

## **INCIDENCIA DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL EJERCICIO DEL DERECHO A LA CIUDAD EN ECUADOR**

AUTORES: Glory Yisel Velázquez Domínguez<sup>1</sup>  
Ariel Núñez Piñón<sup>2</sup>  
Dania Elena Portelles Cobas<sup>3</sup>  
René Ramón Céspedes Hernández<sup>4</sup>



DIRECCIÓN PARA CORRESPONDENCIA: gyvd78@gmail.com

Fecha de recepción: 14/06/2019

Fecha de aceptación: 17/07/2019

### **RESUMEN**

Este trabajo expone una revisión bibliográfica del tema seguridad vial como derecho de ciudad, una problemática que afecta la preservación de la vida del hombre en condiciones de desarrollo, lo que incide de manera particular en la protección de un derecho fundamental: el derecho a la vida. El derecho a la ciudad es un término no muy usado, pero no por eso deja de ser un aspecto primordial en la seguridad vial ya que los ciudadanos están contantemente en este escenario de la vialidad y son actores fundamentales en el mismo. En el artículo se analizan y plantean los diferentes aspectos de este problema que se presentan para lograr el mantenimiento de las ciudades de manera sostenible, en particular la seguridad vial, la congestión y el deterioro de la infraestructura, los que se enfocan e inciden en la correcta movilidad de las personas en las ciudades y que forman parte de los derechos de los ciudadanos.

**PALABRAS CLAVE:** Seguridad; vialidad; derecho; ciudad; espacio

### **ANALYSIS OF THE INCIDENCE OF ROAD SAFETY IN THE EXERCISE OF THE RIGHT TO THE CITY IN THE ECUADOR.**

### **ABSTRACT**

---

<sup>1</sup> gyvd78@gmail.com

<sup>2</sup> Licenciado en derecho. Máster en Gestión y Planificación del Transporte. Profesor auxiliar. Docente-Coordenador de carrera. Instituto Superior Tecnológico Tecnoecuatoriano. Quito, Pichincha, Ecuador. E-mail: arielnp1974@gmail.com.

<sup>3</sup> Ingeniera Industrial. Máster en consultoría gerencial. Profesora auxiliar. Consultora independiente. Quito, Pichincha, Ecuador. E-mail: danielaportelles@gmail.com.

<sup>4</sup> Ingeniero en transporte. Profesor auxiliar. Especialista de operaciones y control de calidad en Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros y Docente en Instituto Superior Tecnológico Tecnoecuatoriano. Quito, Pichincha, Ecuador. Email: bellacuba\_ec80@hotmail.com.

This paper presents a bibliographical review of road safety as a right of the city, a problem that affects the preservation of human life in conditions of development, which has a particular impact on the protection of a fundamental right: the right to life.

The right to the city is a term that is not widely used, but that does not mean that it does not cease to be a fundamental aspect of road safety, since citizens are constantly on this road scenario and are fundamental actors in it.

The article analyzes and poses the different aspects of this problem that are presented to achieve the maintenance of cities in a sustainable manner, in particular road safety, congestion and deterioration of infrastructure, which focus and affect the proper mobility of people in cities and are part of the rights of citizens.

**KEYWORDS:** Safety; roads; right; city; space.

## INTRODUCCIÓN

El problema que se investiga se enfoca al análisis de cómo se comprende y aplica la seguridad vial en el país a partir de los diferentes enfoques que se le da de acuerdo al punto de vista de cada uno de los investigadores que han realizado estudios sobre el tema, así como por parte de los diferentes actores internacionales que hacen que este tema sea analizado por los Gobiernos partir de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas (ONU, 2015)

El análisis bibliográfico del presente estudio se centra en la seguridad vial, la movilidad como parte del desarrollo sostenible, y las políticas públicas sobre seguridad vial en Ecuador, con el objetivo de argumentar y concientizar que la movilidad, el transporte y seguridad vial son temas de seguridad ciudadana dentro del conocido derecho a la ciudad (Lefebvre, 1968), los que no han sido muy debatido por los grupos de interés de la sociedad, por lo los autores pretenden valorar los aspectos fundamentales recogidos en varios documentos publicados que permiten darle la importancia que reviste el tema.

De la misma forma, es objetivo de este trabajo que se conozca como son abordados estos temas, así como la poca repercusión que tienen en la sociedad por parte de los actores decisores, siendo muy útil para entender y accionar con la problemática de los accidentes del tránsito cuestión que es bien compleja en el país y que cada año se incrementa ,ya que en la medida que la ciudad se expande, el riesgo es mayor por lo que se debe de analizar como buscar soluciones sostenibles y de seguridad a la ciudadanía, centrando la atención en los elementos fundamentales del espacio público, la recuperación de la calidad de vida de los ciudadanos, la seguridad integral en las vías dentro de una ciudad, elementos integrantes todos del derecho a la ciudad.

