | 594 | 783 | 732 | 619 | 737 | 821 | 1.006 | 844 | 761 | 689 | 376 |

| | | | | | | | | | | | | |
|------------|----|----|-----|-----|-----|----|----|----|----|----|----|----|
| FALLECIDOS | 87 | 77 | 111 | 100 | 109 | 68 | 91 | 90 | 93 | 92 | 73 | 39 |
|------------|----|----|-----|-----|-----|----|----|----|----|----|----|----|

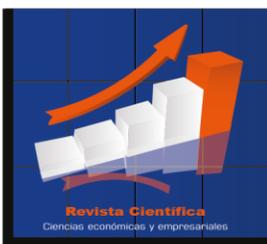
Elaboración: Agencia Nacional de Tránsito. **Fuente:** Policía Nacional del Ecuador -DNCTSV, Comisión de Tránsito del Ecuador-CTE, Municipio de Cuenca-EMOV, Municipio de Loja-UCOT, Municipio de Manta, Municipio de Ambato, Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil-ATM, MOVIDELNOR EP, Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito-AMT, Municipio de Santo Domingo.

* Datos actualizados al 31 de julio de 2019.

Cuadro 3. Siniestros de tránsito según tipo o clase, enero – julio 2019

SINIESTROS DE TRÁNSITO SEGÚN TIPO O CLASE, ENERO - JULIO 2019

| CLASE O TIPO DE SINIESTRO | TOTAL | | MESES | | | | | | |
|--------------------------------------------------------------------------------------|---------------|-------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| | | | Enero | Febrero | Marzo | Abril | Mayo | Junio | Julio |
| SINIESTROS DE TRÁNSITO, SEGÚN TIPO O CLASE, ENERO - JULIO 2019. | | | | | | | | | |
| TOTAL | 14.111 | 100% | 1.903 | 1.926 | 2.072 | 2.003 | 2.010 | 2.102 | 2.095 |
| CHOQUE LATERAL | 3.931 | 28% | 522 | 572 | 544 | 545 | 568 | 606 | 574 |
| ATROPELLOS | 2.176 | 15% | 296 | 278 | 345 | 301 | 305 | 327 | 324 |
| ESTRELLAMIENTOS | 1.919 | 14% | 260 | 258 | 316 | 284 | 250 | 279 | 272 |
| CHOQUE POSTERIOR | 1.377 | 10% | 167 | 178 | 187 | 216 | 233 | 190 | 206 |
| LESIONADOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO, SEGÚN TIPO O CLASE, ENERO - JULIO 2019. | | | | | | | | | |
| TOTAL | 11.231 | 100% | 1.543 | 1.448 | 1.546 | 1.596 | 1.722 | 1.689 | 1.687 |
| CHOQUE LATERAL | 3.381 | 30% | 444 | 450 | 433 | 469 | 546 | 512 | 527 |
| ATROPELLOS | 2.112 | 19% | 272 | 278 | 326 | 291 | 300 | 321 | 324 |
| CHOQUE POSTERIOR | 983 | 9% | 119 | 95 | 124 | 169 | 176 | 148 | 152 |
| FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO, SEGÚN TIPO O CLASE, ENERO - JULIO 2019. | | | | | | | | | |
| TOTAL | 1.195 | 100% | 165 | 155 | 185 | 193 | 175 | 173 | 149 |



| | | | | | | | | | |
|------------------|-----|-----|----|----|----|----|----|----|----|
| ATROPELLOS | 294 | 25% | 39 | 41 | 54 | 40 | 35 | 42 | 43 |
| PÉRDIDA DE PISTA | 171 | 14% | 21 | 31 | 24 | 28 | 34 | 22 | 11 |
| CHOQUE FRONTAL | 180 | 15% | 19 | 27 | 26 | 27 | 33 | 25 | 23 |
| ESTRELLAMIENTOS | 119 | 10% | 15 | 16 | 15 | 24 | 18 | 20 | 11 |

Elaboración: Agencia Nacional de Tránsito. **Fuente:** Policía Nacional del Ecuador -DNCTSV, Comisión de Tránsito del Ecuador-CTE, Municipio de Cuenca-EMOV, Municipio de Loja-UCOT, Municipio de Manta, Municipio de Ambato, Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil-ATM, MOVIDELNOR EP, Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito-AMT, Municipio de Santo Domingo. * Datos actualizados al 31 de julio de 2019.

