



BENEMERITA UNIVERSIDAD AUTONOMA DE PUEBLA

FACULTAD DE DERECHO Y CIENCIAS SOCIALES

DIVISION DE ESTUDIOS DE POSGRADO

**FALTA DE MEDIDAS EFICACES PARA ENCAUSAR DE FORMA**

**COERCITIVA LA CULTURA VIAL DE LOS PEATONES**

TESIS QUE PRESENTA LA LICENCIADA EN DERECHO:

BIANCA CAROLINA AVELINO LIMA

PARA OBTENER EL GRADO DE

MAESTRA EN DERECHO TERMINAL CIVIL Y MERCANTIL

DIRECTORA DE TESIS: DRA. MIRIAM OLGA PONCE GOMEZ

CIUDAD UNIVERSITARIA, PUEBLA, A 05 DE OCTUBRE DE 2015

## **CARTAS O VOTOS**

## **DEDICATORIAS**

A mi familia y al amor de mi vida  
Marcelo Aguilar Pérez por todo su apoyo  
en esta investigación.

## **AGRADECIMIENTOS**

Agradezco infinitamente al Consejo Nacional de Ciencia y Tecnología por promover la investigación científica y por brindarme los medios para poder emprender y concluir los estudios de mi maestría; de igual manera agradezco a mi tutora la Doctora Miriam Olga Ponce Gómez, Defensora de los Derechos Universitarios de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla, por su orientación y apoyo en la realización de mi tesis. Asimismo, le doy las gracias a los catedráticos de la División de Estudios de Posgrado en Derecho de esta Benemérita Universidad Autónoma de Puebla por transmitir sus conocimientos y por su entusiasmo, esfuerzo y dedicación en formar a los mejores Maestros en Derecho de México y a la Universidad Nacional Autónoma de México por permitir mi estancia en el último semestre de la maestría para reforzar esta investigación.

## TABLA DE CONTENIDO

CARTAS O VOTOS .....	I
DEDICATORIAS.....	II
AGRADECIMIENTOS.....	III
TABLA DE ABREVIATURAS.....	VII
INTRODUCCION.....	VIII
EPÍGRAFE.....	XI
<b>CAPÍTULO I. LA IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD VIAL .....</b>	<b>1</b>
1.1 ¿POR QUÉ ES IMPORTANTE LA SEGURIDAD VIAL? .....	1
1.2 LA INTERVENCIÓN DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD .....	5
1.3 LOS COSTOS DE LOS ACCIDENTES VIALES .....	9
1.4 RECOMENDACIONES A LOS GOBIERNOS POR PARTE DE LA OMS EN SEGURIDAD VIAL .....	14
1.5 LA IMPORTANCIA DE LA EDUCACIÓN VIAL .....	26
1.5.1 CONCEPTO DE LA EDUCACIÓN VIAL.....	26
1.5.2 LA IMPORTANCIA DE LA ESCUELA EN MATERIA DE EDUCACIÓN VIAL .....	30
1.5.3 LA NECESIDAD DE SANCIONES PARA FOMENTAR LA EDUCACIÓN VIAL .....	37
<b>CAPÍTULO II MÉXICO Y LA SEGURIDAD VIAL.....</b>	<b>41</b>
2.1 MÉXICO COMO ESTADO MIEMBRO DE LA ORGANIZACIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS .....	41
2.2 ESTRATEGIA MEXICANA DE SEGURIDAD VIAL .....	44
2.3 PROGRAMA DE ACCIÓN ESPECÍFICO SEGURIDAD VIAL 2013 – 2018.....	50
2.3.1 OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PROGRAMA .....	54
2.4 DATOS DE ACCIDENTES VIALES EN MÉXICO .....	58
2.5 AUTORIDADES Y ORGANISMOS INVOLUCRADOS CON EL TRÁNSITO EN MÉXICO.....	66
2.5.1 SECRETARÍA DE MOVILIDAD.....	66
2.5.2 COMISIÓN METROPOLITANA DE TRANSPORTE Y VIALIDAD.....	68
2.5.3 INICIATIVA MEXICANA DE SEGURIDAD VIAL .....	69
2.5.4 SECRETARIADO TÉCNICO DEL CONSEJO NACIONAL PARA LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES .....	72
2.5.5 INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA .....	73
2.5.6 SUBSECRETARÍA DEL CONTROL DE TRÁNSITO.....	74
2.6 ACCIONES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL .....	75
2.6.1 LEY DE MOVILIDAD PARA EL DISTRITO FEDERAL.....	75

2.6.2 LEY DE TRANSPORTE Y VIALIDAD Y EL REGLAMENTO DE TRÁNSITO DEL DISTRITO FEDERAL.....	77
2.6.3 LEY DE VIALIDAD Y TRÁNSITO PARA EL ESTADO DE CHIHUAHUA.	78
2.6.4 REGLAMENTO DE LA LEY DE TRÁNSITO Y SEGURIDAD VIAL PARA EL ESTADO DE VERACRUZ .....	80
2.7 PUEBLA Y LA SEGURIDAD VIAL .....	83
2.7.1 DATOS DE ACCIDENTES VIALES EN PUEBLA .....	84
2.8 AUTORIDADES INVOLUCRADAS CON EL TRÁNSITO EN PUEBLA, PUEBLA	86
2.8.1 SECRETARÍA DE SEGURIDAD PÚBLICA Y TRÁNSITO MUNICIPAL.....	86
2.9 ACCIONES PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL EN PUEBLA, PUEBLA..	89
2.9.1 LEY DE VIALIDAD PARA EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA .....	89
2.9.2 CÓDIGO REGLAMENTARIO DEL MUNICIPIO DE PUEBLA .....	90
2.9.3 CÓDIGO CIVIL PARA EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA ..	92
2.9.4 CÓDIGO PENAL DEL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA .....	94
2.9.5 MONITOR VIAL DE PUEBLA.....	95
<b>CAPÍTULO III. DERECHO COMPARADO .....</b>	<b>98</b>
3. PERÚ .....	98
3.1 DATOS SOBRE ACCIDENTES VIALES .....	99
3.2 AUTORIDADES EN MATERIA DE TRÁNSITO EN PERÚ .....	101
3.2.1 MINISTERIO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES .....	102
3.2.2 MINISTERIO DEL INTERIOR .....	103
3.2.3 CONSEJO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL .....	104
3.3 SEGURIDAD VIAL PERÚ .....	106
3.3.1 ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL EN PERÚ .....	107
3.3.1.1 REGLAMENTO NACIONAL DE TRÁNSITO DE PERÚ.....	107
3.3.1.2 INFRACCIONES PARA PEATONES Y CONDUCTORES .....	109
4. ALEMANIA .....	113
4.1 DATOS SOBRE ACCIDENTES VIALES .....	114
4.2 AUTORIDADES EN MATERIA DE TRÁNSITO EN ALEMANIA .....	116
4.2.1 CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL EN ALEMANIA (DEUTSCHER VERKEHRSSICHERHEITSTRAT) .....	117
4.2.2 MINISTERIO DE TRANSPORTE (MINISTERIUM FÜR VERKEHR).....	123
4.3 ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL EN ALEMANIA .....	125
4.3.1 REGLAMENTO DE TRÁNSITO ALEMÁN (STRAßENVERKEHRS-ORDNUNG STVO).....	125
5. ESPAÑA .....	129
5.1 CIFRAS DE ACCIDENTES VIALES EN ESPAÑA .....	129
5.2 AUTORIDADES EN MATERIA DE TRÁNSITO EN ESPAÑA .....	132
5.2.1 DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO .....	132

5.2.2 CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO, SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE.....	134
5.2.3 MINISTERIO DE EDUCACIÓN, CULTURA Y DEPORTE .....	136
5.3 ACCIONES DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA.....	138
5.3.1 LEY DE TRÁFICO, CIRCULACIÓN DE VEHÍCULOS DE MOTOR Y SEGURIDAD VIAL .....	139
5.3.2 REGLAMENTO GENERAL DE CIRCULACIÓN .....	142
<b>CAPÍTULO IV: PROPUESTA .....</b>	<b>144</b>
4.1 ¿POR QUÉ SE DEBE PROMOVER UNA SEGURIDAD PEATONAL EN PUEBLA? 144	
4.2 PROPUESTAS.....	146
4.2.1 LA EDUCACIÓN VIAL COMO MEDIDA A LARGO PLAZO.....	147
4.2.2 SANCIONES PECUNIARIAS A PEATONES INFRACTORES EN PUEBLA, PUEBLA COMO MEDIDA A CORTO PLAZO .....	150
4.2.3 REFORMA AL CÓDIGO CIVIL PARA EL ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE PUEBLA .....	157
CONCLUSIÓN .....	160
FUENTES DE CONSULTA .....	162

## TABLA DE ABREVIATURAS

COMETRAVI	Comisión Metropolitana del Transporte y Vialidad
CONAGO	Conferencia Nacional de Gobernadores
CONAPRA	Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes
COTAM	
IMESEVI	Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial
INEGI	Instituto Nacional de Estadística y Geografía
LCT	Lesiones causadas por el tránsito
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONU	Organización de las Naciones Unidas
SEMOVI	Secretaría de Movilidad
STCONAPRA	Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes
StVo	<i>Straßenverkehrs- Ordnung</i>

## INTRODUCCION

En México en el año 2014 se registraron 16 mil muertes por accidentes viales y cada hora se registran en nuestro país 297 accidentes automovilísticos ocasionando un gran problema en nuestro país: siendo una de las principales causas de muertes, provocando un daño al Estado por 150 millones de pesos y México ocupa el octavo lugar en el mundo con más decesos causados por accidentes viales. Actualmente se cuenta con 860 mil mexicanos discapacitados ocasionados por percances automovilísticos, incrementándose 40 mil cada año, es un problema muy grave debido a que el 80% de los factores que intervienen en estos siniestros son humanos el 13% al entorno y el 7% al vehículo.

La Organización Mundial de la Salud ha establecido que del año 2011 a 2020 es el Decenio de la Seguridad Vial y por eso ha emitido diversas recomendaciones a los Estados Miembros para que mejoren sus medidas para mejorar la seguridad vial, sobre todo adoptar medidas de control de velocidad en los conductores. México, Puebla ha adoptado diversas recomendaciones en su normatividad de Tránsito y se han reducido los accidentes viales en un gran porcentaje pero evidentemente no todos los accidentes son ocasionados por los conductores de un vehículo es decir que los peatones provocan muchos accidentes por imprudencias al no respetar el semáforo en rojo, no cruzar por las esquinas, no utilizar los pasos peatonales, al utilizar patines, patinetas para desplazarse en la vía pública no respetando las normas establecidas en el Reglamento de Tránsito Municipal para el Estado de Puebla, se cometen estas infracciones con mayor frecuencia debido a que la única “sanción” que establece este Reglamento es una amonestación verbal por parte del agente de Tránsito y al no existir alguna sanción pecuniaria los peatones no se sienten obligados a respetar estas normas.

Se trata de prevenir y disminuir los accidentes viales ocasionados por peatones e inculcar en ellos una educación vial a través de sanciones pecuniarias en el caso de que ellos cometan alguna infracción y de tener una responsabilidad civil en el caso de que resulten culpables de algún siniestro vial. Por lo que la solución a este problema sería adicionar al Reglamento de Tránsito Municipal de Puebla un apartado sobre las sanciones pecuniarias al peatón en caso de cometer alguna infracción establecida en dicho Reglamento, con esto se reforzará y se creará una educación vial en los peatones ya que al no cumplirlo serán

multadas. Además de integrar en el Código Civil para el Estado de Puebla una reparación del daño a cargo de los peatones en caso de que resulten responsables de algún siniestro vial sería posible garantizar los daños que pudiera ocasionársele a la otra parte quedando en igualdad tanto conductores como peatones.

Esta investigación se encuentra dividida en cuatro capítulos, el primero de ellos se refiere al porqué es importante el tema de la seguridad vial, qué es, qué consecuencias trae como el daño al Estado y los traumatismos y secuelas que deja a los accidentados y sus familias, porqué es un problema de salud pública de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud y sus recomendaciones hacia los Estados Miembros, se habla acerca de la educación vial y qué conexión tiene con la seguridad vial así como cuáles son sus beneficios; el segundo capítulo trata de la situación vial en México, qué acciones ha tomado a nivel nacional en esta materia, las cifras a niveles nacionales, estadísticas de muertes y accidentados y qué tanto afecta a México incluyendo en este capítulo la delimitación de mi tema que es en Puebla, Puebla mencionado en él, las acciones que en este Estado se han implementado, qué mejoras ha habido, pros y contras de las acciones de seguridad vial, cifras y estadísticas de accidentes viales. El tercer capítulo es de derecho comparado donde se investigará la situación vial y las medidas preventivas que cuentan los países de altos ingresos como Alemania y España y de medios y bajos ingresos como Perú con la finalidad de poder hacer un análisis de que si las medidas pecuniarias hacia peatones que han implementado estos países si tienen un impacto en la seguridad vial y en qué podría adoptar Puebla México a fin de que mi propuesta sea viable y certera. En el último capítulo trataré el tema de mi propuesta acerca de adicionar al Reglamento de Tránsito Municipal de Puebla sanciones pecuniarias hacia los peatones que cometan alguna infracción establecida en dicho reglamento y que los peatones tengan una responsabilidad civil en caso de que provoquen algún accidente vial; como medida a largo plazo la implementación de la educación vial como asignatura desde el nivel primario a nivel secundario para que los ciudadanos conozcan las normas y como deben comportarse en la vía pública.

Desafortunadamente a este tema en el ámbito de la investigación en México no se le ha dado la importancia necesaria ya que no se encuentran libros de esta materia, la mayoría de la información de esta investigación fue obtenida por páginas del gobierno de diversos países en materia de seguridad vial. Los métodos empleados serán el documental y el derecho

comparado a fin de que la información, propuestas y conclusiones de mi tema sean sólidas, certeras y sumamente estudiadas para poder causar un impacto en Puebla.

## **EPÍGRAFE**

“Hacer política es tomar acciones  
para transformar el mundo”

Palmiro, Togliatti

## Capítulo I. La importancia de la Seguridad Vial

### 1.1 ¿Por qué es importante la seguridad vial?

Actualmente en el mundo miles de personas pierden la vida o sufren algún traumatismo por los accidentes viales dejando de manera temporal o permanente incapacitados a millones de personas. Los accidentes viales constituyen un problema de salud pública ya que nos afecta a todos; miles de hombres, mujeres y niños que se dirigen a la escuela o al trabajo pueden ser víctimas de estos accidentes dejando así familias y comunidades destrozadas. De igual forma millones de personas pasan largas semanas hospitalizadas por las lesiones que provocan estos siniestros quedando algunas de ellas sin la posibilidad de volver a trabajar o vivir su vida como solían hacerlo. “Millones de otras sufren lesiones corporales que, a veces, les afectan por el resto de sus vidas... Un patrimonio humano considerable se ve así aniquilado, arrastrando consigo consecuencias sociales y económicas sumamente importantes, lo cual permite apreciar hasta qué punto la seguridad vial constituye un desafío mayor de salud pública, a escala mundial”<sup>1</sup>

Los accidentes viales cada año aumentan y los gobiernos no han tomado las medidas suficientes para poder controlar y solucionar el problema, es una responsabilidad de todos ya que nos afecta en distintas maneras ya sea en menor o mayor proporción a todos. La seguridad vial debe tomarse como un tema prioritario en los gobiernos sobre todo en los países de bajos y medianos recursos debido a que son los que menos cuentan con medidas preventivas de seguridad vial. Es un problema creciente de salud pública que afecta de forma desproporcionada a los grupos vulnerables de la vía pública en particular a los que cuentan con menos recursos económicos. Representan los traumatismos causados por el tránsito para los países de ingresos bajos y medianos un costo del 1% al 2% de su producto nacional bruto. Es un gran reto enfrentarse a este tema porque se refleja claramente un aumento de la complejidad en el sistema social y tecnológico que produce modificaciones al ambiente sobre todo al urbano. Esta situación requiere de todas las perspectivas para planificar acciones

---

<sup>1</sup> Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito, Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, Ginebra, 2004, pág. 1, consultado el 24 de marzo de 2015 en [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/summary\\_es.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf?ua=1)

coordinadas y orientadas a disminuir la inseguridad vial y sus costosas y lamentables implicaciones socioeconómicas.

Los accidentes de tránsito son una plaga mundial que cada año acaba con la vida de un millón de hombres, mujeres y niños. Además otra gran parte de personas sufren discapacidades permanentes. Como ya habíamos mencionado la mayoría se producen en países de desarrollo y afectan a todos los usuarios de la vía pública. Es muy importante este tema, es prioritario ya que de acuerdo a datos de la Organización Panamericana de la Salud debe de ser uno de los temas prioritarios a nivel de salud pública por tratarse de una de las primeras causas de mortalidad en América. “La seguridad vial es un tema prioritario en la agenda de la Organización Panamericana de la Salud por tratarse de uno de las primeras causas de mortalidad en la Región de las Américas, principalmente en el grupo de 5 a 44 años, responsable anualmente de 142.252 muertes y un número estimado de lesionados por más de 5 millones”<sup>2</sup>, es por estas cifras que se necesita nuevas políticas públicas en materia de seguridad vial, ya que las lesiones causadas en estos accidentes de tránsito son la octava causa mundial de muerte y al primera entre jóvenes de 15 a 29 años de edad. Las tendencias de acuerdo a datos de la Organización Mundial de la Salud, los accidentes de tránsito se convertirán en 2030 en la quinta causa de muerte.

Los países de ingresos medios como México son los más afectados ya que son los que mayormente tienen tasas de mortalidad muy altas. “El 80% de las muertes por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos medios, que representan el 72% de la población mundial”<sup>3</sup>. Es por esto por lo que es tan importante el tema de la seguridad vial que representa una tragedia interminable a su vez constituyen una emergencia sanitaria y los gobiernos deben encontrar una solución a esta problemática que estamos viviendo ya que es un problema muy fuerte pero desatendido y la gente no toma conciencia del gran problema que es ya que de lo contrario sino se lleva a cabo o se busca hacer algo para resolverlo va a crecer el problema al grado a que podría convertirse la primera causa de muerte a nivel mundial. Es

---

<sup>2</sup> Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas, Organización Panamericana de la Salud, Washington D.C., 2009, pág. vi, consultado el 22 de marzo 2015 en

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009/gsrss\\_paho.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/gsrss_paho.pdf)

<sup>3</sup> Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013, Organización Mundial de la Salud, 2013, pág. 2, consultado el 05 de febrero del 2015 en

[http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/83798/1/WHO\\_NMH\\_VIP\\_13.01\\_spa.pdf](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/83798/1/WHO_NMH_VIP_13.01_spa.pdf)

un problema multisectorial porque no sólo afecta a las personas, sino que origina grandes costos al Estado en todos sus sectores como el sanitario, salud e infraestructura.