## DESARROLLO

La seguridad vial como política pública en el Ecuador, es un término que una buena parte de la población alcanza a identificar su significado y finalidad, no obstante, por ser conocido o tener al menos una idea de su esencia, significa que la sociedad sea consciente de lo que en verdad encierra esta definición. En este sentido, resulta obligado retomar la esencia de estos términos con el objetivo de analizar sus consecuencias, en primer lugar, seguridad es un concepto que proviene del latín *securitas*, *-atis* que significa ´certeza´ o ´conocimiento claro y seguro de algo (Agamben, G., 2005). Seguridad también se puede identificar con algunos sinónimos como: certeza, certidumbre, confianza, convicción, evidencia, convencimiento y fe.

Seguridad también se entiende como una medida de asistencia, subsidio o indemnización, en este contexto, existen algunas palabras con significado similar como estabilidad, garantía, protección, asilo, auxilio, amparo, defensa y fianza. (Diccionario de la Lengua Española, 2019). La seguridad es coincidente con la característica de seguro, es decir, realza la propiedad de algo donde no se registran peligros, daños ni riesgos, una cosa segura es algo firme, cierto e indubitable. En consonancia plena con la seguridad de manera general, se interpone entonces una de sus modalidades, la Seguridad Vial.

La seguridad vial es el conjunto de acciones y mecanismos que garantizan el buen funcionamiento de la circulación del tránsito, mediante la utilización de leyes, reglamento y disposiciones y normas de conducta, bien sea como peatón, pasajero o conductor, a fin de usar correctamente la vía pública previniendo los accidentes de tránsito (Cabrera et al. 2009).

Algunas instituciones que trabajan con el término de Seguridad Vial, aportan de manera importante al contenido de esta definición. Se señala en este sentido, lo referido por la Fundación MAFRE(2013) que entiende por seguridad vial a la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito. Por tanto, tiene especial cuidado con los efectos que dichos incidentes pueden tener para la **vida y la salud** de las personas, de aquí que la seguridad vial es una preocupación global. (Sánchez-Toledo y Baraza, 2015)

Partiendo de estas bases conceptuales sobre lo que implica la Seguridad Vial; se ha observado con el devenir del desarrollo de los países y con la clara proyección de Organización de Naciones Unidas (ONU) en cuanto a los objetivos planteados para alcanzar el desarrollo sostenible en los países de la región latinoamericana y del resto del mundo, que la Seguridad Vial es un tema relevante y al que se debe atender de manera sistemática para lograr estos propósitos.

De este modo a nivel global, se establece una relación directa entre el alto porcentaje de ciudadanos que han perdido la vida en las vías por diversas causas y el aumento de la inseguridad producida por dichos siniestros. Es evidente que esta problemática actual afecta la preservación de la vida del hombre en condiciones de desarrollo, lo que incide de manera particular en la protección de un derecho fundamental: El derecho a la vida.

Resulta oportuno entonces, identificar como un elemento primordial en el contenido de la Seguridad Vial, la protección de la vida de las personas, no siendo este un elemento aislado, sino que vincula a otros dentro del entorno vial como el disfrute adecuado de espacios viales dentro de la ciudad. Esta tesis colabora en gran medida para que se tengan en cuenta de forma prioritaria, otros parámetros indispensables para la Seguridad Vial como la movilidad, infraestructura vial, cultura y educación vial y regulación jurídica en torno al tema.

La Seguridad vial y Movilidad como parte del Desarrollo Sostenible, implica satisfacer las necesidades del presente sin comprometer la capacidad de las futuras generaciones, garantizando el equilibrio entre el crecimiento económico, el cuidado del medio ambiente y el bienestar social. (Acciona ,2019)

En este sentido, según información que ofrece la ONU, las ciudades son parte importante en el progreso social y económico de las personas. Unido a ello, el mundo ha experimentado un crecimiento urbano sin precedentes en los últimos decenios, lo que conlleva a destacar como dato relevante que, en el 2015, cerca de 4000 millones de personas vivía en ciudades y se espera que en el 2030 esa cifra aumente hasta unos 5000 millones, razón suficiente para intentar mejorar la planificación y gestión urbanas con el objetivo de que los espacios urbanos sean más inclusivos,

seguros, recipientes y sostenibles, tal como se plantea el objetivo 11 del Desarrollo Sostenible. (ONU, 2016):

*De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.*

Ahora bien, son innumerables los problemas que se presentan para lograr el mantenimiento de las ciudades de manera sostenible, pero en particular la seguridad vial, la congestión y el deterioro de la infraestructura son algunos de los más comunes en la actualidad. Son estos precisamente los que se enfocan e inciden en la correcta movilidad e las personas en las ciudades y comunidades y que tienen correspondencia directa con el transporte y la seguridad vial.

