

Seguridad Ciudadana:
**escenarios
y efectos**

FLACSO - Biblioteca

Jenny Pontón y Alfredo Santillán compiladores

Seguridad Ciudadana:
**escenarios
y efectos**

FLACSO - Biblioteca



Programa Estudios de la Ciudad

El Programa Estudios de la ciudad tiene como finalidad investigar la problemática urbana, formular políticas de desarrollo local y formar investigadores/as y funcionarios/as que cuenten con los instrumentales cuantitativos y cualitativos para comprender y actuar en los procesos que se desarrollan en las ciudades.

Corporación Metropolitana de Seguridad Ciudadana

CORPOSEGURIDAD es una persona jurídica de derecho privado sin fines de lucro, cuya finalidad es recaudar y administrar los recursos para garantizar un sistema de seguridad ciudadana sostenible e integrado con niveles óptimos de profesionalismo y eficiencia.

Director de FLACSO sede Ecuador: Adrián Bonilla

Coordinador del Programa Estudios de la Ciudad: Fernando Carrión

Compilación del Libro Ciudad Segura Volumen 2: Jenny Pontón y Alfredo Santillán

Coordinadora del Boletín Ciudad Segura: Jenny Pontón

Temas Centrales: Marcia Maluf, Fernando Carrión, Marco Córdova, Jenny Pontón, Alex Tupiza, Pedro Montaño, Gustavo Lalama, Andreina Torres, Manuel Dammert, Alfredo Santillán, Juan Pablo Chauvin.

Colaboradores/as: Andrea Betancourt, Manuel Dammert, Gustavo Durán, Diana Mejía, Daniel Pontón y Alfredo Santillán.

Edición: Jenny Pontón

Revisión de textos: Antonio Villarruel

Diseño y diagramación: Santiago Ávila

Impresión: Crearimagen

Municipio del Distrito Metropolitano de Quito

Paco Moncayo

Alcalde Metropolitano de Quito

Luis Aliaga

Director Metropolitano de Seguridad Ciudadana

Gustavo Lalama

Director Ejecutivo de CORPOSEGURIDAD

ISBN: 978-9978-67-184-9

© **FLACSO sede Ecuador**

La Pradera e7-174 y Diego de Almagro

PBX: (539 – 2) 2328888

ciudadsegura@acso.org.ec

www.acso.org.ec

Quito-Ecuador

Primera edición: octubre 2008

Índice

Presentación	7
Introducción	9

I. Escenarios de la violencia urbana

Cronología de la violencia	23
Georreferenciación de la inseguridad	51
Violencia de género en el espacio público	77
Fútbol y violencias	107

2. Efectos de la violencia y la inseguridad

Percepción de la inseguridad	141
Violencia en los medios de comunicación	171
Los costos de la violencia	201
Privatización de la seguridad	229

3. Violencia social y debilidades institucionales

Violencia en el sistema educativo	263
Seguridad ciudadana y transporte urbano.....	291
Linchamientos urbanos	317
Sicariato en el Ecuador	345

¿Accidentalidad vial o violencia urbana?

Fernando Carrión M.

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

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

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

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

inmisericordemente y la cacería de pasajeros es insólita. En este modelo de gestión, los intereses están claramente presentes y representados, de tal manera que impiden cualquier modernización de la transportación

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

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

Notas:

1 Real Academia de la Lengua (2001). Diccionario de la Lengua Española. Vigésima segunda edición. Disponible en: http://buscon.rae.es/drae/SrvvtConsulta?TIPO_BUS=3&LEMA=accidente