Dado a la magnitud del problema debo empezar por definir la seguridad vial que es el conjunto de políticas, estrategias, normas y actividades con el objetivo de crear un sistema de tránsito que proteja a los usuarios de la vía pública. La definición de que es la seguridad vial de acuerdo a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México es: “es la suma de condiciones por las que las vías están libre de daños o riesgos causados por la movilidad de vehículos. La seguridad vial está basada en normas y sistemas por la que se disminuyen las posibilidades de averías y choques y sus consecuencias. Su finalidad es proteger a las personas y bienes, mediante la eliminación o control de los factores de riesgo que permitan reducir la cantidad y severidad de los siniestros de tránsito.”<sup>4</sup>

De igual forma otro concepto de seguridad vial es: “la seguridad vial es un proceso integral donde se articulan y ejecutan políticas, estrategias, normas, procedimientos y actividades que tienen por finalidad proteger a los usuarios del sistema de tránsito y su medio ambiente, en el marco el respeto a sus derechos fundamentales”<sup>5</sup> La seguridad vial es una responsabilidad para todos que debe contar con la participación de todos los niveles de gobierno encargados de esta tarea para implementar una mejora en el desarrollo de estrategias con el fin de intervenir de manera eficiente en la creación de normas de tránsito adecuadas así como la búsqueda y vigilancia de su aplicación en el sistema, así como una adecuada infraestructura dirigida a todos los usuarios de la vía pública tanto conductores como peatones. Como la responsabilidad es de todos también se necesita que exista una participación social de la gente en el cumplimiento de las normas “la seguridad vial contempla los proceso de implementación de políticas públicas locales, a través de la participación social, la gestión local en seguridad vial, la descentralización o ingeniería, entre otros”<sup>6</sup>

---

<sup>4</sup> Acciones para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2012, pág. 77, consultado el 25 de febrero de 2015 en [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/ajardon/Material/Acciones\\_Seguridad\\_Vial.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/ajardon/Material/Acciones_Seguridad_Vial.pdf)

<sup>5</sup> Ministerio de Salud, Políticas Municipales para la Promoción de la Seguridad Vial, Cuadernos de Promoción de la Salud, no. 8, Lima, 2005, pág. 15, consultado el 01 de marzo de 2015 en [http://bvs.minsa.gob.pe/local/PROMOCION/152\\_polmun.pdf](http://bvs.minsa.gob.pe/local/PROMOCION/152_polmun.pdf)

<sup>6</sup> Guía de educación en seguridad vial para profesores y tutores de primaria, Ministerio de Educación, Perú, pág. 11, consultado el 28 de abril de 2015 en

Un accidente de tráfico se define de acuerdo a la Secretaría de Comunicaciones y Transportes de México como “cualquier acontecimiento casual o eventual, tanto de origen mecánico, ambiental, físico o humano, no intencionado, que se produce como consecuencia o con ocasión del tránsito de vehículos que intervienen, quedan de manera anormal dentro o fuera de la calzada, y en el que, además, se produce la muerte o lesiones en las personas o se producen daños materiales a los vehículos o la infraestructura vial y urbana”<sup>7</sup> Asimismo se debe definir qué es un peatón de acuerdo al Ministerio de la Educación en Perú peatón es: “Se consideran como peatones a todas las personas que transitan a pie por las vías (calles, pistas, veredas, y caminos), quien empuja un coche, una silla de ruedas o conduce a pie un triciclo o ciclomotor de dos ruedas”<sup>8</sup>. Yo difiero con esta definición debido a que considero que peatón es toda persona usuaria de la vía pública siempre y cuando no utilice un vehículo de automotor en calidad de conductor o pasajero ni que sea usuario de algún transporte público. “En México es aceptada con suficiencia la denominación de hecho producido por tránsito de vehículos; ya que el término hecho aleja el concepto del azar y de un incidente fortuito, dejando así abierta la posibilidad del estudio forense a un acto enteramente voluntario que bajo el arbitrio racional del ser humano decide su medio de traslado de un lugar a otro...”<sup>9</sup>

Un usuario del transporte público es la persona que es transportada dentro de un vehículo con la condición de que pague un importe económico en contraprestación al servicio de traslado. Un ciclista son las personas que se movilizan en vehículos de dos o tres ruedas propulsados exclusivamente por el esfuerzo de quien lo conduce.

Un conductor es la persona que maneja un vehículo motorizado en la vía pública teniendo derechos y obligaciones establecidos en el Reglamento de Tránsito.

---

<http://www.mtc.gob.pe/cnsv/educacion/Guias%20Educativas%20--/Guia%20Ed.Vial%20Secundaria%20FINAL...pdf>

<sup>7</sup> Acciones para el fortalecimiento de la Seguridad Vial, op. cit. pág. 15

<sup>8</sup> Guía de educación en seguridad vial para profesores y tutores de primaria, op. cit. pág. 31

<sup>9</sup> Hernández Mota, Juan Martín, Huellas e Indicios en los Accidentes de Tránsito, México, Flores Editor y Distribuidor, 2011, pág. 9

## **1.2 La intervención de la Organización Mundial de la Salud**

El tema de la seguridad vial es de prioridad para la OMS debido a que los objetivos primordiales de esta organización es que el humano goce del grado más alto de salud, en cuanto se habla de salud es tanto física como psicológica, se preocupa porque la salud es vital para el logro de seguridad y paz en las naciones que depende de la cooperación entre los ciudadanos y naciones, que el gobierno tenga la obligación de velar por la salud de sus gobernados.

La creación de la OMS surgió de la creación de la Organización de las Naciones Unidas en un 25 de abril del año 1945 en San Francisco, Estados Unidos reuniéndose representantes de cincuenta países del mundo a fin de crear una organización de carácter universal con la finalidad de preservar la paz y seguridad mundial promoviendo entre ellos la cooperación económica, social y cultural. Actualmente cuenta con ochenta y cinco países adscritos a esta organización pero como cuenta con temas a desarrollar e investigar tan amplios, cuenta con instituciones especializadas a fin de poder operar con mayor eficacia como la Organización Mundial de la Salud, autoridad coordinadora y directiva en materia de trabajo sanitario mundial . Ésta comenzó a operar el 7 de abril de 1948 cuando su constitución fue ratificada por los Estados Miembros de las Naciones Unidas actualmente contando con 193 Estados Miembros, marcando la fecha de inicio de sus operaciones como la de la conmemoración del día mundial de la salud. Como ya se ha mencionado anteriormente el objetivo primordial de esta organización es que todos los pueblos puedan alcanzar el mayor grado de salud posible y para cumplir con sus objetivos promueve la cooperación y asistencia a los gobiernos para tratar temas prioritarios en cuestión de salud pública en situaciones que se ameritan o sean muy graves para la población. Estimula medidas de prevención y control de enfermedades promoviendo mejoras y medidas que puedan ayudar a acabar con los problemas de salud que afectan a la población. En el año de 1997 se estableció que para el año 2000 sería el año en que todos tuvieran salud pública la cual se enfoca en áreas principales de la salud como son: educación, alimentación, agua potable, salud materno-infantil, inmunización, tratamiento de enfermedades, suministro de medicamentos y prevención y control siendo éste último en donde entra la seguridad vial, estableciendo medios de prevención para controlar estos siniestros que afectan a la salud de

los individuos de las poblaciones. “El Secretario General de las Naciones Unidas, en su informe de 2009 presentado a la Asamblea General, alentaba a que los Estados Miembros a que apoyarán los esfuerzos para establecer dicho Decenio, que brindaría una oportunidad para realizar actividades coordinadas y a largo plazo en apoyo de la seguridad vial a nivel local, nacional y regional”<sup>10</sup> Los asociados convienen en que es momento de empezar a actuar con medidas preventivas que colaboren en las inversiones de seguridad vial sobre todo en los países de bajos y medianos recursos, se necesite redefinir el objetivo de la seguridad vial establecer estrategias y programas sostenibles para que se pueda avanzar en las políticas de transporte y de movilidad.

Se han establecido también estructuras de colaboración para que los actores internacionales clave, los financiadores y las sociedades civiles así como un mecanismo de financiación para apoyar la aceleración de actividades en esta materia pero los elementos que faltan son la voluntad y recursos suficientes por parte de los gobiernos ya que muy pocos países invierten en este tema. Es por esto que la OMS declaró que este Decenio va dedicado al tema de la seguridad vial, ofrece un marco temporal para tomar medidas destinadas para crear un compromiso político a fin de darle la importancia que realmente merece el problema en asignar recursos y estrategias para prevenir el problema de los accidentes de tránsito, en especial los países de ingresos bajos y medianos, estos países pueden utilizarlo como adopción de las medidas y recomendaciones que establece la OMS y los países de ingresos altos para compartir sus experiencias y conocimientos o aprovechar e implementar nuevas medidas en su seguridad vial.

Se pide que los Estados Miembros lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial en el ámbito de infraestructura, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de la vía pública, la educación para la seguridad vial y la atención que existen después de los accidentes fijándose metas cada Estado Miembro. “En 2010, las comisiones regionales de las Naciones Unidas ultimaron un proyecto sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, el establecimiento de objetivos regionales y nacionales de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito, en cuyo informe definitivo se reconoce

---

<sup>10</sup> Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, Organización Mundial de la Salud, 2011, pág. 8, consultado el 06 de marzo de 2015 en [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/es/](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/es/)

el valor de fijar objetivos para mejorar la seguridad vial y se proporciona asistencia a los gobiernos de los países de ingresos bajos y medianos en la elaboración de esos objetivos”<sup>11</sup>

El principal rector en el que se basa el plan de seguridad vial es el formar un sistema seguro para los usuarios de la vía pública con la finalidad de desarrollar un sistema de transporte seguro tomando en cuenta el error humano y que se considere la vulnerabilidad del cuerpo humano para que no provoquen heridas ni traumatismos graves a las personas. También se enfoca en pasar la responsabilidad de los accidentes a las autoridades como agencias de tránsito, al sector sanitario, las escuelas y al sistema judicial así como a los usuarios de las vías públicas encima de que tienen la obligación de respetar las leyes y normas de tránsito esto es porque éstos últimos son de los factores más importantes en que un sistema vial se desarrolle de una manera segura y eficaz. Otro objetivo es que se implementen nuevos ordenamientos jurídicos en materia de seguridad vial con la finalidad de proteger a los usuarios y disminuir los accidentes de tránsito por lo que los principales acuerdos y convenios deben servir de base para los nuevos planes de seguridad vial sobre todo en los países de bajos y medianos recursos especialmente donde la seguridad vial no se ha establecido como un problema de salud pública o categorizada como calidad de vida.

Las finalidades de este Decenio son que se mejore la situación de la seguridad vial especialmente en países de menores recursos, brindándoles prioridad a los usuarios más vulnerables de la vía, así como reducir el número de muertes y traumatismos de los pobladores provocados por estos siniestros antes del año 2020. Esta meta se logrará en base a la formulación de estrategias de seguridad vial sostenibles, fijar cada Estado Miembro una meta para reducir el número de muertes antes de cumplirse el Decenio, el reforzamiento de infraestructura para la ejecución de los programas a nivel nacional, regional y mundial, fomentar una mayor inversión en la seguridad vial y a un mejor uso de los recursos económicos destinados a este tema existentes y a desarrollar la seguridad vial en toda su amplitud.

---

<sup>11</sup> *Ibidem*, pág. 9

Los países para poder elaborar un plan nacional de seguridad vial deben enfocarse en cinco pilares que les servirán de base para poder lograr que su plan sea sostenible y eficaz, siendo los siguientes:

Pilar 1: adherirse a los principales acuerdos o convenios de las Naciones Unidas en cuanto a la seguridad vial, establecer un organismo coordinador en sobre seguridad vial así como establecer organismos coordinadores, elaborar un plan en base a las prioridades y necesidades de cada Estado Miembro, especificar que responsabilidades y actividades tienen los organismos, identificación de que los proyectos que se apliquen a su país sean viables y el establecimiento de la recopilación de datos fidedignos y confiables. Fijar metas respecto al número de muertes y accidentes que existen en cada país, identificar las áreas problemáticas para mejorarlas, la utilización adecuada de los recursos destinados para la seguridad vial.

Pilar 2: “Aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de las carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente en los más vulnerables (por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los motociclistas). Ello se logrará mediante la aplicación de diversos acuerdos de la infraestructura viaria en el marco de las Naciones Unidas, evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad”<sup>12</sup>

Pilar 3: alentar un mejoramiento en cuanto a las tecnologías en materia de vehículos en tanto infraestructura como en normas así como que los Estados Miembros se apeguen a los lineamientos de normas del Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre vehículos, verificar si los vehículos cuentan con las medidas de seguridad necesarias como es el cinturón de seguridad, alentar la aplicación de las reglamentaciones de protección de los peatones y el aumento de las investigaciones sobre las tecnologías de seguridad establecidas para reducir los riesgos que sufren estos usuarios.

Pilar 4: elaborar programas para la obtención de una conducta respetuosa a las normas de tránsito por parte de los usuarios de la vía pública, observar las leyes y normas

---

<sup>12</sup> *Ibidem*, pág. 15

combinándolas con una educación, sensibilización y concientización pública para aumentar el respeto al reglamento de tránsito de cada Estado. En sí vigilar el cumplimiento de las obligaciones de los pobladores independientemente del rol que se tenga así como el desempeño y funcionalidad del transporte público; investigar y proponer políticas para reducir los traumatismos.

Pilar 5: mejorar el sistema sanitario en cuanto a la atención de víctimas, aumentando la capacidad de los sistemas de salud a fin que a las víctimas de estos siniestros obtengan un servicio de calidad eficaz a corto y a largo plazo. Estableciendo un lugar en la vía pública para que en caso de algún siniestro se puedan prestar los primeros auxilios a las víctimas, evaluar la calidad de la atención que brindan los hospitales especialmente en el área de urgencias y traumatismo y ortopedia, fomentar una investigación del número de muertes y accidentes que hay así como la introducción de un seguro de responsabilidad civil obligatorio.

De acuerdo a estadísticas de la Organización Mundial de la Salud en el año 1999 la carga de morbilidad en el mundo en el noveno lugar se encontraba las lesiones por accidentes de tráfico y que para el año 2020 será la tercera causa de morbilidad en este año. Con un estudio más reciente en la Región de las Américas (que corresponde a México) la primera causa de muerte en personas de un rango de edad entre 5 y 14 años son las lesiones causadas por el tránsito vial y la segunda entre los 15 y 44 años de edad. Es por esto que el gobierno debe tomar acciones para poder prevenir estos accidentes y todo lo que deja después de ello. Las lesiones de traumatismos fatales en la Región de las Américas representan el 39% de las personas que fallecen siendo los más afectados los usuarios vulnerables como los peatones, ciclistas o motociclistas.

### **1.3 Los costos de los accidentes viales**

Se debe aplicar las medidas adecuadas de tránsito dependiendo de las necesidades de cada país, además de reducir las lesiones y defunciones de estos traumatismos se lograría que el Estado no sufriera los grandes costos económicos que ocasionan estos accidentes. “Estimar los costos de los choques y los traumatismos puede ayudar a los países a comprender la

gravedad del problema que plantean y las ventajas de invertir en medidas para prevenirlos”<sup>13</sup>

La evaluación de los costos deberían ser tanto directos como indirectos, en los directos estarían contemplados los gastos de atención sanitaria, pre hospitalaria y rehabilitación e indirectos el valor de las pérdidas en los ingresos que dejaron de percibir por estar hospitalizados y ya no poder seguir trabajando para el mantenimiento de las familias. Muchos países de ingresos altos realizan anualmente estimaciones del costo de los choques y los traumatismos provocados por el tránsito y todas las pérdidas económicas y sanitarias que conllevan. En cambio los de ingresos bajos y medianos no llevan una estadística de estos datos lo que ocasiona un gran problema al querer definir los costos económicos que conllevan para ellos.

La OMS en el año de 2002 realizó un estudio donde las personas que sufrieron un traumatismo grave que se vieron en la urgencia de que recibieran atención médica una cuarta parte sufrieron de un traumatismo craneoencefálico, otros sufrieron de heridas abiertas y menormente fracturas de huesos. Estos estudios demostraron que en países tanto de altos como bajos y medianos ingresos los choques son la principal causa del traumatismo craneoencefálico. “Se comprobó que los traumatismos causados por el tránsito eran la principal causa de un 30% a un 86% de las hospitalizaciones por traumatismos en algunos países de ingresos bajos y medianos. ... la duración de la estancia hospitalaria de las personas con lesiones causadas por el tránsito era de 20 días. Estos pacientes representaban entre el 13% y el 31% de todas las personas atendidas por traumatismos y el 48% de la ocupación de camas en plantas quirúrgicas; eran, además los usuarios más frecuentes de los quirófanos y cuidados intensivos”<sup>14</sup>

El aumento de trabajo en los hospitales ocasiona un mayor gasto al Estado, no es lo mismo que el personal médico realice su trabajo habitual a que se incremente con personas internadas accidentadas la mayoría con traumatismos craneoencefálicos diariamente. Mayormente en los países de ingresos bajos y medianos no existen suficientes recursos hospitalarios para atender a todas las personas que ingresan a los hospitales, no hay camas suficientes, camillas, el área de radiología saturada, la atención ya no es la mejor debido a

---

<sup>13</sup> *Ibidem*, pág. 14

<sup>14</sup> *Ibidem*, pág. 15

que los doctores, enfermeras(os) tienen tanta demanda que ya les es imposible dar una atención debida a todos sus pacientes y más en el área de urgencias. Además de los costos económicos del hospital anteriormente mencionados también conlleva a un gasto de rehabilitación porque no todas las personas van a salir ilesas de algún accidente, puede que la atención hospitalaria les haya salvado la vida pero el problema es que pueden ser víctimas de alguna incapacidad ya sea temporal o permanente lo que genera un costo adicional vinculado con el gasto hospitalario. De igual manera las discapacidades permanentes destruyen la estabilidad de una familia ya que si la víctima es el proveedor de la casa, se ven involucrados en una situación muy difícil sobre todo si existen menores de edad, por el simple hecho de ya nunca poder volver a hacer la vida normal y obviamente ya no poder desempeñarse en el trabajo que tenían anteriormente, inclusive si se sufrió de quemaduras graves o cualquier desfiguración pueden ocasionar serios daños psicológicos y un trauma emocional muy grande.

En el fondo también atender a un familiar con alguna discapacidad origina un gran cambio en la vida no solamente de la víctima sino de toda la familia, debido a que se ve incapacitado para desarrollar una vida a la que estaba acostumbrada, ya sea de manera temporal o permanente brindar atención médica y apoyo psicológico es una gran responsabilidad, además de que exige mucho tiempo que a lo mejor sus familiares podrían ocuparlo en actividades remuneradas o en sus estudios y desgraciadamente tienen que adecuar sus actividades con las del familiar discapacitado. Otro gasto que pudiera ocasionar a las familias es el costo de contratar a algún abogado si se diera una situación legal sobre todo en el ámbito penal o por si se le tiene que reparar los daños a terceros en el ámbito civil. “Un estudio realizado en 1993 mostró que el 90% de las familias de fallecidos por causa de tránsito y el 85% de las familias de supervivientes que quedan discapacitados señalaron que su calidad de vida había descendido considerablemente”<sup>15</sup>

Los accidentes viales deben prevenirse, el Estado debe darle mucha importancia a este tema ya que la pérdida de los que mantienen a la familia y los costos funerarios y demás gastos hospitalarios o la atención que se les brinda a los discapacitados hacen que el patrimonio de la familia disminuya severamente o quedar endeudados de manera prolongada,

---

<sup>15</sup> *Idem*

siendo los más afectados los menores de edad ya que al cambiar su situación económica puede ser que ya no puedan seguir estudiando y se vean obligados a trabajar. “Más de la mitad de las víctimas mortales del tránsito tienen entre 15 y 44 años y el 73% son varones. Las personas de esta edad se encuentran en la época económicamente más productiva de su vida, por lo que al morir o quedar discapacitadas, sus familias sufren pérdida de ingresos”<sup>16</sup>. Las pérdidas no se limitan a la reducción de la productividad de los trabajadores ni a los traumatismos que afectan a las vidas privadas de las víctimas. El aumento de los costos para los servicios de salud y de la carga para las finanzas públicas también es importante. De acuerdo a las lesiones que se derivan de los atropellamientos los usuarios vulnerables son los que llegan a sufrir un mayor número de lesiones ya que tiene como consecuencia el encuentro violento entre un cuerpo humano y un vehículo en movimiento, consistiendo en varias etapas que pueden estar presentes en total o parcialmente pudiendo ser: un atropellamiento completo o incompleto. “En el caso de los atropellamientos la duración de la interacción peatón-vehículo sólo es de 0.056 seg. ... la altura del peatón atropellado y la velocidad determinarán el punto de contacto en el vehículo. Ahí se observarán daños producidos por cuerpo blando”<sup>17</sup>.