La federación Iberoamericana de asociaciones de víctimas contra la violencia vial (FICVI,2019), de la cual Ecuador es miembro plantea que la necesidad estatal de gestionar y crear las condiciones para lograr los propósitos enunciados, lo que se traduce en que la ciudadanía requiere, a la par del desarrollo socioeconómico, mejores sistemas de transporte públicos seguros y eficientes, lo cual tiene importantes implicancias para la calidad de vida de la población, especialmente la más desfavorecida económicamente, que debe movilizarse con más frecuencia a sus actividades.

Las políticas para potenciar una movilidad sostenible (Comisión Europea, 2015) deben contemplar varios objetivos:

Configurar un modelo de transporte público más eficiente para mejorar la competitividad del sistema productivo.

Mejorar la integración social de los ciudadanos aportando una accesibilidad más universal.

Incrementar la calidad de vida de los ciudadanos.

No comprometer las condiciones de salud de los ciudadanos.

Aportar más seguridad en los desplazamientos.

El pasado 6 de febrero de 2019 se firmó un Convenio Marco de Colaboración Interinstitucional entre FICVI, la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT) y la Fundación CAVAT de Ecuador, con el objetivo principal de la generación e implementación de planes, programas, proyectos y actividades de formación, comunicación e investigación en materia de Seguridad Vial en el Ecuador, comprometiéndose en actuar bajo los siguientes campos de acción: creación, gestión, difusión y ejecución de campañas y estrategias comunicacionales en materia de seguridad vial; formación y capacitación a los actores que intervienen en la atención a víctimas de siniestros de tránsito, organización de congresos, seminarios, talleres, conferencias y eventos relacionados con la Seguridad Vial. (FICVI, 2019)

Un nuevo informe de la Organización Mundial de la Salud indica que las muertes por accidentes de tránsito continúan aumentando, con un promedio anual de ,35 millones de muertes, destacando que las lesiones causadas por el tránsito son ahora la principal causa de muerte de niños y jóvenes de 5 a 29 años. (OMS, 2018)

Sin dudas, este es un desafío no solo particular de un Estado sino global, debido al incremento de la accidentalidad en las vías aun cuando se han desarrollado considerablemente los sistemas de

transporte y se registran avances importantes en el tema. Sin embargo, ello constituye una preocupación significativa para la región, que provoca un enfoque de seguridad vial integrado con otros aspectos del desarrollo sostenible, tal como se proyectan las organizaciones implicadas a nivel internacional.

No se puede hablar ni sostener un criterio de Estado sobre Seguridad Vial sin que se tenga en cuenta una Movilidad Sostenible que marcha a la par del desarrollo. Al decir de un informe de la CEPAL (2017) sobre gobernanza de la seguridad vial, se exponen algunas cifras claras en torno al tema, como que el 45% de las muertes corresponden a usuarios vulnerables de las vías, es decir, peatones en un 22%, motociclistas en un 20% y ciclistas en un 2% y como problemática a resolver, se enfatiza en que la seguridad vial debía estar inserta dentro de una política de movilidad que le dé coherencia dentro del estado y que abarque de forma transversal la movilidad, la educación, la fiscalización, la institucionalidad y la información.

En este sentido, el foco en la movilidad, tanto urbana como rural, implica el desarrollo de una infraestructura vial segura y un sistema de transporte público seguro, eficiente y no contaminante.

Otra parte importante en la gestión de una seguridad vial adecuada y que responda a los intereses de la ciudadanía, lo constituye la seguridad en las vías de tránsito y movilidad, lo que se haría efectivo mediante la aplicación de las Convenciones de Circulación Vial y Señalización Vial de Viena (ONU, 2017), vigente, de las que se conoce muy pocos países de la región son partes contratantes, entre los que no se encuentra Ecuador.

En algunos países latinos y centroamericanos (CEPAL, 2017), se corrobora también una falta de regulación en algunos temas claves como el transporte de niños y niñas en las motocicletas o en el uso de las nuevas tecnologías. Estas nuevas tecnologías generan nuevas necesidades tanto normativas como de educación, formación y concienciación social que deben ser abordadas.

Un ejemplo exponencial es el Perú, que ante una mala planificación urbana, se ha centrado en promover espacios para la generación de una ciudad sostenible que tenga al peatón y su uso del espacio público como una prioridad mediante la construcción de ciclo-vías, metro, estacionamientos subterráneos y zonas de tránsito seguras para los peatones.