Causas

Siniestros

1. Conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor).
2. Conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.
3. No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos.
4. No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede.

Lesionados

1. Conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor).
2. No guardar la distancia lateral mínima de seguridad entre vehículos.
3. Conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.
4. Realizar cambio brusco o indebido de carril.

Fallecidos

1. Conducir desatento a las condiciones de tránsito (celular, pantallas de video, comida, maquillaje o cualquier otro elemento distractor).
2. No mantener la distancia prudencial con respecto al vehículo que le antecede.

3. Conducir vehículo superando los límites máximos de velocidad.

Lugares donde ocurren con frecuencia accidentes de tránsito

La mayor cantidad de accidentes en el primer semestre del año 2018 se registró en la provincia de Guayas en el mes de mayo, con un total de 715; y le siguió Pichincha, con 698 y 696 en marzo y abril, respectivamente. Mientras que los meses en los que hubo más siniestros en todo el Ecuador han sido abril, con 2.130, y marzo, con 2.129. Las provincias de Azuay y Tungurahua, completan la lista con más accidentes de tránsito en el País.

Con relación al primer semestre del año 2017, los siniestros de tránsito durante el año 2018 se han reducido en un 13%, al bajar de 14.322 a 12.460 entre los meses de enero a junio.

Ciudades con mayor índice de muertos

La ciudad con más muertos por este tipo de siniestros en el primer semestre del año 2018 ha sido el Distrito Metropolitano de Quito, con 112, cifra que se ha reducido respecto al mismo período del año 2017, cuando llegó a 129.

Le sigue la ciudad de Guayaquil, con 96, pero en este caso esa cifra ha aumentado en esta ciudad, respecto a los 74 fallecidos entre enero y junio del año pasado.

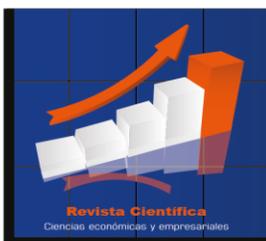
La ciudad de Santo Domingo de los Tsachilas, está tercera, con 41 muertos, ciudad en donde también han subido, debido a que en el año 2017, al mes de junio se registraban solo 34.

En cuarto lugar se encuentra ubicada la ciudad de Latacunga, con 31, cifra que por coincidencia es la misma del primer semestre del año pasado.

Respecto a la cantidad de fallecidos en el primer semestre del 2017, esta aumentó en 4,65%, al pasar de 1.011 el año pasado a 1.058 en el 2018. (El Universo, 2018).

Tungurahua

Los días que más se produjeron accidentes de tránsito en la provincia de Tungurahua fueron los fines de semana de viernes a domingo, además dentro de un horario comprendido entre las 16h00 a 21h00 y de 00h00 a 03h00.



Esto se debe generalmente por varias razones, por ejemplo el día viernes por ser fin de semana la mayoría de la gente sale de sus trabajos y se van a reuniones con sus amigos, o con familiares y debido al consumo de licor producen los accidentes de tránsito.

De igual manera los fines de semana en algunos sectores de las diferentes ciudades de la provincia de Tungurahua, por ejemplo en la ciudad de Ambato, en el sector del paso Lateral, como también en la vía del paseo ecológico en el sector de la parroquia rural de Santa Rosa, se realizan los muy conocidos piques, donde participan gran cantidad de gente con sus vehículos, siendo lugares en donde también se consume licor con las consecuencias ya anotadas.

Así como también se producen los accidentes de tránsito por la impericia o la imprudencia del chofer, quien no está entrenado para conducir vehículos a altas velocidades y fácilmente pierde el control del mismo, provocando accidentes de tránsito fatales.

Mientras que los días sábados y domingos se realizan varias actividades sean deportivas, fiestas familiares, reuniones particulares como cumpleaños, bautizos, matrimonios, etc., donde igualmente no falta el consumo de licor y al manejar ebrios igual ocasionan accidentes de tránsito, que muchas de las veces producen fatales consecuencias.