En un atropellamiento completo consta de varias etapas, la primera de ellas es la de choque o impacto que consiste en el choque de la víctima y el vehículo generalmente por sus partes anteriores “la localización de las lesiones en ella dependerán de la altura de las estructuras anteriores del automotor en contacto con la víctima, como la defensa, que puede ser baja o en el cofre que puede ser media o de gran altura; por tanto, las lesiones correspondientes a esta fase del atropellamientos de personas adultas frecuentemente se localizan en la mitad inferior de su cuerpo, a nivel de piernas, muslos, regiones glúteas o en la parte inferior de la región lumbar”<sup>18</sup>, por lo que es evidente que el resultado del impacto primario son las lesiones, el segundo impacto sería por el contacto violento entre la víctima ya sea con las estructuras, superiores o laterales del vehículo en un momento posterior al primer impacto y la consecuente proyección de la víctima. Las lesiones que podría tener en

---

<sup>16</sup> *Ibidem*, pág. 17

<sup>17</sup> Hernández Mota, Juan Martín, Huellas e Indicios en los Accidentes de Tránsito, México, Flores Editor y Distribuidor, 2011, pág. 55

<sup>18</sup> Aguilar Ruiz, Miguel Óscar y Navas Pérez, Joel y Olivares Alcalá, Reynaldo, Investigación criminalística en hechos de tránsito terrestre, 2ª edición, México, UBIJUS, 2009, págs. 72

este impacto secundario se localizan en la cadera, muslos, glúteos, espalda y cabeza provocando fracturas. “Existe un gran número de variables en el comportamiento del cuerpo humano al ser atropellado por “X” vehículo, de tal manera, que intervienen una serie de factores que se interrelacionan, encontrando entre otros: 1. El peso del peatón 2. La talla 3. Velocidad de deambulaci3n del peat3n 4. Edad 5. Problemas de salud 6. Sexo 7. Calle en que se da el hecho 8. Variables de la superficie de rodamiento 9. Hora en que se da el hecho 10. Tipo de veh3culo o arte con que es alcanzado el peat3n (costado, parte frontal, parte posterior, etc) 11. Velocidad del veh3culo 12. Caracter3sticas exteriores del dise1o del veh3culo involucrado”<sup>19</sup>

En la segunda fase del atropellamiento completo es la proyecci3n y ca3da, siendo la primera la trayectoria que sigue el cuerpo de la v3ctima en el espacio y la ca3da se produce cuando el atropellado es lanzado o proyectado contra el suelo, predominando los traumatismos o lesiones por contragolpe sobre el asfalto, las banquetas, principalmente en cabeza, cuello, hombros, codos, rodillas. En la tercera etapa se denomina fase de deslizamiento sobre el cofre que en esta fase se relaciona la velocidad del veh3culo y la naturaleza de los traumatismos ya que si el peat3n es golpeado por debajo se proyecta hacia arriba y cae sobre el motor pero si la velocidad es mayor la v3ctima puede ser lanzada a una altura donde posteriormente puede caer sobre el toldo del veh3culo o sobre el pavimento. En la fase de aplastamiento, cuarta fase, “se presenta cuando el cuerpo de la v3ctima es comprimido entre dos superficies contundentes que puede ser los neum3ticos, si 3stos pasan por encima de ella comprimi3ndola contra el suelo; pudiera tambi3n presentarse en caso de que la v3ctima sea presionada contra un poste, muro u otro veh3culo.”<sup>20</sup> Abarcando severas lesiones en todo el cuerpo dependiendo de la velocidad en que se tuvo el impacto; en la quinta fase llamada de desplazamiento o arrastre se refiere a que el cuerpo de la v3ctima queda enganchado al veh3culo y es arrastrado sobre el asfalto. Por 3ltimo se encuentra la fase de mutilaci3n que puede no ser tan com3n en los atropellamientos pero cuando llega a darse provoca cortes sobre todo en las extremidades inferiores de la v3ctima de acuerdo a la estructura del veh3culo. Con esta informaci3n podemos observar que las lesiones por atropellamientos pueden llegar a ser desastrosas sobre todo en el peat3n por lo que se deben

---

<sup>19</sup> Taxis Rojas, Tom3s A., *op. cit.*, p3g. 466

<sup>20</sup> Aguilar Ruiz, Miguel 3scar y Navas P3rez, Joel y Olivares Alcal3, Reynaldo, *op.cit.*, p3g. 75

tomar medidas para protegerlos y que su conducta se adecuó a la normatividad vial porque no siempre el conductor es el culpable.

Los traumatismos ocasionados deben considerarse como un problema de salud pública de carácter urgente, necesita ser una prioridad en los gobiernos sino se va a incrementar cada año las muertes, los costos económicos, los discapacitados, las pérdidas patrimoniales de las familias víctimas de estos accidentes. Es más, las recomendaciones que ha hecho la OMS en cuanto para prevenir estos accidentes interviene el riesgo que dependen de cuatro elementos que es la cantidad de movimiento de tránsito de todos los usuarios de la vía pública en una determinada población, la probabilidad de sufrir un choque o un accidente, la probabilidad del resultado de dicho accidente como una lesión y el resultado de una lesión.

#### **1.4 Recomendaciones a los gobiernos por parte de la OMS en seguridad vial**

Las recomendaciones que otorga la Organización Mundial de la Salud para prevenir estos accidentes ya que menciona que cualquier accidente de tránsito es prevenible debido al factor humano, siendo alguna de las principales factores de riesgo el exceso de velocidad, el consumo de bebidas alcohólicas o estupefacientes por parte del conductor, factores que distraen por ejemplo el uso de celulares, la no utilización del cinturón de seguridad, el no uso de casco en motociclista o en bicicletas así como la imprudencia de peatones en la vía pública por no respetar las normas de tránsito, por añadidura vemos que el factor humano es uno de los porcentajes más altos respecto al entorno, “se considera el factor más importante que hace al problema de seguridad vial una tarea pendiente en casi todos los órganos gubernamentales: el factor humano”<sup>21</sup> y la infraestructura; la conducta de los usuarios de la vía pública es la causante mayor de estos accidentes de tráfico, quiere decir que los accidentes viales son prevenibles si tomamos medidas para corregir estas conductas que solamente causan un daño inmenso a la sociedad y al Estado.

La OMS se ha encargado de divulgar información en todos los países adscritos a esta organización como es el caso de nuestro país con el objetivo de poder reforzar y mejorar las normas de seguridad vial para poder hacerlas eficaces y contundentes. “Se han hecho

---

<sup>21</sup> Acciones para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, *op. cit.*, pág. 17

verdaderos progresos para mejorar la seguridad vial y salvar vidas, pero este informe muestra medidas más rápidas y más concertadas para evitar la pérdida innecesaria de muchas más vidas en las vías públicas de todo el mundo”<sup>22</sup> . Se resalta la importancia de este tema ya que los traumatismos pueden prevenirse y predecirse en un gran porcentaje esto es porque es causado por el hombre que cabe someterse a un análisis racional y la aplicación de medidas correctivas.

Algunas de las recomendaciones que otorga el informe es que los gobiernos deben de promulgar y crear urgentemente leyes integrales para prevenir y evitar todos los factores de riesgo que conllevan estos accidentes, así como sensibilizar a la gente en este tema ya que puede pasar por desapercibido y pueden no estar enterados de la gravedad del problema, de igual manera mejorar la infraestructura para que sea segura para todos los usuarios de la vía pública y adoptar una política en la planificación de transportes y el uso de la tierra es decir que los gobiernos deben de examinar las formas de integrar las formas de desplazamiento no motorizada en sistemas de transporte seguros y eficaces. Ya que puede vincularse los accidentes con un crecimiento urbano descontrolado sin una adecuada planificación tanto de infraestructura como de transporte que en lugar de promover el transporte público se promueve la utilización del uso individual de automóviles compartiendo el espacio con grupos vulnerables que se desplazan a pie o en bicicletas.

En realidad son muy pocos los países que han invertido más en este tema de salud pública, siendo el primer país de mayor inversión en seguridad vial Costa Rica seguido de Estados Unidos. “Sólo ocho países informaron, estar invirtiendo en seguridad vial, donde Costa Rica es el país que más invierte en seguridad vial (US \$7.28 por habitante), seguido por Estados Unidos (US \$2.74 por habitante)”<sup>23</sup> . Sin duda es muy notable el poco interés que tienen los gobiernos en mejorar en el tema de seguridad vial porque no se le da la importancia ni la difusión necesaria a esta epidemia que está brotando en el mundo, por su parte es necesaria como recomendación la OMS que se ubique este tema como una prioridad en salud pública lo que hace necesario que se destinen recursos humanos y financieros para implementar acciones para combatirla e impulsar a los gobiernos con sus informes para

---

<sup>22</sup> Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013, *op. cit.*, pág. 11

<sup>23</sup> *Ibidem*, pág. 11

fortalecer las capacidades de los gobiernos para garantizar que la movilidad y el tránsito sean seguros, saludables y sustentables. “Se gasta relativamente poco en la aplicación de medidas, pese a que muchas intervenciones que permiten prevenir choques y traumatismos se conocen bien, se han probado lo suficiente y son rentables y aceptables para la población”<sup>24</sup>

De igual manera otra recomendación que hace es la de contar con una buena fuente fidedigna de datos relacionados con las muertes y lesiones con los accidentes viales. Es necesaria esta información con el objetivo de poder establecer metas para reducir los accidentes de este tipo ya que sin estos datos el gobierno no puede darse cuenta de la dimensión tan grande del problema que tiene su país. Por ejemplo en algunos países se define la muerte causada por el tránsito como la que ocurre después del momento del siniestro limitándola únicamente a las personas que fallecen en el lugar del choque, obteniendo cifras muy inciertas, debiéndose tomar en cuenta y como definición de muerte causada por el tránsito por la OMS como: “aquella que ocurre en los primeros 30 días posteriores al evento”<sup>25</sup> ya que de lo contrario se obtienen muchos problemas para el registro de la morbilidad. En México de acuerdo a datos de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes la define como: “persona que fallece debido a un accidente de tránsito, desde el momento de su ocurrencia hasta un periodo de 30 días posteriores al accidente”<sup>26</sup>

El registro de datos es muy importante debido a que pueden fijarse metas para reducir las muertes y el número de accidentes así como tener una certeza del problema de inseguridad vial que se está viviendo actualmente. La definición de muerte dada como la OMS es idónea ya que no todos los accidentes viales acaban con la muerte en donde sucedieron los hechos, sino también ocurre cuando están hospitalizadas pudiendo fallecer por todos los traumatismos que conlleva un accidente vial. Se necesita obtener información sobre el tipo de choques y la causa de éstos así como en las circunstancias detalladas en las que se produjeron, porque saber cómo se provocaron las lesiones, accidentes o muertes es una valiosa información para poder proponer una política pública de seguridad vial adecuada y tener certeza de su eficacia.

---

<sup>24</sup> Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito, *op. cit.*, pág. 2

<sup>25</sup> Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas, *op. cit.*, pág. 14

<sup>26</sup> Acciones para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, *op. cit.*, pág. 75

Desafortunadamente en muchos países de ingresos bajos y medianos no está suficientemente desarrollada la recopilación sistemática de los datos sobre el tránsito como es el caso de México que en realidad no cuenta con algún órgano especializado de datos sobre el tránsito salvo el Instituto Nacional de Estadística y Geografía responsable de recopilar datos de distintas áreas y no de manera específica del tránsito. Así que una buena partida para mejorar la seguridad vial es empezar con el registro de datos sobre lesiones causadas por el tránsito, lo cual conlleva a que exista un sistema de vigilancia o la creación de algún otro medio para que se disponga de información verídica y completa. Las metas en cierta manera pueden dar una iniciativa de mejorar en las medidas de seguridad vial fijándose a corto, mediano o largo plazo y a clasificarlas de acuerdo al impacto que puedan demostrar los datos registrados y así haciéndolas más eficaces. “El Estado es quien debe articular estas estrategias para implementar las políticas necesarias en búsqueda del bienestar de la población. En este ámbito, es necesario convocar a todas las instituciones del Estado para garantizar el desarrollo de la seguridad vial, teniendo como uno de sus objetivos la identificación de los accidentes de tránsito como un problema de salud pública que requiere atención multisectorial y participación de la colectividad”<sup>27</sup>

Un ejemplo de fijarse metas es el de Nueva Zelanda que para alcanzar sus objetivos cuenta con una planificación de seguridad vial en todos los sectores que influyen en la seguridad, así como la protección al medio ambiente. En este sistema se cuenta con cuatro niveles: reducir los costos sociales y económicos de los choques y las lesiones causadas por el tránsito, reducir el número de defunciones y lesiones gravadas por el tránsito, incluir indicadores de eficacia para la reducción de la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y el aumento de cinturones de seguridad y la última aumentar las horas de patrullaje para vigilar la conducta de los automovilistas.

Si el Estado cuenta con medidas previamente estudiadas y planificadas pueden prevenirse y disminuir la tasa de accidentes y morbilidad que hay actualmente. Al ser errores humanos se pueden acabar con medidas coercitivas para que no existan estas conductas por parte de los usuarios de la vía pública tanto conductores como peatones, es por esto que el

---

<sup>27</sup> Ministerio de la Educación, Guía de Educación en Seguridad Vial para profesores y tutores de primaria, *op. cit.*, pág. 15

sistema de tráfico debe ayudar a enfrentar estos problemas con situaciones cada vez más difíciles. Si todos cumpliéramos con las normas establecidas en el Reglamento de Tránsito no se ocasionarían desgracias o realmente serían números muy bajos de accidentes. “La vulnerabilidad del cuerpo humano debería ser un parámetro determinante en el diseño de los sistemas de tránsito, y en éstos el control de la velocidad social”<sup>28</sup>

Para determinar las reglas de tránsito deben verse en igualdad a todos los usuarios de la vía pública porque por cualquier negligencia o imprudencia tanto del conductor como del peatón pueden causar algún accidente. Se debe de proteger por igual a todos los usuarios, se han establecido siempre reglas e infracciones más severas a los conductores de algún automóvil pero también existen los accidentes provocados por los peatones por alguna imprudencia y falta que cometen al no cruzar la calle por las esquinas, no respetar los semáforos en rojo, las normas deben ser de manera equitativa de los sistemas de tránsito para todos, porque es un problema donde todos tenemos una responsabilidad y una obligación que cumplir para salvaguardar un interés que nos compete a todos.

Las personas que son afectadas por lesiones causadas por el tránsito de acuerdo al informe de la OMS en los países de ingresos bajos y medianos las personas mayormente afectadas son los peatones, los ciclistas y conductores de motocicletas. En cambio en países de ingresos altos la vía pública es mayormente utilizada por conductores de automóviles y en ellos se concentran la mayor parte de las defunciones, pero en realidad todos los usuarios pueden ser propensos a tener un accidente vial ya que es un riesgo mucho mayor a fallecer por kilómetro recorrido. Otro factor que influye es el nivel socioeconómico y la ubicación de las personas ya que se ha demostrado que los grupos menos favorecido económicamente son más propensos a ocurrir en un accidente por la mayor exposición a riesgos como el desplazarse por mayores longitudes así como el lugar de residencia ya que las que viven en zonas urbanas tienen más probabilidades de sufrir un accidente que las que viven en zonas rurales pero aun así se tiene la desventaja que las últimas en caso de algún percance son las que menos probabilidades tendrían de sobrevivir al accidente. México encuadra en el nivel de países medianos, es cierto que en muchos Estados hay infinidad de automovilistas pero gracias a la urbanización y al crecimiento de la ciudades hay tanto peatones como

---

<sup>28</sup> Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito, *op. cit.* , pág. 3

automovilistas en la ciudad, es debido a esto que como todos compartimos la misma vía pública debe haber normas que sean de manera obligatoria para todos porque todos podemos ser víctimas de un accidente.

La primera recomendación se refiere a la exposición al tránsito por la necesidad de utilizar la vía pública. “Si no se aplican nuevas medidas de seguridad, todos los usuarios de la red vial pueden verse expuestos a riesgos cada vez mayores a medida que aumenta el tránsito, especialmente cuando distintos tipos de vehículos de motor, algunos de los cuales comparten la vía pública con otros vehículos y con peatones y ciclistas”<sup>29</sup>. Otra recomendación es la planificación por parte del Estado para la utilización del uso de la tierra y del transporte para que se lleve a cabo una adecuada construcción de la ciudad, planificada para que todos los usuarios de la vía pública estén seguros con una eficaz planificación de calles, carreteras, cruces peatonales, etc.

Igualmente se necesita fomentar el uso de otros transportes además de los vehículos particulares para desplazarse como el uso de la bicicleta o transportes públicos claro que previamente el Estado debe garantizar la seguridad en estos medios y la adecuada planificación para que su trayecto sea seguro y rápido para llegar al lugar de destino. Ya que el desplazamiento por tierra, en este caso del transporte público comparado con ferrocarril, aire o mar, el desplazamiento por tierra es el que más traumatismos provocan. “En comparación con una persona que viaje en automóvil, por cada kilómetro recorrido, una que circule en un vehículo motorizado de dos ruedas tiene 20 veces más probabilidades de morir, una que va caminando tiene nueve veces más probabilidades de morir y una que va en bicicleta tiene ocho veces más probabilidades de morir... el ocupante de un automóvil tiene 10 veces más probabilidades de morir que el pasajero de un autobús o autocar y 20 veces más que el pasajero de un tren”<sup>30</sup>

Para promover el uso del transporte público es necesario que sean atractivos los trayectos, los horarios, con precios asequibles y que los conductores manejen y respeten las normativas de tránsito como el lugar para poder subir el pasaje y para el descenso de éste ya que de lo contrario en lugar de fomentar el uso de éste, la gente estará inconforme con lo que

---

<sup>29</sup> *Ibidem*, pág. 19

<sup>30</sup> *Ibidem*, pág. 21

ofrece este servicios y muchos preferirán por optar otros medios para transportarse, perdiéndose esta gran medida para mejorar la seguridad vial y la calidad global de estos servicios. “En un futuro cercano los sistemas viales serán insuficientes para alojar a los vehículos en la mayor parte de las grandes ciudades. Entonces dependeremos del transporte masivo”<sup>31</sup>

Otra medida es el de planificar las calles y la mezcla de los usuarios de la vía pública por ejemplo evitar que los peatones y ciclistas compartan la vía pública en calles o carreteras donde se permitan altas velocidades así como separar los vehículos de zonas exclusivamente para peatones. Una red vial adecuada es la que se realiza pensando en la seguridad de todos los usuarios para que todos puedan hacer el uso correcto de ella con los riesgos mínimos, estableciéndose una categoría o jerarquización cada una con una función determinada. Sería excelente un diseño para peatones y ciclistas por las cuales estén separados de los vehículos de motor conectados con un sistema de transporte público. “los peatones corren un riesgo dos veces mayor de sufrir un traumatismo allí donde no caminan por vías independientes o separadas del tránsito de vehículos de motor”<sup>32</sup>. Prestar especial atención en lugares con alto riesgo de choques e implementar medidas para corregir su situación porque no en todos los lugares suceden con la misma frecuencia los accidentes, se distribuyen en varios sitios, por lo que se necesita realizar auditorías en sistema de vialidad así como supervisar todo el sistema de tránsito, identificando los mayores problemas a medida de que surgen y corregirlos con las mejores y más eficaces medidas.