El caso de Colombia resulta interesante e inspirador, existe todo un aparato estatal encargado de velar y dar cumplimiento a la seguridad vial. Tal es así que, se idea un Plan Nacional de Seguridad Vial, el Observatorio de Seguridad Vial Nacional, la Agencia Nacional de Seguridad Vial con poder real, el Plan Ciudad de Seguridad Vial, que otorga prioridad a la seguridad vial en la política pública local donde prima la seguridad sobre la velocidad, empoderamiento de la cultura ciudadana en la ciudad desde edades tempranas de 1 a 10 años y las tendencias a la reducción de mortalidad, los Planes Empresariales de Seguridad Vial y la Licencia por puntos, así como el examen independiente para licencia y por último, el involucramiento de la ciudadanía en el tema (Cabrera & Prieto, 2013).

En Argentina, para afrontar los retos en materia de seguridad vial que presenta el federalismo, existe un Consejo Federal de Seguridad Vial, el cual agrupa la representación de los responsables de seguridad vial de las veintitrés provincias del país y la Ciudad de Buenos Aires, y que debe coordinar junto a la Agencia Nacional de Seguridad Vial del Ministerio de Transporte de la Nación, una política en torno al tema, en todo el territorio nacional. También se hace mención del caso costarricense donde el abordaje de la seguridad vial en el país es de carácter técnico, siendo únicamente la Junta Directa y la Dirección Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial de perfil político, los entes encargados de gestionar el tema. (CEPAL, 2017)

Sin dudas, las problemáticas surgidas en torno a la seguridad vial, deben ser tratadas independientes no solo al momento de gestionar su implementación a través de diferentes órganos e instituciones encargadas a nivel de Estado, sino que, del mismo modo, estos entes sean capaces de proyectar estrategias y metas nacionales en materia de seguridad vial para ser cumplidas y alejar paulatinamente las causas de lo que se proyecta como un tema de inseguridad ciudadana.

Las Políticas públicas sobre Seguridad Vial en Ecuador, referidas en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, vigente desde el año 2008 y modificada en el año 2014 (Asamblea Nacional, 2014); hace una especial referencia en su articulado introductorio a diversos aspectos relacionados con los objetivos, principios y garantías que ofrece el Estado a los ciudadanos en materia de transporte, tránsito y seguridad vial, con el fin de proteger a las personas y bienes que se trasladan de un lugar a otro por la red vial del territorio ecuatoriano.

Por tal motivo, se fundamenta entre otros principios, en el derecho a la vida, al libre tránsito y movilidad y a mejorar la calidad de vida del ciudadano; particulares de relevancia para este análisis, sin embargo, la normativa no precisa de manera clara, la esencia de lo que considera que es Seguridad Vial aun cuando sí se reflejan los distintos derechos que le asisten a los usuarios de la vía; entendidos como peatones, ciclistas y conductores en general.

Ahora bien, es claro que, si se tiene en cuenta lo anterior, se podría entender que un por ciento considerable de la ciudadanía tiene al menos noción de lo que debe hacer o tener para disfrutar de un ambiente seguro, no solo cuando de movilidad se habla sino también cuando de prevención, seguridad y vialidad se trata.

En contraposición a lo anterior, en la misma normativa, se detectan incongruencias en cuanto a la competencia de actuación de los órganos encargados de la seguridad vial. En la disposición transitoria décima novena se dispone que la Policía Nacional de Tránsito continuará en el control de las carreteras excepto en aquellas que se encuentran bajo jurisdicción de la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) y en la disposición transitoria vigésimo segunda se dispone que las sub-zonas de control de tránsito y seguridad vial seguirán funcionando hasta que los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD's) y las (CTE) asuman sus competencias.

Ello implica una disyuntiva importante donde la Policía Nacional ha realizado su trabajo, ciertamente muy limitado, a través de dos transitorias durante más de una década. Por lo que las competencias de tránsito y seguridad vial a nivel nacional se encuentran de la siguiente forma en la actualidad: la Policía Nacional del Ecuador con el 54.44%, los Gobiernos Autónomos Descentralizados con el 28.67%, la (CTE) con el 9.79% y las (ZND) con el 2.10%, cifras obtenidas en II Congreso Internacional de Transporte, Tránsito y seguridad vial desarrollado en el país recientemente.

De este modo, la responsabilidad de la red vial por parte de la Policía Nacional del Ecuador corresponde al 68.69% de las vías, el 30.57% lo asume la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) y el 0.74 % está en la responsabilidad de los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD's).

Con este simple análisis, se demuestra que la competencia para la debida actuación de los órganos implicados en materia de tránsito y seguridad vial, se encauza actualmente con proyecciones inadecuadas para lograr la protección ciudadana que se requiere. Esta problemática tiene sus orígenes en el aspecto legal, lo que de manera evidente ha dificultado la implementación de verdaderas y efectivas políticas públicas, que pudieran estar bien enfocadas desde el texto

constitucional pero no así en la regulación específica que continúa siendo un elemento fundamental en la ejecución de la visión del Estado.