Causas (La Hora, 2018):

1. Impericia e imprudencia del conductor
2. Conductores en estado de embriaguez

Fuente: Dirección de Tránsito de la Subzona de Policía que tiene competencia en los distritos de Ambato Norte, Ambato Sur, Patate, Píllaro, Quero y Baños

Lugares donde se registran mayor índice de accidentes en Tungurahua

En el cantón Pelileo, ingresos norte y sur de la ciudad de Ambato, paso lateral de la ciudad de Ambato y la Panamericana Norte, que conduce a la capital del Ecuador. (Barclay, 2019)

Siniestros y muertes causados por conducir bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos.

De acuerdo a las estadísticas obtenidas de la página web de la Agencia Nacional de Tránsito (Estadísticas, 2019), los siniestros de tránsito por consumo de alcohol o sustancias estupefacientes o psicotrópicas, indica que:

En el año 2017 ocurrieron 28.967 accidentes de tránsito en el país, las cuarta principal causa fue por conducir bajo influencia de alcohol o drogas 2.094 eventos (7,23%). Con respecto al número de muertos, por conducir bajo la influencia del alcohol o alguna droga perdieron la vida 155 personas (7,23%).

Mientras que en el año 2018, de los 25.530, accidentes de tránsito en el país, la sexta causa por conducir bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos, ocasionó 1.855 (7.27%) siniestros; en cuanto el número de fallecidos fue de 76 (3.53%).

A 31 de julio del año 2019, han ocurrido 14.111 siniestros, de los mismos 990 (7%) se ocasionaron por conducir bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos, y provocaron 36 (3%) muertes.

Cuadro 4. Siniestros y muertes causados por conducir bajo la influencia de alcohol, sustancias estupefacientes o psicotrópicas y/o medicamentos a nivel nacional

| AÑOS | | | | | |
|-------------------|-------------|-------------------|------------|-----------------------|---------|
| 2017 | | 2018 | | 2019 (Enero-julio) | |
| 28.967 SINIESTROS | | 25.530 SINIESTROS | | 14.111 SINIESTROS | |
| ACCIDENTES | MUERTES | ACCIDENTES | MUERTES | ACCIDENTES | MUERTES |
| 2.094 (7,23%) | 155 (7,23%) | 1.855 (7,27%) | 76 (3,53%) | 990 (7%) | 36 (3%) |

Elaboración: Agencia Nacional de Tránsito. **Fuente:** Policía Nacional del Ecuador -DNCTSV, Comisión de Tránsito del Ecuador-CTE, Municipio de Cuenca-EMOV, Municipio de Loja-UCOT, Municipio de Manta, Municipio de Ambato, Autoridad de Tránsito Municipal de Guayaquil-ATM, MOVIDELNOR EP, Agencia Metropolitana de Tránsito de Quito-AMT, Municipio de Santo Domingo. * Datos actualizados al 31 de julio de 2019.

Conclusiones

Que hasta la presente fecha no ha existido un compromiso total de los diferentes Gobiernos en desarrollar una verdadera política de programas educativos en la universidad ecuatoriana referente a la normativa de tránsito y seguridad vial, para que los estudiantes se concienticen en lo que se debe hacer al momento de sentarse frente al volante de un vehículo y de esta manera tratar de ser parte de la solución del problema disminuyendo los accidentes de tránsito.

Lamentablemente erradicar los accidentes de tránsito como es la palabra que ocupan muchos políticos es prácticamente imposible.

Que las estadísticas sobre los siniestros de tránsito siguen siendo altas a pesar de los esfuerzos realizados por los gobiernos de turno, por lo que al no existir una concientización sobre las prácticas y cuidados que deben tener los estudiantes universitarios en materia de tránsito y seguridad vial, es muy difícil que las cifras sobre accidentes de tránsito disminuyan.

Que el Gobierno es el ente autorizado así como responsable de buscar oportunidades para integrar organizaciones e iniciativas con fines educativos en materia de tránsito y seguridad vial. Lastimosamente en el Ecuador han existido varias organizaciones especialmente en los últimos diez años que han buscado evitar los accidentes de tránsito realizando diferentes capacitaciones y concientizaciones.