Además de incluir todas estas medidas en el sistema de seguridad vial se debe garantizar que se cumplan las normas ya que si los usuarios empiezan por no cumplir o hacer caso omiso a las señalizaciones por más medidas que se tomen para asegurarlos no servirá de nada, es por esto que todos los niveles de gobierno deben de estar de acuerdo y que los niveles de aplicación de las leyes sea elevado y aplicarse de manera permanente, aplicando las penas de una manera pronta.

Viendo la seguridad vial como un problema de salud pública y pese al crecimiento de traumatismos causados por el tránsito, las víctimas más vulnerables son los niños, ancianos,

---

<sup>31</sup> Cal y Mayor, Rafael, Manuel de Educación Vial y Seguridad, México, Diana, 1973, pág. 40

<sup>32</sup> Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito, *op. cit.*, pág. 24

peatones y discapacitados pero a pesar al crecimiento de muertes y traumatismos la seguridad vial no ha recibido la suficiente atención por parte del gobierno. Tal vez se deba a la falta de concientización respecto a este problema y escasez de información específica sobre la gravedad del problema, los costos sociales, sanitarios y económicos de los choques así como de las medidas que pueden solucionar y prevenir el problema, es posible que la gente no se dé cuenta de la magnitud ni el daño que ocasiona a las familias de los accidentados. “La responsabilidad sobre los diversos aspectos del problema... está repartida entre muchos sectores y grupos diferentes.”<sup>33</sup>

Los choques en la vía pública pueden prevenirse y evitarse. Muchos países de ingresos altos han logrado reducir drásticamente el número de accidentes y víctimas gracias a la adopción de medidas que ayudan a mejorar el sistema de tránsito en el que le dan importancia al entorno, al vehículo y a los usuarios de la vía pública. Se centran en establecer métodos que realmente ayuden al sistema directamente para modificar el comportamiento de los usuarios de la vía. “La transferencia y adaptación de algunas de las medidas más complejas se producirán a más largo plazo y requerirán actividades de investigación y desarrollo específicos por países. Asimismo, es preciso trabajar más en todos los países para encontrar nuevas y mejores medidas de seguridad vial”<sup>34</sup>

Viendo la magnitud del problema, la OMS en sus informes emite recomendaciones para que los países puedan tener una guía de cómo poder solucionar el problema tan grave de la inseguridad vial, ofrece la oportunidad de poder evaluar el estado actual de la seguridad vial y ver que necesidades tiene en esta materia. Las recomendaciones que da la OMS son:

1.- Designar un organismo coordinador en la administración pública para orientar las actividades nacionales en materia de seguridad vial: todos los países necesitan un organismo especializado encargado exclusivamente de todas las cuestiones relativas a la seguridad vial, teniendo autoridad y responsabilidad para tomar decisiones que mejoren la seguridad, así como administrar los recursos y coordinar todas las actividades de todos los sectores que tengan que ver con el problema. Establecer políticas que mejoren la situación vial, de acuerdo a sus necesidades cada país puede establecer un modelo eficaz coordinado a sus propias

---

<sup>33</sup> *Ibidem*, pág. 41

<sup>34</sup> *Ibidem*, pág. 43

circunstancias, pero al establecer un órgano que sea exclusivamente para atender y mejorar la situación vial es de suma importancia porque así existe una autoridad encargada y no se delegan responsabilidades en todos los sectores, claro que todos los sectores tienen que ver con este problema pero al tratar de emplear las medidas necesarias, recopilar datos, etc. con el organismo creado para la seguridad vial es más que suficiente lográndose así proponer medidas, concientizar a la gente y fijarse metas de acuerdo a las necesidades de la comunidad.

“Este organismo podría consistir en una oficina especializada e independiente, o en un comité o gabinete que represente a diversos organismos públicos diferentes. También podría formar parte de una organización de transporte más amplia. El organismo podría realizar por sí mismo gran parte del trabajo o delegar tareas en otras organizaciones, como gobiernos provinciales y locales, institutos de investigación o asociaciones de profesionales”<sup>35</sup>. El organismo debería poner especial atención en lograr la colaboración de todos los sectores involucrados en la seguridad vial, así como establecer campañas para poder informar a los ciudadanos el grave problema que se está viviendo, así como dar mayor información sobre la normatividad de tránsito y como propuesta también sería que algún partido o dirigente político conocidos se erigieran como defensores activos de la causa de seguridad vial. “Prevención, concientización, control y sanción son las cuatro patas fundamentales para el cambio cultural que necesitamos para mejorar esta situación”<sup>36</sup>

2.- Evaluar el problema, las políticas y el marco institucional relativos a los traumatismos causados por el tránsito, así como la capacidad de prevención en la materia de cada país: para poder darse cuenta de la magnitud del problema se debe establecer las características de éste, las políticas que existen y la capacidad del país con la que cuenta para poder ocuparse de los traumatismos causados por el tránsito. Para tener conocimiento de esta información es necesario tener claros los datos de los fallecimientos, lesiones y el número de accidente que ocurren, así como saber qué usuarios de la vía pública tienen más problemas y son más propensos a tener un accidente de este tipo. Qué programas se están estableciendo para solucionarlo, cuáles son sus carencias o si realmente están funcionando.

---

<sup>35</sup> *Ibidem*, pág. 44

<sup>36</sup> 1er Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial Aprendiendo Seguridad Vial, Argentina, 2009, consultado el 06 de abril de 2015 en [http://www.seguridadvial.gov.ar/Media/Default/Campanas/Impresos/manual\\_formacion\\_transito\\_sv.pdf](http://www.seguridadvial.gov.ar/Media/Default/Campanas/Impresos/manual_formacion_transito_sv.pdf)

Con esto nuevamente vemos la importancia que tienen el registro de datos de todos los accidentes viales, fallecimientos y traumatismos que conllevan estos incidentes. Así se podría ver cuáles son los factores de riesgo, que programas específicos se están llevando a cabo, que organismos no están trabajando adecuadamente, asimismo dar a conocer los costos económicos que están provocando estos accidentes para emplear medidas más eficaces. “Los sistemas de información sobre las lesiones y defunciones causadas por el tránsito deberán ser sencillos y de aplicación eficaz en relación con los costos, adecuados a los niveles de competencia del personal que los utiliza, y compatibles con las normativas nacionales e internacionales”<sup>37</sup>. Pero aun así la falta de datos no debería impedir a los gobiernos a tomar la iniciativa de aplicar medidas más eficaces para disuadir este problema.

3.- Preparar una estrategia y un plan de acción nacional en materia de seguridad vial: todos los países deberían establecer un plan nacional en materia de seguridad vial con la participación de todos los sectores relacionados con el transporte, salud, educación, y con especialistas en materia de seguridad vial para que puedan participar en conocer realmente las necesidades que cuenta el país en este tema, viendo las necesidades de todos los usuarios de la vía pública, adoptando medidas equitativas para todos. “En la estrategia nacional en materia de seguridad vial se deberán establecer objetivos ambiciosos pero realistas para un periodo, cuando menos, de cinco a diez años”<sup>38</sup>

Con este plan podrán fijarse metas y objetivos ya sea de corto o largo plazo a fin de poder solucionar las principales necesidades que tiene el país con resultados cuantificables y hacer una comparación en cuestión a la situación anterior a de la que se están aplicando las medidas establecidas en el plan, así como podría hacerse un calendario en el que se asignen actividades específicas y recursos concretos.

4.- Asignar recursos financieros y humanos para tratar el problema: el gobierno debe destinar cierta cantidad de recursos para mejorar la situación vial de acuerdo a las necesidades de la población. El destino de los recursos en la aplicación de medidas para tratar de solucionar el problema de la inseguridad vial es una herramienta sumamente necesaria. Se debe hacer un análisis de los costos económicos en todos los sectores de la población que

---

<sup>37</sup> *Idem*

<sup>38</sup> *Ibidem*, pág. 45

originan estos accidentes y establecerse como una prioridad gubernamental general el destino de recursos para aplicar las medidas necesarias con la finalidad de bajar los costos económicos que conllevan los choques, haciendo un análisis específico por zonas para poder destinar los recursos de una manera óptima y ver en que se está invirtiendo.

Además de percibir recursos económicos deberían también recibir recursos en cuanto a la capacitación y la elaboración de un programa eficaz de seguridad vial, sería excelente un curso sobre la planificación urbana, elaboración de políticas, planificación del tránsito y la planificación sanitaria. “La OMS está elaborando un plan de estudios para enseñar a prevenir los traumatismos causados por el tránsito en las escuelas de salud pública y otros ámbitos. Varias redes internacionales, entre ellas la *Injury Prevention Initiative for Africa* y la *Road Traffic Injury Network*, imparten formación en la actualidad, al igual que numerosas escuelas de salud pública e ingeniería”<sup>39</sup>.

5.- Aplicar medidas concretas para prevenir los choques en la vía pública reducir al mínimo los traumatismos y sus consecuencias y evaluar las repercusiones de estas medidas: para reducir los accidentes se deben aplicar medidas concretas y eficaces para cada caso específico así como para disminuir sus consecuencias. Las acciones que se tomen deben basarse en situaciones reales con los datos recopilados de los traumatismos y que lleven una secuencia con la estrategia del plan nacional que se haya establecido previamente en los países. Pueden establecerse medidas en cuanto a límites de velocidad, el uso de cinturón y sillas de seguridad infantiles, el uso de casco en motociclistas como en bicicletas, límites de alcoholemia, impartirse cursos de primeros auxilios para poder ayudar a las víctimas del tránsito, la comunicación de programas mediante campañas de información y educación al público como los daños que se pueden sufrir al no respetar las normas de tránsito y a largo plazo la planificación del uso de las tierras y del transporte etc.

Todas las medidas que se apliquen para mejorar la seguridad vial deben estar previamente meditadas, estudiadas y que vayan acorde con las necesidades prioritarias de la comunidad y dirigida los usuarios de la vía pública de manera equitativa para que su uso sea seguro y eficaz, reduciendo la posibilidad de tener algún percance. Deben establecerse

---

<sup>39</sup> *Idem*

medidas de corto plazo a las situaciones que se consideren más urgentes y de largo plazo para que la gente se pueda familiarizar con las nuevas medidas tomadas en su beneficio.

6.- Apoyar el desarrollo de capacidad nacional y el fomento de la cooperación internacional: los países no han reconocido totalmente el problema tan grave de la inseguridad vial pero a pesar de eso la OMS ha dedicado el día mundial de la salud en 2004 a la seguridad vial, es un paso para que empiecen los demás países a reconocer esta problemática que afecta mundialmente. También en esta comunidad ya existen donadores que han incluido la seguridad vial como prioridad, pero son contadas un ejemplo de ellas son la Federación Automovilística Internacional y las Fundaciones Volvo y Rockefeller son las que han donado recursos para poder sustentar programas internacionales de seguridad vial.

Varios organismos de las Naciones Unidas y otros organismos intergubernamentales mundiales y regionales trabajan en el ámbito de la seguridad vial. Pero las acciones que logran podrían mejorarse ya que no cuentan con una adecuada coordinación entre ellos, debido a esto la OMS piensa elaborar un plan mundial de seguridad vial, encargando a un organismo esta función, como organizar un foro y debatir sobre dicho plan. Esto sería de una gran ayuda porque así ya todos los países tendrían un adecuado lineamiento a seguir en este tema y podría ayudar en gran magnitud a disminuir los accidentes y traumatismos ocasionados por la inseguridad vial.

Se observa que la seguridad vial es un tema de suma importancia ya que cada año accidentes y traumatismos viales dejan muchísimas muertes, lesiones y discapacidades ya sea temporales o permanentes. Los accidentes viales no sólo afectan al lesionado sino a toda su familia ya sea por atenderlo o por la necesidad de seguir aportando recursos al hogar, se ve gravemente afectado el patrimonio de la familia. Generan costos muy altos al Estado sobre todo en salud pública debido a la gran demanda de atención médica urgente, siendo tantas personas el personal y los instrumentos médicos son insuficientes, así como la rehabilitación de éstas y los daños sociales que provocan en las familias así como el daño a la infraestructura de las vías. Cada año aumentan más las muertes y traumatismos de las personas, sino se aplican las medidas necesarias para el 2030 será la principal causa de muerte en el mundo, los gobiernos deben de darle prioridad a este tema, estableciendo las medidas necesarias y eficaces para prevenir los accidentes ya que como la mayoría de los accidentes son

ocasionados por el factor humano pueden prevenirse y acabar estos percances, también la gente necesita crear una conciencia respecto a fomentar en ellas que respeten las normas de tránsito, brindándoles información a toda la sociedad de los altos índices de mortalidad y las secuelas que dejan estos accidentes y así cumpliendo cada usuario de la vía pública con sus obligaciones de acuerdo al rol que tienen los accidentes disminuirán en un gran porcentaje haciendo del desplazamiento diario algo seguro y eficaz.

## **1.5 La importancia de la Educación Vial**

Para mejorar la situación en el mundo es sumamente necesario que la gente esté enterada de los accidentes viales y las secuelas que traen ellos, el alto índice de muertes, traumatismos y discapacidades que conllevan pero además es importante que la gente conozca la normatividad de tránsito, sus derechos y obligaciones dependiendo del rol que desempeñe en la vía pública. Los gobiernos de los países deben de dar a conocer esta información a toda la sociedad, desde niños pequeños a personas mayores para que así nadie desconozca de sus obligaciones en la vía pública y todos tengan un trayecto seguro, aminorando los accidentes que por desconocimiento o conductas impropias al Reglamento de Tránsito en la calle puedan provocarse.

### **1.5.1 Concepto de la educación vial**

Para preservar un orden y garantizar los principios básicos de convivencia en una sociedad es necesario el desarrollo en la gente de una educación vial en la cual es menester la participación de todos. No solamente es la creación de las leyes en materia de educación vial sino el poder transmitirle a la sociedad esta información de manera clara a fin de que adquieran valores incorporándolas a su vida diaria. La educación vial es útil para poder orientar a la gente a un adecuado comportamiento en la vía pública ciñéndose a las reglas de tránsito, lográndose esto a través de actividades educativas o enseñanza de las familias. Es una estrategia que puede definirse como: “el proceso mediante el cual se promueve el conocimiento de las normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas, por calzadas (pistas) y aceras (veredas); así como la adquisición de valores, hábitos y actitudes, que permitan a los ciudadanos y ciudadanas dar una respuesta segura en las distintas situaciones de tránsito en las que nos vemos inmersos como personas (con o sin

discapacidad)”<sup>40</sup>. La educación vial constituye un aspecto muy importante para promover cambios en la gente respecto a su conducta, no solamente es el conocimiento de las normas sino establecer una cultura en ellos para respetarlas y darles la importancia que debe de darse. Todos los ciudadanos deben de promover una conducta vial adecuada sobre todo las familias con las que cuentan con niños pequeños ya que ellos harán lo sus padres hagan, los niños son el claro reflejo de los padres.

Otra definición de la educación vial se entiende como: “La educación vial es el conjunto de conocimientos, principios, actitudes y valores que nos facilitan y nos permiten actuar y compartir responsablemente las vías públicas y todos aquellos actos relacionados con el tráfico rodado como peatones, conductores o pasajeros. Por lo tanto, la educación vial orientada a la enseñanza como punto de partida, ya sea como padres, hijos, profesores y alumnos, debemos ser conscientes de ello y adoptar comportamientos, aplicando y respetando la normativa dentro de nuestro entorno vial y que nos ayuden dichas conductas a usarlas de una forma segura, cómoda y fluida”<sup>41</sup>

La educación vial debe integrarse como una estrategia que impulse una política nacional que contribuya a la formación de una cultura de prevención y promoción de la seguridad vial y que al mismo tiempo ayude a disminuir los accidentes de tránsito en todas las poblaciones. Entonces de acuerdo a esta información se puede definir como el conocimiento y el respeto de todas las normas de tránsito, adoptando una conducta apropiada en la vía pública que hace tanto el de trayecto de uno como el de todos seguro porque se le da la importancia y se crea una conciencia en la gente de respetar y conocer las normas de tránsito, promoviendo el aprendizaje y el cumplimiento de normas y reglamentos.

La educación vial fomenta el respeto a otros, la importancia de los valores, mejora la convivencia social porque así se consolida mejor la sociedad porque se involucra el reconocimiento de derechos y obligaciones y el respeto por las instituciones y autoridades. Se debe crear una conciencia en la gente al hacerles ver la importancia que de la cooperación de toda la sociedad al respetar las normas de tránsito ya que al participar todos los ciudadanos

---

<sup>40</sup> Ministerio de la Educación, *op. cit.*, pág. 6

<sup>41</sup> Circula Seguro, Educación vial ¿empezamos desde cero?, Portugal,2015, consultado el 04 de abril 2015 en <http://www.circulaseguro.com/educacion-vial-empezamos-desde-cero/#more-83680>

se reducirán los niveles de accidentes y costos para el Estado. Los objetivos de la educación vial son el de desarrollar en la gente un comportamiento adecuado para minimizar los riesgos en sus desplazamientos y que el espacio público sea seguro, fomentar el respeto a las normas de tránsito y asumir las responsabilidades dependiendo del rol que desempeñe cada uno en el rol que tenga en la vía pública y contribuir a una convivencia sana y segura en el espacio público tutelando a la seguridad vial como bien común.