Por otro lado, resulta muy importante que el individuo conozca el significado del término de Seguridad vial. Este proceso de conocimiento e información se precisa desde el aspecto legal, lo que sin dudas debe favorecer la participación ciudadana y el establecimiento de dichas políticas públicas en torno a su cumplimiento.

Otro aspecto importante y que indudablemente está relacionado con el anterior, es el alto índice de siniestralidad que persiste en el país, no solo en territorio urbano sino también rural. A pesar de que las cifras han disminuido en comparación a iguales periodos en años anteriores, continúa siendo un motivo de preocupación ciudadana y por supuesto de Estado. En este sentido es fundamental establecer la relación que existe entre la competencia de actuación en las vías, que conlleva el control y seguridad de las mismas con la inseguridad que se presenta en dichas vías a causa de los siniestros.

Como se aprecia ambos son consecuencias de una formulación legal que carece de eficacia al tratar de responder a las exigencias de una sociedad cada vez más inclusiva y sostenible y que, por ende, afecta la calidad de vida de los ciudadanos que en ella habitan.

Resulta oportuno entonces, ubicar en este análisis algunas estadísticas ofrecidas por la herramienta denominada Índice de calidad de vida, implementada por el Distrito Metropolitano de Quito en el año 2015, con base en una encuesta sobre condiciones de vida, sustentada en tres ejes principales, el primero en cuanto a Gobierno de territorio en su dimensión seguridad integral, expone que existe una satisfacción ciudadana del 90%. Sin embargo, dentro de esta dimensión se proyectan, como se había mencionado la seguridad pública y la privada y como parte de ambas, la seguridad vial; ya que en mayor medida depende de las políticas y regulaciones de Estado, pero sin dejar de reconocer la responsabilidad que tienen los ciudadanos en acoger esas políticas y regulaciones de Estado para su propia seguridad.

En este mismo orden de ideas, se visualiza el espacio público como concepto primordial para el entendimiento estatal y ciudadano de lo que encierra una verdadera seguridad integral para garantizar una calidad de vida elevada. En este punto es cuando la seguridad pública y vial confluyen en común donde lo que se pretende no es otra cosa que la ubicación de los ciudadanos en un ambiente seguro e inclusivo.

De acuerdo con Ramírez (2007) el espacio público debe de ser definido desde dos dimensiones, la Territorial que señala el lugar en común que tienen las personas para desarrollar sus actividades habituales y la Social, que permite el ejercicio de los derechos y obligaciones ciudadanas. Por tanto en la dimensión social, se configura el derecho a un espacio seguro, donde la movilidad sea cada vez más sostenible, equitativa y confiable. Ello se traduce en la necesidad ciudadana de que exista una voluntad estatal efectiva para alcanzar estos derechos, lo que bien se puede lograr, de conjunto con otros mecanismos, al desarrollar una política de seguridad vial inclusiva, transversal, sostenible y eficaz en beneficio de toda la sociedad y en especial de los grupos vulnerables.

En resumen, en cuanto a seguridad vial en el Ecuador, a pesar de los avances, persisten obstáculos que no hacen visibles ni eficaces los progresos en el tema. No solo es relevante analizar la actividad de los órganos encargados de su implementación y control; es necesario también vincular otros aspectos esenciales la regulación legal, la calidad de vida y el disfrute adecuado del espacio público donde se encuentran las vías para el tránsito confiable de todos sus ciudadanos.

Las políticas públicas para implementar una seguridad vial que responda a las necesidades de la ciudadanía no pueden diseñarse aisladas, deben constituir el mecanismo principal para su efectividad y lograr de forma mancomunada, el alcance de los derechos fundamentales de los ciudadanos, traducidos en el ejercicio pleno del derecho a la ciudad.

La Seguridad Vial como complemento del Derecho a la Ciudad, tiene como esencia desde sus inicios, con la propuesta de Lefebvre (1968) salvaguardar los más elementales derechos humanos del hombre, con relación al crecimiento acelerado e industrialización de las ciudades. Estos derechos que si bien, ya tenían un reconocimiento otrora a escala internacional, en esta ocasión estaban enfocados en los efectos que traería consigo el desarrollo y de manera centrada en la urbanización.

Con este escenario que primero se reconoce en Francia y luego de un largo proceso de estudio y asimilación global se declara la Carta Mundial del Derecho a la Ciudad (Foro Social de las Américas, 2004) lo que hoy es documento jurídico referencial para su implementación en los Estados.