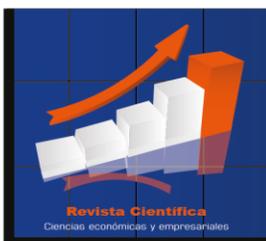
A pesar de haberse dictado cursos a los choferes profesionales, se ha capacitado sin embargo no en una forma masiva a los niños de las escuelas, a los estudiantes de los colegios, de las universidades, en materia de prevención.

Se han pintado los corazones azules, situaciones que en un primer momento han dado los resultados buscados, y que lamentablemente por no continuar con los mismos se vuelve a incrementar los accidentes de tránsito, es por esta razón que de nuevo se quiere retomar dicha iniciativa.

Referencias

1. Barclay, D. (3 de enero de 2019). Pelileo, cantón con más accidentes de tránsito. (La Hora, Entrevistador)

2. El Comercio. (17 de mayo de 2019). Víctor Jiménez: 'El problema de accidentes viales es tan grande que todos los esfuerzos son insuficientes'. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/entrevista-covial-seguridad-vial-ant.html>
3. El Comercio. (10 de diciembre de 2018). La educación vial en las aulas de colegios del Ecuador es débil. Obtenido de La educación vial en las aulas de colegios del Ecuador es débil
4. EL COMERCIO. (8 de marzo de 2018). La mujer ecuatoriana se enfrenta a desigualdad en el mundo laboral. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/mujer-ecuador-desigualdad-laboral-diadelamujer.html>
5. El Comercio. (23 de septiembre de 2018). Soraya Herrera: 'El Pacto por la Seguridad vial va a paso de tortuga'. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/pacto-seguridadvial-cavat-accidentesviales-transito.html>
6. El Universo. (17 de agosto de 2017). Pacto por la seguridad vial para reducir mortalidad en carreteras. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2017/08/17/nota/6333292/pacto-seguridad-vial-reducir-mortalidad-carreteras>
7. EL UNIVERSO. (8 de marzo de 2018). Las mujeres de Ecuador trabajan más horas y ganan menos que los hombres. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/03/08/nota/6657202/mujeres-ecuador-trabajan-mas-horas-ganan-menos-que-hombres>
8. El Universo. (17 de agosto de 2018). Tasa de fallecidos por accidentes de tránsito en Ecuador ha aumentado en el 2018. Obtenido de <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/08/17/nota/6908768/tasa-mortalidad-accidentes-transito-ecuador-ha-aumentado-2018>
9. FICVI. (2010). Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial. Trabajamos juntos contra la violencia vial. Obtenido de <http://contralaviolenciavial.org/conocenos/gmx-niv42.htm>
10. Fundación Cavat Nicole Paredes. (17 de agosto de 2017). Fundación Cavat forma parte del Pacto Por La Seguridad Vial. Obtenido de <http://cavat-nicoleparedes.org/2102/>

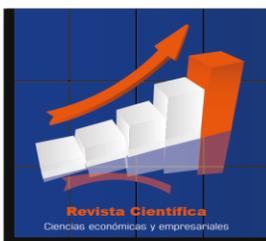


11. Fundación CAVAT Nicole Paredes. (8 de septiembre de 2017). Fundación Cavat trabajando en la Comisión Ocasional de Tránsito para la construcción de una normativa junto a Justicia Vial. Obtenido de <http://cavat-nicoleparedes.org/fundacion-cavat-formando-parte-de-talleres-a-favor-de-la-seguridad-vial/>
12. Fundación MAPFRE. (2019). Prevención y Seguridad Vial. Obtenido de https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/conocenos/a-que-nos-dedicamos/prevencion-seguridad-vial/
13. Hernandez Sampieri, R., Fernández, & Batista. (2001). Metodología de la Investigación. México: McGraw-Hill.
14. La Hora. (17 de mayo de 2018). Alcohol: Segunda causa de accidentes de tránsito en Tungurahua. Obtenido de <https://lahora.com.ec/tungurahua/noticia/1102157301/alcohol-segunda-causa-de-accidentes-de-transito-en-tungurahua>
15. Merizalde, M. B., & El Comercio. (4 de diciembre de 2017). Reducir los accidentes de tránsito a la mitad es la meta del Pacto Nacional por la Seguridad Vial. Obtenido de <https://www.elcomercio.com/actualidad/reducir-accidentes-transito-meta-educacionvial.html>
16. Ministerio del Interior. (31 de agosto de 2018). Pacto Nacional por la Seguridad Vial refleja resultados positivos. Obtenido de <https://www.ministeriointerior.gob.ec/pacto-nacional-por-la-seguridad-vial-refleja-resultados-positivos/>