Es de suma importancia la educación vial y fomentarla sobre todo desde edades tempranas para que sea una medida a largo plazo así como dar a conocer los datos de los accidentes, traumatismos y secuelas que dejan éstos, y al mismo tiempo invitar y fomentar a que las familias también participen respetando las normas de tránsito para que sea un buen ejemplo en esta materia. “Se concibe como parte fundamental de la formación y educación ciudadana, en la promoción de una cultura de valoración y respeto por la propia vida y la de los demás. La educación vial cobra mayor relevancia cuando se observa la alta tasa de accidentes de tránsito que se producen diariamente”<sup>42</sup>

Se debe propiciar a una educación vial en todas las personas porque la mayoría desconoce las normas de tránsito y las obligaciones que cada persona tiene o simplemente adoptan una conducta errónea que puede lastimar a mucha gente. Asimismo se tiene la creencia errónea que los accidentes de tránsito se den como fruto del destino, los accidentes viales son prevenibles porque la mayoría de los siniestros son causados por el error humano, ya sea al conductor o al peatón. Otra creencia es la que piensa la mayoría de la gente que los accidentes son causados únicamente por los conductores, esto es falso ya que los peatones al cometer alguna imprudencia también es causa de algún accidente. “En realidad, la responsabilidad de los peatones en los accidentes también es significativa, pese a que pretende ser negada por el sentido común. Esto se expresa en las estadísticas”<sup>43</sup>

Las principales causas de accidentes son: el exceso de velocidad, la imprudencia del conductor, la imprudencia del peatón, ebriedad del conductor, imprudencia del pasajero, exceso de carga en los camiones, desacato en las señalizaciones de tránsito, alguna falla mecánica o la falta de luces, un mal estado de las vías públicas o que no sean claras las

---

<sup>42</sup> Ministerio de la Educación, *op. cit.*, pág. 25

<sup>43</sup> *Ibidem*, pág. 27

señalizaciones etc. La realidad es que la gente no respeta las normas de tránsito quizá porque no se le ha brindado la información necesaria para que asuma la gravedad de este problema que se agrava cada año en el mundo, la gente no respeta los límites de velocidad, los automovilistas no respetan los semáforos o señalizaciones; los peatones no cruzan por las esquinas, cruzan la calle cuando el semáforo está en rojo, etc. La imprudencia de la gente puede ocasionar grandes desgracias con secuelas permanentes, un accidente puede pasar en un segundo por algún descuido o mala conducta por parte de los usuarios, desgraciadamente también se adopta los hábitos de los demás porque la gente es muy repetitiva la gente hace lo que los demás hacen y como en una gran mayoría la gente no respeta las señalizaciones pues todas adoptan esa conducta volviéndose una costumbre. “El respeto al semáforo no es una opinión es una ley. Y una ley no es un instrumento que hacen los legisladores para que uno pueda o no cumplir. Este sin dudas es un tema fundamental de la educación entendida ya no sólo como el esfuerzo solidario del Estado, sino, de la educación capilarmente entendida hasta el último de los nuestros hombres y mujeres, la educación como compromiso y esfuerzo de toda la sociedad argentina. No puede haber divorcio entre Estado y sociedad cuando de educación en general se trata. Es, además, fatal, cuando se trata de asuntos tan serios como la educación vial”<sup>44</sup>. Además de los diversos factores que provocan los accidentes viales también el estado emocional de las personas afectan teniendo mayores probabilidades que una persona en estado emocional normal, ya que si una persona se encuentra en un estado de enojo etc, sus pensamientos y su cerebro se encuentran distraídos por lo que al tomar decisiones o simplemente manejar o transitar por una calle se hace sin estar consiente realmente, ”la actitud mental que adopte el hombre, específicamente el conductor, frente a las diferentes situaciones y problemas de tránsito, determinarán el resultado que obtenga en la consecución de sus objetivos... el conducir con seguridad depende en un 20% de un vehículo en buenas condiciones, un 20% de las buenas condiciones del camino y un 60% de una buena actitud del conductor... la buena actitud considera al proceso mental que requiere pensamiento, atención, cortesía, consideración y sentido de responsabilidad”<sup>45</sup>. Por lo que es evidente que la felicidad también se involucra en los accidentes de tránsito, los usuarios de la vía pública podemos prevenir accidentes si nos

---

<sup>44</sup> 1er Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial Aprendiendo Seguridad Vial, *op. cit.*

<sup>45</sup> Cal y Mayor, Rafael, *op.cit.*, págs. 48-50

encontramos en un estado de ánimo positivo, ya que de lo contrario al no estar totalmente concentrado en el desplazamiento se pueden ocasionar siniestros por distracciones.

### **1.5.2 La importancia de la escuela en materia de educación vial**

Es importante que se fomente en las personas el hábito del respeto a las normas de tránsito para ayudar a prevenir los accidentes. Se necesita promover el cumplimiento de las señalizaciones y normas de tránsito, ya que la clave para terminar los accidentes es la prevención de los mismos a través de una educación vial bien establecida. Es muy importante que todos los usuarios de la vía pública tanto conductores, peatones, ciclistas, conductores y pasajeros conozcan las normas de tránsito para poder conducirse de una manera adecuada con hábitos y actitudes que favorezcan al sano y seguro desplazamiento de todos. Para poder crear esto la educación vial se debe desarrollar en la casa y en la institución educativa debido a que los estudiantes desarrollan capacidades y conocimiento de manera muy rápida para poder promover en ellos una cultura vial con nuevos comportamientos. Ellos llevan a su casa los conocimientos que han adquirido en la escuela, compartiéndolos con sus hermanos, padres y abuelos es una excelente manera de difundir la información haciendo que su familia también se una a la adopción de mejores conductas en la vía pública, así como ayuda a reforzar los conocimientos adquiridos en la escuela. “Ellos pueden llevar la información a casa, incentivar la práctica con sus hermanos, hermanas y amigos, e incluir nuevos hábitos en el padre, la madre y los familiares, porque son una voz potente en el hogar o barrio, capaz de expresar y fundamentar libremente lo aprendido en la institución educativa”<sup>46</sup>

Otra razón por la que escuela es uno de los principales lugares para poder cambiar los hábitos es que los que van a impartir estos temas son los docentes y las instituciones educativas son medios para promover nuevos aprendizajes respecto a este tema. Deben estar debidamente preparados con los conocimientos necesarios para poder impartir estos cursos, y aplicándose de una manera adecuada servirá enormemente para promover una nueva conducta vial no sólo para los estudiantes sino también para las familias que a lo mejor cuentan con poca información vial. Es por eso que es vital que la familia participe en actividades, escuchando a los menores lo aprendido en la escuela o que se invite a los padres

---

<sup>46</sup> 1er Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial Aprendiendo Seguridad Vial, *op. cit.*, pág. 29

a participar en actividades que tengan que ver con este tema en las escuelas, es necesario la cooperación de todos porque por la imprudencia de una persona puede resultar una tragedia, ya sea por imprudencia o por el desconocimiento de las normas.

“La institución escolar es el espacio donde las generaciones adultas deciden qué parte de la cultura transmitir a las generaciones jóvenes. Se elige una parte de todo lo que la humanidad posee de saberes y valores, para transmitirlo en la escuela. Antes, quienes transmitían esos conocimientos eran la familia o la religión. Con la escuela, es posible hacer la transmisión masiva de conocimientos, de valores y normas, que hasta ese momento era de manera individual, no masiva”<sup>47</sup>.

Los estudiantes son agentes de cambio, en ellos se encuentra el futuro de poder cambiar la situación vial a largo plazo. Se necesita que de manera urgente se implementen en las escuelas esta educación de vital importancia. Es verdad que el tránsito es riesgoso en todos los países del mundo pero aumenta sino se toman las medidas que puedan disminuir este problema. “Por el contrario, las estadísticas permiten que de los tres grandes componentes que interactúan en el sistema de tránsito (el ser humano, el vehículo y el ambiente), el ser humano es precisamente el causante de la mayor cantidad de accidentes de tránsito. En este sentido, la educación sistemática es uno de los pilares principales de acción pública para la disminución de accidentes y seguridad vial”<sup>48</sup>. “El factor humano interviene como elemento causal de los accidentes automovilísticos en cerca de 90% de ellos, es decir el accidente vial es el resultado de una determinada conducta, conductas equivocadas o erróneas debido muchas veces a la falta de educación y cultura vial.”<sup>49</sup>

Resulta necesario implementar esta medida de la educación vial ya que probablemente no es una estrategia a corto plazo sin embargo es realmente necesaria como medida a largo plazo con la finalidad de que de esta manera toda la gente tenga conocimiento de las normas de tránsito implementada con valores para que sepan qué hacer en determinadas situaciones. Un país que tiene un alto índice de educación en todos los aspectos

---

<sup>47</sup> *Idem*

<sup>48</sup> Educación Vial un camino hacia la vida, Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología, Argentina, consultado el 23 de abril 2015 en <http://www.me.gov.ar/curriform/publica/educacionvial.pdf>

<sup>49</sup> Necesidad de formación vial, Mediatrain, México, consultado el 10 de marzo de 2015 en <http://www.culturavial.com/accidentes-viales/necesidad-de-formacion.html>

es más próspero porque su población tiene lo más valioso e importante que es una educación y tenerla ayuda en todos los aspectos de una país sobre todo en las conductas sociales que tienen los individuos con los demás pobladores. Así que los maestros tienen una gran responsabilidad con sus alumnos y la sociedad, deben de estar bien capacitados para poder transmitir estos conocimientos, “las escuelas y sus docentes están en condiciones de realizar un importante aporte a la sociedad, que será complementario al que pueda realizarse a través de otras instituciones y medios (como la familia, las organizaciones civiles, las de promoción a la salud, los medios masivos de comunicación, etc.) Abriendo múltiples espacios y propuestas para la educación vial de sus alumnos”<sup>50</sup>

Es un aporte beneficiado la educación vial que trae muchas consecuencias buenas para la sociedad de vital importancia sobre todo la preservación de la vida humana tanto personal como comunitaria. Presentar algunas propuestas y la transmisión de conocimientos favorece a la creación de una educación vial, pueden ser experiencias y que cada alumno cuente su experiencia como usuario de la vía pública y cómo se ha desempeñado si ha sido una buena o mala experiencia. Esto favorece al aprendizaje para modificar las conductas y prácticas que han estado agravando a la situación de la seguridad vial con la finalidad de formar ciudadanos responsables y consientes de la situación para terminar con el problema tan grave que se ha convertido en un problema de salud pública. Es una invitación a formar con las condiciones subjetivas de los transeúntes que contribuyen a que la experiencia de tránsito forme de la cultura de una convivencia sana y responsable para que todos los ciudadanos tengan una mejor calidad de vida en la comunidad.

Se trata de promover la educación vial a través de la escuela, promover el tránsito como un derecho y hacerlo como una construcción social, impulsar la educación implica superar visiones y simplificar esta problemática. “La educación del transeúnte implica aprender a convivir y compartir, con seguridad, responsabilidad y respeto por el espacio de la vía pública, que pertenece a todos aunque muchos sientan como “tierra de nadie”. Desde

---

<sup>50</sup> Educación Vial un camino hacia la vida, *op. cit.*, pág. 9

esta perspectiva, es necesario promover el sentido crítico y el compromiso para el desarrollo de acciones y transformaciones del medio en que se habita”<sup>51</sup>.

Es una responsabilidad muy grande la que tiene el Estado en impartir la educación vial a partir de la escuela, es muy importante transmitirle a la gente en todos los medios que se pueda la información de la normatividad de tránsito y la conducta que debe adoptarse en la calle. Es un desafío muy amplio para el gobierno pero no imposible simplemente es impulsar al ciudadano a que conozca y se interese por la normatividad y el problema tan grave como la inseguridad vial, así como para que tome a iniciativa en cooperar para contribuir con este problema adoptando una conducta adecuada para contribuir a disminuir el problema. “Una política de Estado, significa que independientemente de las fuerzas políticas de turno, las medidas deben continuar y tienen que ser el eje central de estrategias que permitan cambiar las conductas humanas. Se pueden cambiar fácilmente las leyes y las normas pero no se puede cambiar de un día para otro las conductas, eso implica transformación de mediano y largo plazo”<sup>52</sup>

El tránsito va a reunir siempre derechos y obligaciones de diferentes sectores traduciéndose esto a problemas difíciles de resolver como es el que vivimos actualmente de los accidentes de tránsito. Es por esto que la educación vial sí puede contribuir al problema la escuela y el Estado deben preparar a los estudiantes a no solamente a dar a conocer la problemática y las normas de tránsito sino que deben comprometer a los estudiantes para que hagan suyo el problema, que le den la importancia que debe de ser así como ayudar a concientizar a los demás como su familia, amigos, etc. Deben formarse en todos los roles de la sociedad, conocer todas las obligaciones de cada rol de la vía pública porque generalmente todos desempeñamos diferentes roles no se puede ser únicamente conductor porque a la vez eres peatón, o ciclista; se necesita observar al tránsito desde distintas perspectivas ya que de lo contrario no se lograría el objetivo de la educación vial. Las circunstancias pueden variar como la necesidad de utilizar el transporte público, caminar para llegar a la escuela o trabajo o el saber conducir apropiadamente un vehículo y conocer las obligaciones y derechos que

---

<sup>51</sup> Introducción a la educación del transeúnte orientaciones y propuestas didácticas, Ministerio de la Ciencia la Tecnología, Argentina, 2005, pág. 6, consultado el 07 de marzo de 2015 en [http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion\\_vial/publicaciones/Introduccion%20a%20la%20educacion%20del%20transeunte.pdf](http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion_vial/publicaciones/Introduccion%20a%20la%20educacion%20del%20transeunte.pdf)

<sup>52</sup> 1er Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial Aprendiendo Seguridad Vial, *op. cit.*

tenemos en cada uno, es de utilidad también para poder comprender a los demás en las necesidades y adversidades que se enfrentan al transitar por la calle, esto hace que se concientice más las personas y hasta puedan orientar y dar el ejemplo a los demás de lo que sí se debe hacer. “Como primer paso de la que aparece como ardua tarea, destaca la necesaria educación de automovilistas y peatones, ya que el desconocimiento, por parte de ambos, de las reglas que deben respetar nulifica en mucho las medidas aplicadas o por aplicarse para disminuir la intensidad del problema y detener el inquietante de accidentes que por ello se producen”<sup>53</sup>.

“Por ello la tarea de la educación vial implica dar a conocer la norma (asunto que es de indiscutible importancia) pero no se agota con ello. Cobra sentido cuando se involucra a niñas, niños y jóvenes en la comprensión de situaciones de circulación y tránsito en la que participan (o participarán en el futuro) y para tomar decisiones adecuadas en el momento correspondiente, preservando la vida y derechos propios, y la vida y los derechos que la rodean”<sup>54</sup>. En sí se trata de atender el problema dándole una prioridad con los demás temas que impactan a la sociedad, se tiene que analizar el problema desde todas las perspectivas posibles para que los ciudadanos conozcan los derechos y obligaciones que tiene cada persona. Se puede afirmar que todos somos transeúntes ya sea como peatones, conductores, pasajeros, usuarios de bicicleta o del transporte público, cada uno desde su punto de vista al transitar a la calle se enfrenta a riesgos que pueden ser evitados si todos conociéramos las reglas y respetáramos las mismas, por eso debemos respetar los derechos de los demás al momento de usar la vía pública, así participaremos todos los ciudadanos en disminuir la mortalidad y accidentes de tránsito.

“Las vías públicas y el tránsito posicionan a muchos ciudadanos simultáneamente, en situaciones y ambientes de interdependencia, en la que derechos y responsabilidades de cada uno, frecuentemente se traducen en conflictos de complicada resolución. Y tal como venimos planteando la educación del transeúnte se inscribe en la posibilidad de preparar a los estudiantes para: circular por la vía pública con conciencia de esos derechos y responsabilidades que le competen al ciudadano; participar en los debates que se susciten

---

<sup>53</sup> Cal y Mayor, Rafael, *op. cit.*, pág. 10

<sup>54</sup> Educación Vial un camino hacia la vida, *op. cit.*, pág. 10

acerca de las modalidades y las regulaciones de la circulación; asumir una actitud de participación crítica y creativa en la resolución de los conflictos que atañen al espacio público”<sup>55</sup>

Se debe de motivar a los alumnos a crear conciencia en el respeto a los derechos y una sana convivencia participando con la sociedad a solucionar el problema de la inseguridad vial. Se tienen varios puntos de vista de acuerdo a los objetivos de la educación vial pero los principales es el de motivar a los educandos, la conciencia de ser una parte activa y responsable en el sistema de tránsito logrando esto a través de la enseñanza y el aprendizaje con los objetivos de conocer y comprender las características del mismo así como las reglas que lo ordenan, entender y saber los riesgos que lo integran como el número de accidentes que existen, el número de muertes, las secuelas que conllevan, lesiones temporales y permanentes, traumatismos, daños a la familia y al Estado, saber qué sectores son los que intervienen en el sistema de tránsito para así poder desarrollar en los ciudadanos hábitos y conductas que beneficien al grupo social de una manera solidaria para ayudar a los demás en cuanto al respeto por su propia vida y la de los demás, darse cuenta que un error o alguna imprudencia o ignorancia de una norma puede afectar gravemente a todos ya que sea buena o mala afecta de una manera positiva o negativa a la sociedad y así poder hacer un agente de cambio en la sociedad.

Se escucha mucho la frase que la educación es la solución a todo, afirmación que ampliamente comparto. La educación es de suma importancia en una sociedad ya que sin ella, la gente ignorante de las normas, derechos y obligaciones no participa para disminuir en los problemas que tiene una población, además pueden existir formas de aprovechamiento por parte del gobierno de esta situación de la gente. Toda las personas necesitan estar informadas de lo que pasa a su alrededor sobretodo en el país o la ciudad en que vivan, es importante conocer la normatividad de todo para poder adquirir un postura que no sea indiferente o desobligada a las problemáticas tan graves como es el de la inseguridad vial, además así se puede entender por qué existen esas normas. Existen para que la sociedad pueda compartir un espacio público de una manera ordenada respetando los derechos de los demás para que todos puedan obtener una convivencia segura independientemente del rol

---

<sup>55</sup> *Ibidem*, pág. 15

que tengan en la vía pública, así una convivencia ordenada lo único que va a provocar son mejoras en la sociedad si todos entendieran la existencia y la necesidad de que existan las normas de tránsito.

Debemos iniciar esta conducta con el ejemplo ya que de nada sirve que los papás o la escuela insistan en una conducta que deben adoptar sus hijos si en la calle no respetan las señales, además la gente copia lo que los demás hacen, si ven que todos están cruzando la calle por donde no deben los demás también lo seguirán. Es por eso que la escuela y la familia deben de ir de la mano en cuanto a veracidad de información y aplicación de la misma. Se ha recalcado que la educación es muy importante y que todos debemos adoptar la conducta adecuada y propia en la vía pública pero otro punto de vista es que la educación vial no servirá de nada si no se tiene un control a las personas que no manifiesten una conducta respetuosa del reglamento, se necesita un medio de control para que la gente se sienta obligada además de la educación a respetar las reglas ya que una educación vial sin controles y sanciones es insuficiente; una educación, concientización y control es el medio ideal para prevenir y solucionar el problema de los accidentes viales. “Por otro lado, el chico no aprende lo que decimos sino lo que hacemos. Los chicos ven que los padres dicen una cosa y hacen otra. Esto, en términos educativos se llama currículo oculto, aquello que se enseña sin decir que se enseña. Es importante que los contenidos y actitudes transmitan lo mismo. La escuela puede dar esos conocimientos, a través de la autoridad, el trabajo y la sanción pedagógica que le da al maestro”<sup>56</sup>

Claro que las conductas no se van a cambiar de una manera tan rápida pero si la gente conoce del gran problema se interesaría más por cómo prevenir los accidentes y saber las normatividad de tránsito. Todos deben seguir el reglamento de tránsito tanto como usuarios como autoridades ya sea como la policía o agentes viales. Es aún más importante que las autoridades muestren a la gente qué conducta deben desarrollar apegada al reglamento de tránsito tanto como conductores como peatones. “Las conductas no se modifican con una acción aislada de ninguna naturaleza. Por eso, participamos con mucho interés en estos foros para que podamos encontrar, dialogar y proponer acciones a largo plazo, pero comenzando

---

<sup>56</sup> 1er Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial Aprendiendo Seguridad Vial, *op. cit.*

desde ahora para que este problema deje de ser la triste realidad que tenemos en nuestra sociedad”<sup>57</sup>

Otra manera en que pudiera difundirse la educación vial sería que el gobierno estableciera campañas en los medios de comunicación para que así la gente siguiera más en contacto con campañas para fomentar el respeto al reglamento de Tránsito en la vía pública. Se tendría más información verídica y directa para la gente desde las redes sociales, radio o televisión. Deben coordinarse la escuela, el gobierno, la familia y los medios de comunicación para que toda la información que se brinda sea acorde y fomente el respeto e interés a la seguridad vial. Todos debemos participar en esta lucha contra la seguridad vial que cada año se lleva a millones de niños, adultos y jóvenes; se debe informar lo impactante que es la inseguridad vial por las secuelas que deja, tanto millones de muertes como traumatismos temporales o permanentes, los daños que provoca al Estado. Es probable que se necesite que la gente visualice imágenes y sepa estadísticas para crear una conciencia en la importancia de respetar la normatividad de tránsito.

