

REINA DEL CAMINO: norma no excepción
Fernando Carrión M.

El 24 de diciembre pasado se produjo uno de los tantos accidentes viales que ocurren en las carreteras del país; con un saldo francamente doloroso: 38 personas fallecidas y 32 lesionadas, de los 83 pasajeros que llevaba el bus número 57 de la Cooperativa Reina del Camino. En este accidente se han encontrado muchas anomalías, como son: problemas mecánicos en los frenos y en la caja de cambios, superabundancia de pasajeros, exceso de velocidad, chofer sin licencia de conducir y distinto al que fue autorizado a la salida de la terminal de Quito y carencia de controles en los 300 kilómetros que recorrió el bus. La Comisión Nacional de Tránsito, que hizo posteriormente una auditoría de la Cooperativa Reina del Camino, llegó a la conclusión que 80 de los 130 buses tenían problemas de mantenimiento mecánico y solo 79 de los choferes pasaron la prueba de eficiencia correspondiente.

La Cooperativa de buses Reina del Camino –nacida en 1961- es el típico caso de los operadores comerciales de transporte terrestre en el país: se caracterizan por tener un modelo de gestión anacrónico e informal, que se mueve entre lo semicooperativo y semiempresarial, que se desarrolla en el marco de un frágil sistema regulatorio y de control, que hace que los operadores se beneficien y medren de esta dualidad y debilidad. En otras palabras, esta empresa (¿?) desgraciadamente no es la excepción sino la norma del funcionamiento del sector de la transportación comercial en el país.

Hay que señalar la existencia de muchas instituciones que interactúan en el sector, lo cual hace que las responsabilidades se diluyan al extremo de convertirse en tierra de nadie; allí están la superintendencia de compañías, la dirección Nacional de Cooperativas, la Policía Nacional, los municipios, el Concejo Nacional de Tránsito y el Ministerio de Transporte y Obras públicas, entre otras. Y también deben sumarse las federaciones de transportes y choferes, las escuelas de conducción y las asociaciones automotrices.

Los choferes trabajan al límite por la sobre explotación a la que están sometidos (bajos sueldos, no afiliación, horarios extenuantes), los buses tienen mantenimiento mínimo (cambio de aceite y gasolina), la renovación del parque es muy lenta (obsoleto) y las anticuadas formas artesanales e informales de gestión (no hay caja única), entre otros, muestran el anacrónico modelo de gestión del transporte.

En un contexto como el descrito no es difícil encontrar, por un lado, el incremento de los accidentes de tránsito y, por otro, la construcción de los “chivos expiatorios” que esconden los temas de fondo: los intereses hiper políticos y corporativos que están presentes de forma traslapada en cada una de las instituciones señaladas. De allí que el Ecuador se encuentre en el segundo lugar de la accidentalidad vial en Latinoamérica, gracias a que en esta década las personas fallecidas por accidentes viales subieron el 36%, superando significativamente a los homicidios.

Sin duda que la transportación colectiva debe ser transformada radical y urgentemente; mucho más si se trata de un sector estratégico, que es más significativo en este siglo, debido a que hemos entrado a nivel planetario la lógica de los flujos, la movilidad y el transporte .