Surge entonces un derecho emergente, el Derecho a la Ciudad, entendido como “el usufructo equitativo de las ciudades dentro de los principios de sustentabilidad, democracia, equidad y justicia social”, según lo descrito en la Carta internacional. En este sentido el documento en cuestión, también detalla de manera muy clara el contenido de este derecho esencial, el cual engloba una serie de derechos fundamentales y puntualiza otros dirigidos específicamente al entorno que envuelve a la ciudad.

Ahora bien, a tono con la anterior definición, es meritorio aludir a determinados criterios y enunciados de la citada Carta e importantes para estas reflexiones. En su artículo V Desarrollo urbano equitativo y sustentable, en apartado dos donde expresa: La planificación de la ciudad y los programas y proyectos sectoriales deberán integrar el tema de la seguridad urbana como un atributo del espacio público.

Con relación también al tema, en el artículo XIII Derecho al transporte público y la movilidad urbana, se expresa:

1. Las ciudades deben garantizar a todas las personas el derecho de movilidad y circulación en la ciudad, de acuerdo a un plan de desplazamiento urbano e interurbano y a través de un sistema de transportes públicos accesibles, a precio razonable y adecuado a las diferentes necesidades ambientales y sociales (de género, edad y discapacidad)
2. Las ciudades deben estimular el uso de vehículos no contaminantes y se establecerán áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.
3. Las ciudades deben promover la remoción de barreras arquitectónicas, la implantación de los equipamientos necesarios en el sistema de movilidad y circulación y la adaptación de todas las edificaciones públicas o de uso público y los locales de trabajo y esparcimiento para garantizar la accesibilidad de las personas con discapacidad.

Es indiscutible el enfoque integral y la significación que se le otorga desde el ámbito internacional al Derecho a la Ciudad, como también es innegable la respuesta que han ofrecido los Estados a este llamado de organismos internacionales. Sin embargo, no todos los países se han involucrado de la misma forma, y ello es resultado de la rápida y correcta asimilación que se ha



tenido de este documento tan importante para todos los territorios y en definitiva para las personas que habitan en ellos.

En este sentido, Ecuador no se visualiza como uno de los ejemplos más prominentes en el desarrollo de este derecho. No obstante, este particular constituye un punto esencial para dar continuidad a estas reflexiones. Primeramente, en el texto constitucional ha sido incluido el derecho a la ciudad a través del artículo 31, el mismo que establece:

Art. 31.- Las personas tienen derecho al disfrute pleno de la ciudad y de sus espacios públicos, bajo los principios de sustentabilidad, justicia social, respeto a las diferentes culturas urbanas y equilibrio entre lo urbano y lo rural. El ejercicio del derecho a la ciudad se basa en la gestión democrática de ésta, en la función social y ambiental de la propiedad y de la ciudad, y en el ejercicio pleno de la ciudadanía.

Esta regulación se dio a solo tres años de promulgada la Carta Mundial por el Derecho a la Ciudad, lo que evidencia inmediatez al incorporar este derecho al ordenamiento jurídico ecuatoriano.

Luego de varios años, según se reconoce en el Manifiesto de Adhesión a la Plataforma Ciudadana por el Hábitat y el Derecho a la Ciudad; a pesar de que la Constitución reconoce al derecho a la ciudad como uno de los derechos del Buen Vivir, los retos para lograr su pleno ejercicio y disfrute siguen vigentes frente a modelos de desarrollo urbano y territorial que han generado ciudades y asentamientos humanos con evidente segregación social y espacial, exclusión, débil participación ciudadana, deterioro ambiental e inequidad en el acceso a las oportunidades, servicios, equipamientos y espacios públicos. (FLACSO, 2016)

La sociedad y ciudades ecuatorianas se preparan entonces, luego de una década, para aportar a lo que será la Nueva Agenda Urbana 2030, a presentar en Hábitat III, se plantean tres ejes de acción y en uno de ellos, la Movilidad sostenible, accesible, segura e inclusiva, que argumenta: El actual modelo de ciudad basado en el automóvil es insostenible, aumenta la contaminación, expande la mancha urbana, disminuye la productividad, empeora la calidad de vida, agrava la segregación espacial y reduce la interacción entre sus habitantes. Por tanto, se debe propiciar una transformación hacia enfoques en modos de transporte más amigables con la sociedad y el medio ambiente, como caminar y andar en bicicleta.

Además, se debe impulsar la implementación de transportes públicos intermodales que ofrezcan soluciones integrales, efectivas y justas. Las políticas de movilidad deben tender a ser más más equitativas y sustentables, y considerar la equidad de género y atención a grupos vulnerables como niñez, juventud, tercera edad, y otros. Todos estos factores deben ser considerados al momento de pensar políticas públicas en los temas de movilidad para garantizar una ciudad accesible, segura e inclusiva.