### **1.5.3 La necesidad de sanciones para fomentar la educación vial**

Lo más importante que se le debe hacer llegar a la población es que los accidentes viales son prevenibles, si todos respetamos las señalizaciones, las normas de tránsito los percances ya no existirían o se reducirían en un gran nivel. La educación vial no solamente consiste en el conocer la normatividad del reglamento de Tránsito y respetarlo, también consiste en crear en la gente valores y una conciencia respecto al grave problema de la inseguridad vial, tener el conocimiento que pueden prevenirse si cada quien se desempeña en la vía pública respetando su vida y la de los demás. Esto se logra además de informando el problema y las normas, con medios de control que inciten un mayor respeto a las normas con sanciones pecuniarias sobre todo, al existir multas la gente ya respeta más la normatividad y más si son altas ya que de lo contrario crean una disminución en su economía prefiriendo así respetarlas, si sólo consisten las sanciones en amonestaciones verbales por parte de los agentes de tránsito como sucede en algunos países no sirve de nada, la mayoría de la gente que no ha sufrido algún accidente vial piensa que nunca le va a ocurrir algo similar y no le da importancia al

---

<sup>57</sup> *Idem*

respeto de las normas de tránsito. “No podemos imaginar un modelo de educación vial sin los recursos de control. El problema que tienen los adultos es la sensación de impunidad y el no cumplimiento de la norma. El régimen de tránsito requiere de un régimen penal, punitivo y represivo para existir; de nada vale que formemos a jóvenes en la conciencia y educación vial si mañana nadie les va a exigir el cumplimiento de la norma, si no hay un policía de tránsito que lo exija, o un policía caminero. Personalmente, participo del criterio de que el castigo también educa”<sup>58</sup>.

Las sanciones que se establezcan en el Reglamento de Tránsito deben de ser de carácter coercitivo, de manera general para todos los usuarios independientemente del rol que se desempeñen ya que si unos cuentan con sanciones y otros no se pierde el sentido de la reglamentación de tránsito, deben de ser equitativas. La significación social que tiene la educación vial es muy complejo dado que en él se encuentran varias interacciones sociales, una diversidad cultural es necesario que la educación vial tenga un significado para que obtenga mayor relevancia para su aprendizaje. Como se ha mencionado se tiene la creencia de que la educación vial es únicamente el conocimiento de las normas de tránsito, señalizaciones y la adopción de una conducta respetuosa a las normas en la vía pública pero no solamente es eso, se tiene un objeto más complejo a de lo que es en realidad se trata de una construcción individual que aporte una conducta colectiva sustentada por el respeto y la auto-regulación de manera que es necesario que la educación vial proyecte un verdadero cambio social asegurando una salud estable, un equilibrio social y un entorno saludable en el que todos tengamos un trayecto seguro. En sí el objetivo es crear nuevos hábitos en la población, concientizarlos del gran problema que estamos viviendo y hacerles saber que existen maneras de prevenir y acabar este problema, es muy difícil que la gente cambie su conducta pero con una educación impartida por gente conocedora del tema, un ejemplo desde la propia familia con una conducta respetuosa de las normas de tránsito, información verídica acompañada de campañas para que la gente conozca del tema y sanciones pecuniarias a los infractores de las normas de tránsito se puede lograr a largo plazo. La finalidad de las sanciones pecuniarias no se hacen con un objetivo recaudatorio, ni persecutorio simplemente se hace para que la gente tenga mayor interés y respeto por las normas de tránsito, que claro

---

<sup>58</sup> *Idem*

si lo vemos desde el punto de vista las leyes están hechas para cumplirse y respetarse no para ver si se cumplen o no, pero la finalidad de la educación vial es para prevenir accidentes pudiendo reducir el número de traumatismos y muertes que conlleva. “Lo mismo podemos concluir con el problema de tránsito. Aceptando que existe y que, como peatones y como conductores, formamos parte del mismo, estaremos en mejor posición de enfrentarnos a él si lo estudiamos y llegamos a conocerlo más a fondo”<sup>59</sup>

“Todos tenemos una responsabilidad en la siniestralidad vial y todos debemos asumir que realizamos acciones que en ocasiones no son seguras ni para nosotros mismos, ni para el resto de los usuarios. Cada viaje, cada exposición supone un riesgo que cada uno debemos afrontar con perseverancia y contundencia, si queremos hacer una movilidad segura”<sup>60</sup>. La educación vial es de suma importancia para la sociedad, es algo que debe priorizar el gobierno en medida para prevenir los accidentes viales, es una medida muy eficiente ya que todos los ciudadanos deben conocer la normatividad de las normas de tránsito, saber sus obligaciones y derechos, el concientizarlos del grave problema de la inseguridad vial, conocer el número de accidentes viales así como el número de muertes y traumatismos que dejan, informar de todas las secuelas y todos los grandes costos tanto económicos, sanitarios, sociales que dejan estos siniestros. Los accidentes viales son prevenibles debido a que en su mayoría son ocasionados por el factor humano es decir que si la gente conoce de las normas y obligaciones en cada rol de la vía pública pueden prevenirse estos accidentes y disminuir en un gran porcentaje con la educación vial.

La educación vial no únicamente se trata de conocer la normatividad del Reglamento de Tránsito sino que también su objetivo es la creación de valores en las personas, la gente que sigue las normas y respeta las señalizaciones de tránsito son personas que cuidan y valoran su vida y la de los demás, es una persona que se interesa por el bienestar de sí misma y de la sociedad, que le interesa participar con el gobierno en la disminución y prevención de los accidentes de tránsito porque sabe que cualquier imprudencia puede provocar una desgracia, son ciudadanos que no se creen intocables y por eso respetan y valoran las normas

---

<sup>59</sup> Cal y Mayor, Rafael, *op.cit.*, pág. 21

<sup>60</sup> Circulando los otros no siempre son peores que yo, Revista Dirección General de Tráfico, España, diciembre 2014, consultado el 24 de abril 2015 en <http://revista.dgt.es/Galerias/noticia/2014/12DICIEMBRE/DGT2-v2.pdf>

de tránsito. Debe iniciarse la educación en la casa con la familia, desde una edad temprana impartida con el ejemplo, es tan importante que conozca la sociedad las normas de tránsito para poder compartirlas con su familia, además de darles un ejemplo correcto ya que si a los hijos se les dice lo que se debe hacer y sus papás al momento de manejar, cruzar la calle, etc. lo hacen de la manera inadecuada se vuelve algo contradictorio que al final los niños o a quienes se les comparta esta información van a tomar el ejemplo porque la gente sobre todos los niños repiten lo que ven que hacen sus padres. La escuela es otro lugar para poder implementar la educación vial pero debe de hacerse a través de actividades en las cuales se interesen sus alumnos puedan aprender sobre la normatividad del tránsito y que conductas son las que deben tener al momento de salir a la calle independientemente del rol que desempeñen en la vía pública. La educación vial es de suma importancia para la reducción de los accidentes viales por lo que el gobierno debe darle prioridad para así poder crear en la gente una conciencia sobre el tema, darse cuenta de la gravedad del problema y que puede prevenirse mediante conductas adecuadas al Reglamento de Tránsito porque a todos nos afecta y todos tenemos una responsabilidad social para poder combatir la inseguridad vial.

## Capítulo II México y la seguridad vial

### 2.1 México como Estado Miembro de la Organización de las Naciones Unidas

México es uno de los cincuenta y un países fundadores de la Organización de las Naciones Unidas, la delegación mexicana estuvo representada por Ezequiel Padilla, Manuel Tello y Francisco Castillo Nájera quienes firmaron la Carta de las Naciones Unidas el 26 de junio de 1945 aprobada ese mismo año por la ONU perteneciendo así México como un Estado Miembro de la ONU. Ha tenido una gran participación en la mayoría de los temas propuestos por esta organización. “La relación entre México y las Naciones Unidas es intensa, continua y recíproca, observando los principios de política exterior que la ONU hizo suyas desde su creación y teniendo una importante participación en todos los ámbitos de la ONU”<sup>61</sup>. México ha participado activa e intensamente en el desarrollo de la ONU, buscando su fortalecimiento porque considera que esta organización ha logrado un orden internacional más justo además de que su función de mediador trae muchas mejoras hacia los países para la solución de problemas mundiales además de que México ha encontrado el medio para poder ayudar en la construcción de un orden mundial, ha participado en más de cincuenta y cinco instrumentos jurídicos acerca de derechos humanos en la Comisión Nacional de los Derechos Humanos de las Naciones Unidas por más de treinta años así como en el Alto Comisionado de Derechos Humanos desde 1993, convocó junto con otros países la Cumbre mundial a favor de la infancia, ha apoyado impulsando medidas migratorias Convención internacional sobre la protección de derechos de todos los trabajadores migrantes y de sus familiares y ha sido sede en materia de conferencia sobre el tema de las mujeres en el año de 1975.

El Sistema de las Naciones Unidas en México está compuesto por veintiún agencias de las cuales siete son representaciones en el país y catorce son representaciones regionales o subregionales clasificándose éstas en dos Altos Comisionados, seis Agencias Especializadas, cuatro Programas, tres fondos, una Comisión Regional, un Centro de Información, una Institución Financieras y una Convención de las Naciones Unidas sobre el

---

<sup>61</sup> México en las Naciones Unidas, UNESCO, consultado el 25 de mayo de 2015 en <http://www.unesco.org/new/es/mexico/communities/united-nations-system-in-mexico/mexico-to-the-united-nations/>

Medio Ambiente, están oficinas se encuentran situadas de manera estratégica para que puedan desempeñar sus funciones correctamente. “Al ser México un país con un nivel de ingreso medio, el rol del equipo de Naciones Unidas a nivel local se hace más exigente y desafiante. Las agencias representadas tienen la importante labor de servir como puente entre México y el mundo, ya sea ofreciendo al país experiencias mundiales en materia de desarrollo y herramientas para el cumplimiento de los acuerdos internacionales o exportando al mundo las buenas prácticas del país que pueden ser utilizadas en otras localidades del planeta. Las agencias de la ONU tienen presencia nacional de acuerdo a las áreas que el mismo país ha identificado como de primera prioridad para su desarrollo.”<sup>62</sup>

En México se trabaja acorde a proyectos de colaboración técnica que se llevan a cabo en una acción conjunta tanto con el gobierno federal y locales como en el ámbito empresarial y alguna sociedad civil. Las agencias centran sus actividades en trabajos de investigación sobre retos de desarrollo o temas que ha declarado la Organización como temas de salud pública. El funcionamiento adecuado de estas agencias permite una constante cooperación e intercambio entre las agencias que suman sus capacidades para potenciar su impacto en el país. El Coordinador Residente del Sistema de las Naciones Unidas en México es responsable de asegurar que la presencia de la ONU en el país sea coherente y efectiva dentro de las prioridades nacionales.

En materia de seguridad vial, México fue sede del X Encuentro de Directores y Responsables de Tránsito los días 9 y 10 de mayo de 2011, reuniéndose en el hotel Meliá de la Ciudad de México más de treinta directores de tránsito de Iberoamérica y el Caribe provenientes de veinte países diferentes como México, Paraguay, Argentina, Chile entre otros, exponiendo en este encuentro la situación vial de cada país, su control y la búsqueda del mejoramiento del sistema vial con que cada país cuenta. Se realizó otro Encuentro de Buenas Prácticas en Seguridad Vial el día 11 de mayo de 2011 en el mismo hotel compartiendo con distintos sectores tanto públicos como privados sus experiencias para la mejora del tema de la seguridad vial abordándose mediante ponencias de diversos temas de la materia. Este Encuentro fue apoyado por la Secretaría de Salud a través de la Subsecretaría

---

<sup>62</sup> La ONU en México, UNESCO, consultado el 25 de mayo de 2015 en <http://www.unesco.org/new/es/mexico/communities/united-nations-system-in-mexico/the-un-in-mexico/>

de Prevención y Promoción de Accidentes en coordinación con la Organización Panamericana de la Salud y la Organización Mundial de la Salud quienes ayudaron también en la implementación de primer foro realizado en septiembre de 2010 complementando sus primeros objetivos con los de éste Encuentro siendo: “mostrar las buenas prácticas de la seguridad vial que se implementan en nuestro país, promover el diseño, la implementación y documentación de programas y políticas en materia de seguridad vial, ... y facilitar experiencias internacionales en seguridad vial, a través de conferencias magistrales de expertos en la materia”<sup>63</sup>

Asimismo se realizó el Segundo Encuentro de Seguridad Vial para Iberoamérica y el Caribe sobre seguridad vial el doce y trece de mayo de 2011, participando los Secretarios de Salud y de Comunicaciones y Transportes además de los representantes de organismos internacionales como el Banco Interamericano de Desarrollo, Secretaría General Iberoamericana, Organización Mundial de la Salud, Banco Mundial y la Fundación Internacional del Automovilismo. Concluyendo en la formación de la Alianza Nacional por la Seguridad Vial participando en ella veintidós países y más de setecientos asistentes nacionales e internacionales y trescientas organizaciones públicas y privadas etc. Debido a esto México ha tenido una gran participación con la ONU y la OMS en todos los sectores pero sobre todo en el de la seguridad vial participando fielmente en el Decenio de la Seguridad Vial porque ha firmado una carta compromiso en el 2010 entre el Secretario de Salud José Ángel Córdova y el Secretario de Comunicaciones y Transportes Dionisio Arturo Pérez-Jácome Friscione a fin de: “Elaborar programas o políticas en materia de Seguridad Vial y prevención de accidentes, con la finalidad de promover acciones concretas para disminuir el índice de mortalidad y lesiones, las cuales establecen estrategias que deben ser implementadas para cumplir con los objetivos propuestos”<sup>64</sup>.

---

<sup>63</sup> Estrategia Mexicana de Seguridad Vial, OMS, consultado el 25 de mayo de 2015 en [http://www.paho.org/mex/index.php?option=com\\_content&view=article&id=496:estrategia-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380#](http://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=496:estrategia-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380#)

<sup>64</sup> *Idem*

## 2.2 Estrategia Mexicana de Seguridad Vial

El panorama de los accidentes viales en México es muy similar a lo que sucede en el mundo, se estima que cada año mueren 16,500 mexicanos por los accidentes viales, de acuerdo a cifras de la OMS ocupamos el lugar número trece en los países donde se concentran el 62% de los fallecimientos, México se encuentra en la posición 98 de 198 países que reportan una tasa de 14.4 muertos por cada 100 mil habitantes que sobrepasa el promedio de la región europea con 10.3 y está un poco más debajo de la región de las Américas con 16.1. Comparando a México con países que se encuentran en condiciones socioeconómicas similares se ubica en el lugar séptimo entre los diez países que componen la región Mesoamericana. Los accidentes viales continúan aumentando cada año además de que son la primer causa de muerte en niños de los 5 a 14 años de edad y la segunda entre jóvenes de 15 a 29 años. “Con base en los resultados de la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, en México 1, 462,900 personas sufren de una discapacidad a consecuencia de los accidentes en general. Así mismo se señala que 6, 926,200 fueron víctimas de un accidente, la mayoría de ellos viales”<sup>65</sup>

Debido a la magnitud de accidentes que existen es por lo que México se comprometió como Estado Miembro con la OMS para mejorar el panorama de los accidentes viales, en buscar e implementar las estrategias y medidas necesarias para poder reducir en un alto porcentaje estos siniestros para poder así salvaguardar la vida de todos sus gobernados. México tiene la obligación de implementar una estrategia previamente planeada, estudiada y viable con la situación económica, social y cultural del mismo, por lo que se ha comprometido firmando en el doce de mayo de dos mil once el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Dionisio Arturo Pérez-Jácome Friscione, y el Secretario de Salud, José Ángel Córdova Villalobos a fin de elaborar programas o políticas en materia de seguridad vial y prevención de accidentes de manera que se promuevan acciones concretas para disminuir el índice de mortalidad y lesiones.

“Que las estrategias proponen la realización de actividades en los tres órdenes de gobierno, tanto en la red de carretera federal y vialidades urbanas, como en los

---

<sup>65</sup> Cervantes Trejo, Arturo et. al., Tercer informe sobre la situación de la seguridad vial México 2013, México, CONAPRA, 2013, pág. 1

establecimientos médicos para la atención de emergencias derivadas de accidentes de tránsito, y están divididas en cinco categorías temáticas: mejor gestión de la seguridad vial mediante una serie de acciones multisectoriales en los diferentes órdenes de gobierno; evaluación y mejoramiento de la infraestructura vial y de transportes más segura; vehículos más seguros; cambio de comportamiento de los usuarios en las vías de tránsito; y promover la mejora de los servicios de atención médica pre-hospitalaria e intra-hospitalaria, derivados de accidentes de tránsito”<sup>66</sup>

Por añadidura, se requiere una Estrategia de Seguridad Vial que permita llevar a cabo estas acciones de manera coordinada con los tres sectores del gobierno para así promover la seguridad vial prevenir accidentes, enfocarse en los principales factores de riesgo para poder prevenir los siniestros viales, se necesita reforzar el sistema hospitalaria y mejorar la recopilación de datos en materia de accidentes viales a fin de obtener una base del número de accidentes que existen y las secuelas que dejan con la finalidad de mejorar la calidad de vida de las personas. Esta Estrategia se creó con el objetivo de reducir accidentes así como las lesiones, discapacidades y muertes que ocasionan tanto en las carreteras como en las zonas urbanas, “la presente Estrategia tiene como objetivo genera reducir un 50% las muertes, así como reducir al máximo posible las lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, promoviendo la participación de las autoridades en los tres niveles de gobierno, atendiendo al ámbito de su competencia y facultades...”<sup>67</sup>

Inclusive México cuenta con un Acuerdo por el que se da a conocer la Estrategia Nacional sobre Seguridad Vial 2011-2020 estableciéndose en la Declaratoria para la Seguridad Vial Conferencia Nacional de Gobernadores, CONAGO, fundamentando dicho acuerdo en el artículo 4 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos en el cual establece el derecho que tienen todas las personas a la protección de la salud, en otras palabras como la inseguridad vial se ha declarado un problema de salud pública es por lo que nuestro país se ha encargado de proteger para lograr que todos los mexicanos tengamos una

---

<sup>66</sup> Diario Oficial de la Federación, 06 de junio de 2011, pág. 1, consultado el 24 de marzo de 2015 en [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5193284&fecha=06/06/2011](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5193284&fecha=06/06/2011)

<sup>67</sup> *Idem*

sana convivencia en las vías públicas. Por lo que en dicho acuerdo con fecha catorce de abril de dos mil once se aprobó un Punto de Acuerdo por el Pleno del Senado de la República donde se constituye el periodo comprendido de 2011-2020 como el Decenio de la Seguridad Vial con el propósito de reducir la mortalidad en México por causa de accidentes de tránsito, así como contribuir a la disminución de lesiones y discapacidades, es más fortalecer y mejorar los servicios de atención médica pre-hospitalaria e intra-hospitalaria por siniestros de tránsito, además de exhortar a las legislaturas de los Estados y el Distrito Federal para llevar a cabo dicha declaración en cada circunscripción territorial.