References

1. Barclay, D. (January 3, 2019). Pelileo, canton with more traffic accidents. (The Time, Interviewer)
2. Trade . (May 17, 2019). Víctor Jiménez: "The problem of road accidents is so great that all efforts are insufficient." Obtained from <https://www.elcomercio.com/actualidad/entrevista-covial-seguridad-vial-ant.html>
3. Trade. (December 10, 2018). Road education in the classrooms of schools in Ecuador is weak. Obtained from Road education in the classrooms of schools in Ecuador is weak

4. TRADE. (March 8, 2018). Ecuadorian women face inequality in the workplace. Obtained from <https://www.elcomercio.com/actualidad/mujer-ecuador-desigualdad-laboral-diadelamujer.html>
5. Trade. (September 23, 2018). Soraya Herrera: 'The Pact for Road Safety is at a snail's pace'. Obtained from <https://www.elcomercio.com/actualidad/pacto-seguridadvial-cavat-accidentesviales-transito.html>
6. The universe. (August 17, 2017). Agreement for road safety to reduce road mortality. Retrieved from <https://www.eluniverso.com/noticias/2017/08/17/nota/6333292/pacto-seguridad-vial-reducir-mortalidad-carreteras>
7. THE UNIVERSE. (March 8, 2018). Ecuadorian women work longer hours and earn less than men. Retrieved from <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/03/08/nota/6657202/mujeres-ecuador-trabajan-mas-horas-ganan-menos-que-hombres>
8. The universe. (August 17, 2018). Rate of deaths due to traffic accidents in Ecuador has increased in 2018. Retrieved from <https://www.eluniverso.com/noticias/2018/08/17/nota/6908768/tasa-mortalidad-accidentes-transito-ecuador-ha-ampled-2018>
9. FICVI (2010). Ibero-American Federation of Associations of Victims Against Road Violence. We work together against road violence. Retrieved from <http://contralaviolenciavial.org/conocenos/gmx-niv42.htm>
10. Cavat Nicole Paredes Foundation. (August 17, 2017). Cavat Foundation is part of the Road Safety Pact. Retrieved from <http://cavat-nicoleparedes.org/2102/>
11. CAVAT Nicole Paredes Foundation. (September 8, 2017). Cavat Foundation working on the Occasional Traffic Commission for the construction of regulations along with Road Justice. Retrieved from <http://cavat-nicoleparedes.org/fundacion-cavat-formando-parte-de-talleres-a-favor-de-la-seguridad-vial/>
12. MAPFRE Foundation. (2019). Prevention and Road Safety. Obtained from https://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/conocenos/a-que-nos-dedicamos/prevencion-seguridad-vial/



13. Hernandez Sampieri, R., Fernández, & Batista. (2001). Investigation methodology. Mexico: McGraw-Hill.
14. The time. (May 17, 2018). Alcohol: Second cause of traffic accidents in Tungurahua. Retrieved from <https://lahora.com.ec/tungurahua/noticia/1102157301/alcohol-segunda-causa-de-accidentes-de-transito-en-tungurahua>
15. Merizalde, M. B., & El Comercio. (December 4, 2017). Reducing traffic accidents in half is the goal of the National Road Safety Pact. Obtained from <https://www.elcomercio.com/actualidad/reducir-accidentes-transito-meta-educacionvial.html>
16. Ministry of Interior. (August 31, 2018). National Pact for Road Safety reflects positive results. Obtained from <https://www.ministeriointerior.gob.ec/pacto-nacional-por-la-seguridad-vial-refleja-resultados-positivos/>

©2019 por los autores. Este artículo es de acceso abierto y distribuido según los términos y condiciones de la licencia Creative Commons Atribución-NoComercial-CompartirIgual 4.0 Internacional (CC BY-NC-SA 4.0) (<https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/4.0/>).