Precisamente estos anhelos de la ciudadanía son el producto muchos años de desarrollo incipiente donde se ha constatado que ciertamente confluyen muchos factores en el establecimiento y sostenimiento de una ciudad equitativa, justa y sostenible. Por esta razón se vigente lo expresado por Harvey (2005), “el derecho a la ciudad no es simplemente el acceso a lo que ya existe, sino el derecho a cambiarlo a partir de nuestros anhelos más profundos” (p.9)

Harvey (2005) define el derecho a la ciudad como “la facultad que tienen las personas de transformar radicalmente a la ciudad y no solamente gozar de lo que ya existe en la misma” (Citado en Mathivet, 2009, p.12), sobre todo establece la importancia que tiene el cuidado y el mantenimiento que se merece el espacio público con la finalidad de construir una ciudad que

ofrezca condiciones de vida digna. Su noción comparte características con la definición establecida en líneas precedentes por Lefebvre.

Ahora bien, en consonancia con Lefebvre, “dotar de ciudad significa poseer servicios e infraestructura urbana, transporte, tener una centralidad, contar con plazas, mercados...etc para todos los pobladores que tengan acceso a ellos”. Con esta perspectiva se plantean varias interrogantes necesarias, ¿cómo recuperar el espacio público perdido?, ¿cómo proveer de mayor seguridad en las vías a los usuarios más vulnerables?, ¿cómo lograr una ciudad de los ciudadanos y no del automóvil? (Lefebvre ,1969)

En este marco, ya se configura con mayor claridad la relación de la seguridad como factor de complemento y en especial la seguridad vial, con el ejercicio pleno del derecho a la ciudad. Por esta razón el Foro Urbano Nacional II en Ecuador, se planteó como metas para el 2036, en primer lugar, “ciudades que generen espacios seguros para los peatones, para reducir y/o eliminar la congestión vehicular; ciudades que cuenten con aceras en buen estado y aptas para los peatones; entre otras, así mismo, se proyectó mecanismos de implementación como, “diseñar infraestructuras que permitan desplazarse de manera eficiente en la ciudad, que exista un incentivo a la movilidad a pie y en bicicleta como política pública, de aplicación obligatoria en todas las instancias de planificación; incluir a los peatones en la planificación urbana; fortalecer la política fiscal para contar con un transporte público de calidad e inclusivo y desmotivar el uso del vehículo privado”.

En cuanto a la relación planteada en párrafo anterior, dicho Foro identificó innumerables problemas específicos de la movilidad y el transporte, donde se incluye la seguridad vial. De entre muchas dificultades que persisten con el tiempo, señalamos algunas de relevancia para el tema como, por ejemplo, “incumplimiento de la normativa y falta de control, esto es que, se emplean los espacios destinados a los peatones y los ciclistas (veredas y ciclo vías) como parqueaderos de automóviles.

La autoridad pública privilegia el paso de automóviles aun cuando su responsabilidad es realizar actividades de control. En este marco, se privilegia a las minorías, es decir a quienes utilizan el automóvil privado como medio de transporte; el automóvil como símbolo de estatus, en el imaginario de la sociedad, el uso del automóvil representa bienestar; mientras más grande es el vehículo, mayor nivel de prosperidad simboliza, existe una resistencia desde algunos sectores de la sociedad a utilizar el transporte público, desde una óptica elitista y racista; inseguridad y miedo en el espacio público, las personas tienen la sensación de que el peatón no está seguro (por ejemplo, tiene miedo a cruzar la calle), lo que las impulsa a utilizar vehículos motorizados.

Esto no hace más que generar un círculo vicioso, en el que por el incremento de los vehículos motorizados se genera mayor inseguridad; lucha inequitativa por el espacio público, peatones, ciclistas y automóviles pugnan por el espacio público. Sin embargo, los peatones y ciclistas parten de una situación de desventaja en términos de seguridad. La distribución del espacio público debería tener una correspondencia con respecto a la proporción de la población de estos tres grupos. Por lo que el derecho a la ciudad es una justificación para la seguridad ciudadana.

## CONCLUSIONES

Se percibe una fuerte barrera jurídica y poca integradora para que órganos e instituciones responsabilizadas con la seguridad vial, actúen de manera coherente y organizada al momento de contrarrestar las causas que provocan inseguridad para la ciudadanía.

En cuanto a la seguridad vial en el Ecuador, a pesar de los avances, persisten obstáculos que no hacen visibles ni eficaces los progresos en el tema. No solo es relevante analizar la actividad de los

órganos encargados de su implementación y control; es necesario también vincular otros aspectos esenciales la regulación legal, la calidad de vida y el disfrute adecuado del espacio público donde se encuentran las vías para el tránsito confiable de todos sus ciudadanos.