La finalidad prioritaria de este Acuerdo es la de promover la salud de quienes residen en el territorio nacional a través de la prevención de accidentes y con la implementación de nuevas medidas que favorezcan la seguridad vial ejecutadas a partir de estrategias locales alineadas a un esfuerzo nacional para lograr así un mayor impacto en la salud pública. Se trata de un fortalecimiento de la seguridad vial a través de actividades que promuevan la participación de los tres niveles de gobierno mediante la creación de Comités Estatales de Seguridad Vial para poder adecuar un marco normativo en la materia para implementar políticas y programas de seguridad vial involucrando a la sociedad civil, empresas y usuarios de las vías, así como participar en la revisión de la modernización de la infraestructura vial y de transporte más seguro mejorando su legislación y tomando en cuenta criterios de planeación, diseño y construcción de nuevos proyectos y vías de funcionamiento tanto en vialidades urbanas como en carreteras.

Otro punto prioritario del acuerdo es el de mejorar el comportamiento de los usuarios de las vialidades incidiendo en la vigilancia y estricta aplicación de la ley en cada factor de riesgo como lo es el uso del cinturón de seguridad, sillas porta infantes, el uso de casco, control de velocidad, alcoholímetros utilizando campañas de comunicación y la realización de programas de alcoholímetro y control de velocidad, pero a mi parecer falta también un punto muy importante en los factores de riesgo como es el caso de los peatones y el comportamiento incorrecto que tienen en la vía pública al no respetar los señalamiento ni normas establecidas en el Reglamento de Tránsito, se debe aplicar una estricta vigilancia a su comportamiento porque son causantes de muchos accidentes de tránsito diariamente. Las medidas y estrategias para mejorar la seguridad vial deben de ser equitativas para todos los

usuarios ya que lo que suceda a uno nos afecta a todos y no por ser peatón se debe pasar por alto una conducta no adecuada a la normatividad de tránsito. Encima, se busca también la mejora de la atención médica pre-hospitalaria y hospitalaria en la zona de Urgencias.

Por otra parte, el seis de junio del año dos mil once se publicó en el Diario Oficial de la Federación la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 con el objetivo general de “...reducir un 50% las muertes, así como reducir al máximo posible las lesiones y discapacidades por accidentes de tránsito en el territorio de los Estados Unidos Mexicanos, promoviendo la participación de las autoridades de los tres niveles de gobierno, atendiendo a su ámbito de competencia y facultades, en la implementación de las siguientes acciones: ...”<sup>68</sup>. Esta Estrategia se encuentra dividida en cinco secciones, la primera sección se trata de promover una participación en los tres niveles de gobierno entre sí para poder coordinarse y crear políticas y estrategias relacionadas con mejorar la seguridad vial involucrando a la sociedad civil y usuarios de la vía pública en el desarrollo de estrategias nacionales a fin de que exista una cooperación es donde se especifiquen responsabilidades a cada nivel de gobierno y la rendición de cuentas de cómo han funcionado los programas y la ejecución de éstos, otro punto es la de elaborar un marco jurídico que permita asentar las acciones y programas en esta materia como la de mejorar la capacitación e investigación de la seguridad vial para que así pueda fortalecerse la calidad de datos recolectados en tanto defunciones, lesiones e incapacidades y daños que provocan estos accidentes para que pueda fijarse metas y conocer realmente la magnitud del problema vial.

Se busca con esta Estrategia la modernización de la infraestructura vial y de transporte más segura a través de una creación de una adecuada normatividad acorde a criterios de seguridad vial en infraestructura en cada etapa de planeación, diseño y construcción para que sean proyectos viables y seguros tanto en carreteras como vialidades urbanas, así como mejoras tecnológicas y un desarrollo de movilidad segura y equitativa para los usuarios vulnerables. Es más se necesita fomentar el uso de vehículo más seguros incorporando las normas mínimas de seguridad de los vehículos de automotor desarrolladas en el Foro Mundial de la Organización de las Naciones Unidas para la Armonización de los Reglamentos de Vehículos y adecuarlos a los que se producen en México inclusive la

---

<sup>68</sup> *Idem*

creación y adecuación de marcos normativos que aseguren a los vehículos que circula y comercialicen al país.

En el cuarto punto establece: “... Mejorar el comportamiento de los usuarios de las vialidades incidiendo en los factores de riesgo que propician la ocurrencia de accidentes de tránsito...”<sup>69</sup> a través de las siguientes acciones como el de asegurar la normatividad para regular la movilidad y tránsito que considere medidas y programas para controlar los factores de riesgo, dar capacitación y programas de mejora para el personal de tránsito como campañas informativas para sensibilizar e informar a la población sobre cada factor de riesgo.

“Asegurar el efectivo cumplimiento de la legislación por parte de los usuarios de la vías mediante la aplicación de intervenciones y controles basados en evidencia científica sobre cada uno de los principales factores de riesgo (no uso de cinturón de seguridad en todos los ocupantes, no uso de sistemas de retención infantil, conducción bajo la influencia del alcohol, no uso de casco de seguridad en motocicletas y bicicletas, conducción a velocidades inadecuadas y uso de distractores al conducir)”<sup>70</sup> no me parece en su totalidad correcto esta medida porque únicamente se está tomando en cuenta a los conductores de vehículos y motociclistas, la realidad es que en la vía pública la imprudencia que cometa algún usuario nos afecta a todos los demás, debido a esto es por lo que no estoy de acuerdo con esta parte de la sección porque se está excluyendo del efectivo cumplimiento de la ley a los peatones y ciclistas, las normas deben de ser de manera general y sin excepciones. Otro punto que viene en esta sección es que se necesita implementar sistemas sancionadores efectivos, ágiles y transparentes, estoy de acuerdo con esta sección, es verdad que se necesita multas para todos los usuarios viales y que los medios sancionadores sean de una manera ágil y expeditos porque así únicamente se podrá conducir a la gente a una conducta acorde al Reglamento de Tránsito. Es más se propone incluir en algunos programas de estudio un contenido de seguridad vial en los niveles de educación preescolar, básica y media superior, dar capacitación a las empresas para saber cómo conducirse en el rol que tengan de la vía pública y planes de prevención de accidentes.

---

<sup>69</sup> *Ibidem*, pág. 2

<sup>70</sup> *Idem*

Un punto que me parece sumamente necesario e importante es: “Aumentar el conocimiento sobre factores de riesgo y la prevención de la seguridad vial a través de: El establecimiento de días o semanas nacionales de la seguridad vial. La integración de las entidades federativas de la región en la celebración del Día Mundial en Recuerdo de las víctimas de accidentes de tránsito. El apoyo a las iniciativas de las organizaciones no gubernamentales en consonancia con las metas y objetivos de la década. El desarrollo de encuentros nacionales de buenas prácticas en seguridad vial”<sup>71</sup> me parece muy importante porque es menester que la gente tenga conocimiento de la gravedad del problema de los accidentes viales, como cifras de muertes, de lesionados, de incapacitados, de daños que provoca al Estado en materia de infraestructura como hospitalaria, las secuelas que provocan estos siniestros en las familias tanto en la situación psicológica como en su patrimonio porque la gente la que no ha vivido una situación vial así o la ha visto en personas cercanas a ellas, piensa que no le va a pasar nada de estas situaciones, algunas personas se sienten intocables y no toman conciencia de que las imprudencias de cualquier tipo provocan accidentes viales que las consecuencias son muy graves y que nos afectan a todos. Es necesario que la gente conozca estos datos que el gobierno fomente campañas tanto de información como de prevención de accidentes viales pero informando a la gente los daños que provocan los conductores, peatones, ciclistas y todo porque sólo hacen énfasis en los conductores olvidándose que ellos no son los únicos que pueden provocar alguna tragedia.

En el último punto de la Estrategia Mexicana de Seguridad Vial se establece la mejora de los servicios de atención pre-hospitalaria y hospitalaria a través de la adecuación del marco normativo de la hospitalización y atención pre-hospitalaria, capacitación del personal médico responsable de este sector, promover e implantar esquemas innovadores que permitan apoyar al financiamiento de la atención, rehabilitación e integración de las víctimas derivadas de accidentes de tránsito, así como su calidad de atención y fortalecer acciones del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, CONAPRA, promoviendo la participación de autoridades de los tres niveles de gobierno, la sociedad civil, organizaciones no gubernamentales y los usuarios de vialidades urbanas y carreteras. En sí la Estrategia me parece que deja muy en general la normatividad que se deba de implementar y no especifica

---

<sup>71</sup> *Ibidem*, pág. 3

qué factores de riesgo deben de darse a conocer, debería desarrollarse más a fondo cada sección y punto de la Estrategia ya que cuenta con solamente tres fojas pudiendo abarcar más cada aspecto que podría mejorar la seguridad vial, por ejemplo el de la recolección de datos en el número de accidentes, muertes, lesiones y la cantidad de dinero que se gasta en atenciones hospitalarias y rehabilitación en las personas para poder así fijarse una meta con la creación de algún órgano que específicamente se dedique a la recopilación de esta información.

### **2.3 Programa de Acción Específico Seguridad Vial 2013 – 2018**

El Programa de Acción Específico de Seguridad Vial se crea en base de la Estrategia Mexicana de Seguridad Vial con apoyo de la Secretaría de Salud, el apoyo de esta Secretaría es debido a que los accidentes viales son considerados un problema de salud pública y por lo tanto a esta Secretaría le compete apoyar a crear nuevas estrategias y metas para prevenir y solucionar estos siniestros para que la población obtenga una movilidad más segura. Este Programa va acorde al Plan de Desarrollo 2013-2018, las metas, estrategias y propuestas de ley van conforme a este Plan para así poder coordinar a los tres niveles de gobierno en estos temas y todos estén al tanto de las acciones que se planean tomar para combatir el problema de la inseguridad vial en todos sus aspectos y factores de riesgo.

“El Plan Nacional de Desarrollo 2013- 2018 y el Programa Sectorial de Salud, establecen de manera prioritaria que las instituciones del Sistema Nacional de Salud y la sociedad en su conjunto debemos “Hacer de las acciones de protección, promoción y prevención un eje prioritario para el mejoramiento de la salud”, con el propósito de alcanzar la Meta Nacional de un México Incluyente”<sup>72</sup> . Por México Incluyente se entiende el compromiso que tiene nuestro país de asegurar el acceso a los servicios de salud para todos los mexicanos y de promover acciones de protección, promoción y prevención para el mejoramiento de la salud así como mejorar la atención médica en situaciones de vulnerabilidad como son los accidentes viales, integrar todos estos elementos para que

---

<sup>72</sup> Programa de Acción Específico Seguridad Vial 2013 – 2018, Secretaría de Salud, México, 2013, pág. 7, consultado el día 25 de junio de 2015 en [http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/PAE\\_SV.pdf](http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/PAE_SV.pdf)

México obtenga una movilidad más eficaz y segura así como mejorar la atención de salud en estos casos.

Este Programa cuenta con cinco objetivos principales, seis estrategias y dieciséis líneas de acción a través de las cuales el sector salud busca incidir en la disminución de muertes, discapacidad y lesiones por esta causa. Un punto primordial es la vigilancia y el monitoreo de la seguridad vial porque es imprescindible contar con una fuente de datos sobre el tema para la toma de decisiones e intervenciones que se tomarán para disminuir el problema ya que de lo contrario no es posible planear estrategias ni proponer soluciones a este tema porque no se cuenta con una evidencia científica. Persiste en nuestro país una deficiente clasificación y registro de datos, por lo que este es el primer objetivo del programa el de establecer acciones que favorezcan a la creación y el fortalecimiento de organismos que recopilen datos de una manera adecuada que permita la fijación de estrategias en base a una evidencia.

Además no contamos con un marco jurídico estandarizado y actualizado, la correcta aplicación de las leyes es una condición indispensable para abatir la inseguridad vial. Nuestras legislaciones son limitadas y carecen de un procedimiento estandarizado a nivel federal, estatal y municipal que garanticen su correcta vigilancia y aplicación. “Se busca modificar esta situación y lograr armonizar las leyes y reglamentos de tránsito y movilidad de los municipios y estados, acorde a las recomendaciones y buenas prácticas internacionales”<sup>73</sup>. Se busca disminuir las lesiones en un 50% de las que se tiene actualmente, ya que las lesiones de tránsito son en su mayoría prevenibles, son el resultado evitable de comportamientos de riesgo como ya he mencionado como el manejar a una velocidad excesiva, no usar el cinturón de seguridad o casco o la imprudencia de los comportamientos inadecuados a los Reglamentos de Tránsito por parte de los peatones, esto es posible reducirlo mediante intervenciones preventivas, por lo que se necesita adoptar conductas seguras por parte de los usuarios de las vialidades mediante acciones de seguridad vial siendo éste el objetivo número tres del Programa.

El objetivo número cuatro es impulsar mecanismos de colaboración para la prevención de lesiones viales implementando programas integrales y multisectoriales para su

---

<sup>73</sup> *Ibidem*, pág. 11

prevención y por último en sus objetivos es mejorar la situación pre hospitalaria de urgencias médicas mediante la implementación de Centros Reguladores de Urgencias médicas y capacitar al personal. Por lo que se puede observar que este Programa está basado en la Estrategia Mexicana de Seguridad Vial en sus puntos primordiales que vimos anteriormente pero de una manera más específica en sus objetivos para contrarrestar los accidentes viales.

“El Programa contempla un enfoque sistémico que busca identificar las fallas en cada uno de los componentes e incidir en aquellos que contribuyen a la ocurrencia de colisiones y atropellamientos mortales o causantes de lesiones graves, así como mitigar la gravedad y las consecuencias con medidas preventivas, de atenuación y atención pre hospitalaria”<sup>74</sup> . Las estrategias que se plantean tratan de buscar errores en los elementos que forman el sistema vial, conductor, vehículo y entorno en cada una de las fases, antes, durante y después del posible accidente, opinión que en cuanto a los elementos que conforman el sistema vial no comparto porque para mí los elementos que lo integran son el entorno, todos los usuarios viables incluyendo a conductores, peatones y al entorno ya que lo que haga un usuario afecta todos por lo que son elementos importantes que no se deben dejar desapercibidos ya que se debe de reconocer que el cuerpo humano es altamente vulnerable a las lesiones y los seres humanos somos propensos a los errores sobre todo en las vialidades.

Asimismo, al medir las lesiones este Programa se basa en la Matriz de Haddon, que se refiere al a prevención y a las consecuencias de los accidentes y lesiones viales, en este modelo se basa en un triángulo epidemiológico refiriéndose a tomar en cuenta siempre tres elementos al momento de estudiar un accidente vial siendo los siguientes: el huésped o la persona que va a ser afectada, el ambiente que puede ser propicio a para producir un siniestro y el agente causal de un accidente. “Para analizar la información relativa a esta triada (conocida como Triada Ecológica) Haddon propone el uso de una matriz: Matriz de Haddon utilizada ampliamente en el campo de la prevención. Esta matriz tiene la intención de analizar tanto al agente, como al ambiente como al huésped, antes, durante y después de que suceda el accidente. Esto quiere decir que la prevención puede enfocarse a momentos previos al

---

<sup>74</sup> *Ibidem*, pág. 15

accidente, a disminuir los efectos del accidente si este llegar a suceder y a actuar mejor después de que este suceda con la finalidad de mitigar las consecuencias”<sup>75</sup>.

Desde esta perspectiva es como se plantean los métodos de prevención en materia de lesiones, estudiando a los accidentes desde la óptica del huésped, es decir el ser humano y comportamiento relacionado con el vehículo, la energía física es el agente que se traduce como la energía del vehículo, el medio ambiente es donde el agente y el huésped están interactuando así como las leyes o reglamentos que existan, las condiciones económicas y culturales del lugar así como las características de las vialidades donde se transita y las condiciones climáticas en ese momento. Por eso se consideran estos elementos en la secuencia de un accidente, que en mi opinión faltaría tomar en cuenta a los demás usuarios viales y sus adecuados o no comportamientos respecto a las leyes o reglamentos establecidos porque las acciones de todos en las vialidades van conectadas y por el error de algún usuario independientemente si es el conductor o peatón pueden ocasionar terribles accidentes.

Es de suma importancia analizar todas las etapas en un siniestro vial para poder comprender los factores que lo originaron y así establecer medidas para su prevención. Se debe de considerar el momento anterior al choque, en el cual es donde se podrían tomar las medidas preventivas necesarias como una adecuada conducta al Reglamento de Tránsito por parte de todos los usuarios viales, el momento en el cual sucede el evento donde se deben de tomar medidas de prevención secundarias y en el post evento donde se enfatizan las acciones de prevención terciaria siendo los servicios médicos de urgencias y rehabilitación. Se necesita hacer énfasis en todos los momentos de los accidentes pero sobre todo en la prevención primaria porque así se evitarían muchos accidentes y lesiones.

Los retos que abarca el Programa son muchos, la seguridad vial ya forma parte de la agenda del gobierno federal y los locales, siendo el mayor de ellos la disminución de lesiones, discapacidades y muertes ocasionadas por los accidentes viales así como el generar una política nacional en la materia, fortaleciendo la capacidad de gestión de la seguridad vial. Otra complicación a la que se enfrenta México es la estandarización del marco legal a nivel

---

<sup>75</sup> Prevención de accidentes, Asesores de Emergencias y *Desastres Emergency Management Consultants*, México, pág. 3, consultado el 26 de junio de 2015 en [www.camafu.org.mx/index.../prevencion-de-accidentes-.html?...pdf](http://www.camafu.org.mx/index.../prevencion-de-accidentes-.html?...pdf)

nacional en unificar en todos las leyes y reglamentos integrar los factores de riesgo que se han mencionado y que en cada Estado se establezca un criterio en reglamentar sobre esta materia, ya que en base en la Constitución de los Estados Unidos Mexicanos otorga la facultad a los Estados para establecer su propio Reglamento en esta materia por lo cual es difícil unificar criterios. “El fortalecimiento de una cultura de la prevención orientada a generar y reforzar conductas saludables y seguras es fundamental para lograr incidir en la conducta de los usuarios de las vialidades por lo que se tiene el reto de impulsar dichas políticas, programas y estrategias para fomentar la sensibilización y la educación vial entre la población”<sup>76</sup>.