Las políticas públicas para implementar una seguridad vial que responda a las necesidades de la ciudadanía se diseñan de forma aisladas, deben constituir el mecanismo principal para su efectividad y lograr de forma mancomunada, el alcance de los derechos fundamentales de los ciudadanos, traducidos en el ejercicio pleno del derecho a la ciudad.

No se propicia una transformación hacia enfoques en modos de transporte más amigables con la sociedad y el medio ambiente, como caminar y andar en bicicleta. Además, se debe impulsar la implementación de transportes públicos intermodales que ofrezcan soluciones integrales, efectivas y justas.

Las políticas de movilidad no tienden a ser más equitativas y sustentables, deben considerar la equidad de género y atención a grupos vulnerables como niñez, juventud, tercera edad, y otros, todos estos factores deben ser considerados al momento de pensar políticas públicas en los temas de movilidad para garantizar una ciudad accesible, segura e inclusiva.

Se genera un círculo vicioso, en el que por el incremento de los vehículos motorizados se genera mayor inseguridad; lucha inequitativa por el espacio público, peatones, ciclistas y automóviles pugnan por el espacio público. Sin embargo, los peatones y ciclistas parten de una situación de desventaja en términos de seguridad. La distribución del espacio público debería tener una correspondencia con respecto a la proporción de la población de estos tres grupos. Por lo que el derecho a la ciudad es una justificación para la seguridad ciudadana.

Existen incongruencias en cuanto a la competencia de actuación de los órganos encargados de la seguridad vial, se dispone que la Policía Nacional de Tránsito continuará en el control de las carreteras excepto en aquellas que se encuentran bajo jurisdicción de la Comisión de Tránsito del Ecuador (CTE) y en la disposición transitoria vigésimo segunda se dispone que las subzonas de control de tránsito y seguridad vial seguirán funcionando hasta que los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD's) y las (CTE) asuman sus competencias, debería ser integradora y que solo la policía nacional de tránsito como órgano rector se encargara de estas competencias y la ley del tránsito que se revisa en estos momentos de deberá fortalecer la institucionalidad y la seguridad vial.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Arciniega, H., (2011). Cartilla de Divulgación: Garantías Constitucionales (Primera Edición). Quito: Corte Constitucional para el período de transición.
- Aspilla, Y.; Rey, E. & Maturana, Z. (2015). Influencia de los elementos de la infraestructura en la seguridad vial de los usuarios de las carreteras interurbanas. Un estudio de caso, *Tecnogestión: Una mirada al ambiente*, 12 (1), Recuperado de <https://revistas.udistrital.edu.co/ojs/index.php/tecges/article/view/10564>
- Carrión, F., Erazo, J. (Coord.). (2016). El derecho a la ciudad en América Latina: Visiones desde la política. (Primera edición). Ciudad de México, México: LIBRUNAM
- Cite-Flacso., (2016). "La implementación de la Nueva Agenda Urbana: Experiencias y aportes desde América Latina" (Primera edición). Quito: GIZ
- Corporación Instituto de la Ciudad, (2014). Más allá de las fronteras: la población urbana en su proceso de integración urbana en la ciudad de Quito. (Primera edición). Quito:

ACNUR

Corporación Instituto de la Ciudad, (2009). Quito desarrollo para la gente: Región, gestión, ambiente, economía y participación. (Primera edición). Quito: Instituto de la Ciudad.

Corporación Instituto de la Ciudad, (2009). Quito desarrollo para la gente: Metrópolis, dinámicas, actores e indicadores. (Primera edición). Quito: Instituto de la Ciudad.

Corporación Instituto de la Ciudad, (2009). Quito, un caleidoscopio de percepciones – midiendo la calidad de vida- (Primera edición). Quito: Instituto de la Ciudad.

Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2018). “Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo: Correspondencias Jurídicas” (Primera Edición). Quito, Ecuador.

Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2018). “Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial, Uso y Gestión del Suelo: Conceptos básicos” (Primera Edición). Quito, Ecuador.

Ministerio de Desarrollo Urbano y Vivienda. (2018). “Memorias del foro urbano nacional II: Rumbo a Hábitat III” (Primera Edición). Quito, Ecuador.

Moreano, M., (2011). “Cartilla de Divulgación: Derechos y Ciudadanía” (Primera Edición). Quito: Corte Constitucional para el período de transición.

Nehls, N. (Comp.). (2008). El Derecho a la Ciudad en el mundo: Compilación de documentos relevantes para el debate. (Primera Edición). Ciudad de México, México: HIC-AL

Plataforma global por el derecho a la ciudad., (2016). “Comprender e implementar el derecho a la ciudad” (Primera edición). Brasil: Fordfoundation

Dirección Ejecutiva del Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica (2019). Recuperado de <https://www.csv.go.cr/direccion-ejecutiva>.