### **2.3.1 Objetivos específicos del Programa**

El Programa va en concordancia con el Plan Nacional de Desarrollo 2013-2018 y acorde al Programa Sectorial de Salud estableciendo cinco objetivos y dieciséis líneas de acción asociados a la meta nacional de un México Incluyente siendo los siguientes: el primero de ellos es el de generar datos y evidencia científica para la prevención de lesiones ocasionadas por accidentes viales, es de suma importancia contar con fuentes fidedignas de datos de los principales problemas relacionados con las lesiones porque así permitirán adoptar medidas adecuadas y asignar los recursos necesarios, ya que sin ellos no es posible lograr reducciones importantes y sostenibles a la exposición al riesgo de lesiones y su gravedad. “En México se recolecta diariamente información básica sobre lesiones ocasionadas por accidentes viales, a través de: las corporaciones de policía locales redactan informes sobre su ocurrencia; las compañías de seguros documentan los accidentes viales de sus clientes; y el sector salud elabora historias clínicas y registros de egresos hospitalarios de las personas atendidas, entre otros productores de información.”<sup>77</sup>

La documentación es de gran ayuda para las organizaciones para desempeñarse en distintas áreas ya sea de investigación, aplicación de la ley o prestación de servicios de salud, porque al contar con ellos se toman medidas específicas en cada factor que sea importante en la disminución de los accidentes viales. Se propone implementar y poner en operación a los

---

<sup>76</sup> Programa de Acción Específico Seguridad Vial 2013 – 2018, *op. cit.* pág. 40

<sup>77</sup> *Ibidem*, pág. 49

Observatorios Estatales de Lesiones los cuales en algunos Estados están operando actualmente, aplicando una metodología homogénea para la difusión, recolección y análisis de datos sobre seguridad vial a nivel nacional. Contando con estos se podrá disponer de datos más confiables, oportunos y completos que permitan mejorar la gestión de la seguridad vial con resultados sólidos y sostenibles en el tiempo y que sea de utilidad para todas las instituciones y organizaciones del gobierno encargadas de la prevención de lesiones ocasionadas por accidentes viales y sus consecuencias. Como estrategias para implementar el fortalecimiento de la recolección, almacenamiento, análisis, difusión y aplicación de datos las líneas de acción son: gestionar los Observatorios Estatales de Lesiones, apoyar a los Centros Estatales para la Prevención de Accidentes en la recolección de datos, almacenamiento, análisis, aplicación y la difusión de ellos y generar documentos técnicos a través de la información recabada por los Observatorios. En mi opinión se debería recopilar toda la información por un único organismo encargado para ello porque así se podría establecer con qué constancias se debe de buscar y recopilar la información y la difusión de los mismos utilizando un solo lineamiento para ello.

El segundo objetivo comprende el de proponer un marco jurídico en seguridad vial que incluya los principales factores de riesgo presentes en los accidentes viales, de acuerdo a la OMS se ha regulado que para la prevención de accidentes se utilice el cinturón de seguridad, el uso de sistemas de retención infantil, el uso correcto de casco para motociclistas y ciclistas, el no ingerir alcohol y como conducir a una velocidad adecuada; por lo que veo no se toma en cuenta el factor de riesgo ni es una prevención la conducta adecuada de los peatones solamente se habla de los automovilistas y no la de los demás usuarios de la vía pública. La estrategia para lograr este objetivo es la de promover la adecuación de una ley integral en materia homogénea a nivel federal, estatal y municipal, analizando el marco jurídico en los distintos niveles, hacer propuestas para que se incorporen todos los riesgos y apoyar la gestión para que se incorpore de las adecuaciones en los órdenes legislativos en todos los niveles de gobierno.

“Las entidades federativas, por mandato constitucional tienen competencia para emitir su propia regulación con relación al tránsito y corresponde a los municipios la facultad de regularlos. De ahí que las competencias se distribuyan para la Federación sobre los

caminos y puentes de jurisdicción federal y para los estados ciertos caminos carreteros y vías de comunicación urbana, suburbana y rural.”<sup>78</sup> Es por esto la complicación en México de poder unificar un Reglamento o Ley de Tránsito ya que cada Estado cuenta con un reglamento y no todos reúnen todos los factores de riesgo como ya se han mencionado.

El tercer objetivo de este programa es la contribución a la adopción de conductas seguras de usuarios de vialidades para reducir daños a la salud por accidentes viales, es importantísimo debido a que millones de accidentes son originados por alguna imprudencia de las personas si todos adecuáramos nuestra conducta a lo estipulado por el Reglamento de Tránsito, “es necesario reconocer que en nuestro país existe una notable ausencia de cultura vial, siendo por lo tanto indispensable fortalecer las acciones de promoción de la salud, a fin de generar una cultura de prevención, particularmente entre niños, adolescentes y jóvenes quienes, además, son los más afectados”<sup>79</sup>, los niños y jóvenes son los que pueden tener la capacidad de transformar en esta materia debido a que si se enfocan acciones para el fortalecimiento de la cultura vial muchos accidentes se reducirán así como los traumatismos, lesiones que les afecta y en consecuencia una disminución de los daños al Estado. La OMS promueve que se integre a la educación vial en los programas académicos de los alumnos sobre todo en la etapa primaria porque desde pequeños se consolidarían acciones positivas dentro de las vialidades además de reforzar lo que se maneja en las campañas de promoción para la seguridad vial y así los niños o jóvenes transmitirían esta información a sus familiares.

“El establecimiento de campañas de seguridad elaboradas bajo un enfoque multisectorial y enmarcado en una política nacional de seguridad vial son elementos que apoyan el logro de las metas de reducción de siniestros viales y fortalecen la acción del Estado, el sector privado y la sociedad civil”<sup>80</sup>. Se debe dar a conocer la magnitud del problema y sobre todo a los usuarios vulnerables de lo que podría pasar en caso de algún accidente, del daño no solamente a ellos mismos sino en sus familias y patrimonio para que la gente tome conciencia del problema tan grave que tenemos. La estrategia de este objetivo es la de promover la cultura de la prevención de los accidentes viales, a través del desarrollo de competencias técnicas de los formadores en seguridad vial a través de cursos de

---

<sup>78</sup> *Ibidem*, pág. 50

<sup>79</sup> *Idem*

<sup>80</sup> *Idem*, pág. 51

capacitación y la de capacitar a los promotores de seguridad vial a fin de involucrar a la sociedad en la prevención de estos siniestros.

En su cuarto objetivo es impulsar la colaboración multisectorial a nivel nacional para la prevención de lesiones por accidentes viales, para su reducción se necesita la colaboración de múltiples actores como asociaciones civiles, organizaciones no gubernamentales, instituciones del gobierno, pero para esto es un elemento clave el instalar coordinadamente y a lo largo del país los Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes en todas las entidades federativas a fin de elaborar medidas preventivas en lesiones. Su estrategia es apoyar su instalación y operación para impulsar acciones integrales para la prevención de accidentes viales e impulsar la implementación de control de alcohol en aliento de conductores.

Asimismo, el último objetivo del programa trata de normar la atención pre hospitalaria de urgencias médicas por lesiones, es de suma importancia también este punto porque muchas vidas podrían salvarse si se tuviera un servicio médico oportuno y eficaz, teniendo los equipos y medicinas necesarias para la atención de la gente. Además de contar con un personal capacitado y especializado en la materia, es indispensable para poderle brindar a las personas una atención adecuada desde el mismo momento de la ambulancia se necesita una atención médica de calidad y adecuada las necesidades de cada persona. Algo por lo que no se ha podido avanzar en este objetivo es por la falta de recursos destinados a la atención médica prehospitalaria porque algunas instituciones no reúnen los estándares que se requieren por lo que se hace prioritario regular todos los servicios de salud. Por lo que su estrategia es que a través de los Centros Reguladores de Urgencias Médicas (CRUM) cada Estado cuente con servicios médicos de calidad por medio de personal capacitado, así como adecuar y vigilar que estos estén acorde con la normatividad vigente y promover la implementación del modelo de atención prehospitalaria para la homologación de la atención de urgencias médicas.

Por lo que podemos ver que en este Programa los objetivos son más específicos y se apegan a lo que solicita la OMS en materia de seguridad vial para todos los países sobre todo en la regulación en los reglamentos o leyes de tránsito sobre los factores de riesgo, y México está entrando en regularlos todos pero en mi opinión es favorecedor encontrar entre sus

objetivos el de la implementación de conductas adecuadas en las vialidades es un avance claro que no está fijada la meta en todos los usuarios de la vía pública sino que únicamente se enfoca en los conductores pero sí se regulan y adoptan conductas adecuadas tanto conductores como peatones se reducirán los accidentes de tránsito y las lesiones en cifras muy altas por lo que México está empezando a fijar acciones sobre la adecuación de las conductas así como en otros temas como el de mejorar la atención prehospitalaria y la capacitación de su personal y el de la difusión de campañas con información con estos temas para prevenir accidentes.

## **2.4 Datos de accidentes viales en México**

México cuenta con 125, 235, 000 millones de habitantes de acuerdo a datos del 2015, y de acuerdo a datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía, INEGI, en el año 2012 contamos un parque vehicular de 34, 874, 655 transitando por todo el territorio nacional. Desafortunadamente México no cuenta con un organismo exclusivo para la recopilación de datos sobre la inseguridad vial ya sea muertes, número de accidentes, personas lesionadas, etc. la información es muy escasa y no se encuentra actualizada debido a que se realizan cada cierto tiempo, ni específica porque no es un órgano especializado en materia de seguridad vial, la organización encargada de recolectar esta información junto con otros temas es el INEGI que cuenta con información hasta el año 2013 donde se estipula que el total de accidentes viales fueron 385,772 en el número conjunto de accidentes vial de todas las entidades federativas. Cada día 43.4 personas mueren y 85.8 resultan heridos así como de cada diez muertos ocho son hombres y dos mujeres. Asimismo cifras investigadas por CONAPRA, cada año mueren en promedio alrededor de 16,500 mexicanos, ocupamos el lugar número trece entre los países a nivel mundial que concentran el 62% de los fallecimientos.

“Sin embargo, ocupa la posición 98 entre 198 países al reportar una tasa de 14.4 muertos por cada 100 mil habitantes, esta tasa se ubica por debajo de la tasa promedio para la región de las Américas (16.1) y por encima del promedio de la región europea”<sup>81</sup>, comparando a México con los países de la región mesoamericana ocupaba el séptimo lugar

---

<sup>81</sup> Tercer Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial México 2013, *op. cit.*, pág. 1

entre los diez países que lo componen. En el año 2011 se registraron 412,087 accidentes viales en los que murieron 16,512 personas y resultaron heridas 162,029 mexicanos. 2000 se registraron 14,028 muertos y en el 2011 ascendieron a 16,615 en estas condiciones el Decenio de Seguridad Vial estableció que el número de muertes ascenderá a 19,612 personas fallecidas por lo que se busca con la Estrategia de Seguridad Vial reducir para el año 2020 reducir al 50% las muertes.

El registro de accidentes viales varía conforme a los meses y estaciones del año, se registra un mayor número de accidentes durante las vacaciones de Semana Santa y las Fiestas de Navidad o celebraciones de año nuevo que en los demás meses del año. “En 2011, se registraron más accidentes durante las vacaciones de Semana Santa y las Fiestas Decembrinas (en mayo y diciembre)”<sup>82</sup> esto se puede interpretar de una manera muy obvia causada por factores prevenibles pero que no se toman las medidas ni la conciencia necesaria ya que el exceso de velocidad y el alcohol son factores importantes en estas cifras. Así como la edad es un factor determinante en las cifras de estos accidentes ya que el 70% de los que mueren en un accidente vial son hombres y alrededor del 35% tienen la edad entre 15 y 29 años, lamentablemente las personas que sufren un siniestro de este tipo en su mayoría se encuentran en una edad productiva económicamente y esto favorece a incrementar un daño mayor al Estado y a la sociedad. “En México, durante 2012 fallecieron 17, 102 personas por esta causa... y más de 150 mil personas resultaron con lesiones... y más de 33, 300 sufrieron lesiones graves”<sup>83</sup>

Entre los años 2012 y 2013 la tasa de mortalidad únicamente logró disminuirse a un 1%, lo que demuestra que no se han tomado las medidas suficientes para que disminuya la tasa de mortalidad a un porcentaje más alto, en mi opinión que disminuya esta tasa en un porcentaje mínimo no es nada alentador sino una alarma acerca de que no se están tomando las medidas adecuadas para la disminución ni de accidentes ni de muertes viales, además de que el 40% de las muertes corresponden a usuarios vulnerables como los peatones. Las lesiones de tránsito se incrementan tanto como aumenta la población así como el parque vehicular porque cada año aumenta el número de vehículos que transita por el país pero

---

<sup>82</sup> *Ibidem*, pág. 21

<sup>83</sup> Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial México 2014, México, STCONAPRA, México, 2014, pág. 6

desafortunadamente no existe una planificación para adecuar las vialidades a este crecimiento y no se acompaña de inversión integral es decir una planeación en infraestructura ni control de vehículos ni tampoco de la implementación de estrategias para la prevención y atención de lesiones causadas por el tránsito.

De acuerdo la Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012 se estimó que 1.4 millones de personas se lesionaron en el tránsito, en ese año un 1.2% de la población mexicana. “Estas lesiones causadas por el tránsito son la octava causa general de muerte por encima de las enfermedades infecciosas y por debajo de las enfermedades crónicas degenerativas y sus complicaciones. Asimismo, son la primera causa de muerte en niños en edad escolar entre cinco y nueve años de edad y son la segunda causa entre los adolescentes (10-19 años) y adultos jóvenes (20-29 años) por debajo de los homicidios”<sup>84</sup> Es preocupante que en edades tan tempranas sea la primera causa de muerte, esto es una alarma para el gobierno en que es necesario aplicar medidas preventivas sobre seguridad vial porque desafortunadamente los peatones son parte de los usuarios vulnerables llamados así por las lesiones tan graves que pueden ocasionársele a éstos ya sea incapacidades permanentes o la muerte como vemos en estos casos. En el año 2013 51.5% de las defunciones corresponde a peatones atropellados y en conjunto un 65.6% corresponda al total de los usuarios vulnerables.

En edades posteriores en un rango de 30 a 44 años de edad es la tercera causa de muerte y de 45 a 59 años es la sexta, esto demuestra que todas las personas en distintas etapas de la vida están expuestas a sufrir un accidente vial por las cifras antes mencionadas y que lo más probable es que dependiendo del tipo de accidente sea su consecuencia la muerte, un accidente cambia totalmente la vida de las personas ya que no sólo es el momento de éste sino qué pasa después como puede ser alguna incapacidad ya sea temporal o permanente y en todos los casos de las familias se ve un detrimento en su patrimonio ya sea por gastos médicos, vehiculares, legales o porque el accidentado ya no podrá volver a desempeñar las funciones que antes desarrollaba como es la de no volver a trabajar y esto es un gran problema porque la mayoría de las veces pasa al proveedor de las familias. “Al interior de los hogares las repercusiones también son graves: 43% de los lesionados tarda en promedio un año para

---

<sup>84</sup> *Idem*

reincorporarse a su actividad laboral y 80% de los hospitalizados incurre en gastos catastróficos por su atención médica”<sup>85</sup>.

Las lesiones de tránsito significan una carga muy importante porque en las edades antes mencionadas es cuando se tiene una vida productiva perdida, tanto económica como académicamente, de acuerdo a datos del estudio de la Carga Global de Enfermedades, Lesiones y Factores de riesgo 2010 las lesiones viales cuantificaron en 930 mil años de vida perdidos. En la edad de 5 a 30 años es cuando se forman las personas académicamente y al verse abrumada por un accidente vial por la atención hospitalaria y las lesiones o secuelas que éstos puedan dejar en algunos casos se puede ver interrumpidos los estudios o también es una época donde la mayoría de las personas empiezan a trabajar o ya cuentan con un trabajo fijo y al ser personas jóvenes son las más afectadas porque el impacto económico entre las familias y la comunidad es muy elevado sobre todo si son los portadores económicos del hogar. Las lesiones viales también cuentan con un impacto muy elevado al Estado ya que representan entre el 1.8 y 3.5% del Producto Interno Bruto del país, es decir entre 21 mil y 41 mil millones de dólares.

La tasa de mortalidad por lesiones causadas por el tránsito es de 14.6 muertos por cada 100 mil habitantes, y en 18 entidades federativas la tasa de mortalidad es superior a la nacional como en Zacatecas con un 28.0, Nayarit (26.3) y Tabasco (25.2) se registraron como las más elevadas. En México 13 de las 32 entidades federativas (40.6) concentran el 71.9% del total del parque vehicular, 64.1% de toda la población y 61.3% de todos los muertos por incidentes viales siendo las siguientes entidades: Distrito Federal, Estado de México, Jalisco, Nuevo León, Michoacán, Veracruz, Guanajuato, Puebla, Chihuahua, Tamaulipas, Baja California, Sinaloa y Guerrero, claro que en algunos estados el problema de la seguridad vial está más grave que en otros pero se necesitan tomar medidas suficientes y viables para disminuir por ejemplo en este caso las muertes incidentales y medidas de mejora de infraestructura y de control vehicular para estos estados. Cada año aumentan los accidentes viales como en el año 2013 hubo un total de accidentes 406,508 con un total de 142, 626 heridos entre ellos 110,854 heridos leves y 31,772 graves y 15,856 muertos.

---

<sup>85</sup> Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, Secretaría de Salud, México, 2012, pág. 1

“Considerando la distribución de las muertes por tipo de usuario, la mayor parte de ellas ocurre entre los peatones (31.2%), y le siguen en frecuencia los ocupantes de automóviles, camiones, camionetas y autobuses (20%), motociclistas (6.1%) y por último los usuarios de bicicleta (1.5%)... se identifica que 41.2% de las muertes por lesiones viales se ha registrado como “otros”, esto apunta hacia una incorrecta clasificación lo cual se traduce en información imprecisa”<sup>86</sup> Por lo que nos podemos dar cuenta que entre los porcentajes de las muertes más significativas se encuentran las de los peatones, también porque resultan ser los usuarios vulnerables al momento de un accidente vial pero debido eso debe tomar acciones el gobierno específicas para reducir las muertes en este tipo de usuarios porque las lesiones aumentan conforme pasan los años por ejemplo en el 2012 aumentaron los egresos hospitalarios en un 145.7% de los peatones, asimismo se registró en el mismo año por grupo de edad en peatones de menores de 5 años un total de 402, de 5 a 9 años 519 personas, de 10 a 19 años 1,082 personas, de 20 a 29 años 1,082, de 30 a 44 años 1,375 de 45 a 59 años 969 personas, de 60 a 69 años 399 y mayores de 70 años un total de 462 personas. Esto además de generar un desgaste económico y emocional a las personas, le origina un enorme gasto al Estado. “Según el estudio de CONAPRA, el 40% de todos los decesos registrados corresponde a ciclistas, conductores de motocicleta y transeúntes, quienes son más vulnerables los siniestros viales; asimismo, tales accidentes constituyen la primera causa de muerte entre niños de cinco a 14 años y la segunda de 15 a 29 años”<sup>87</sup>

“De no incrementarse la seguridad vial, 19 mil 612 mexicanos habrán muerto a causa de accidentes de tránsito para 2020 y 12 millones de personas de todo el mundo tendrán el mismo destino en este periodo de tiempo, según estimaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) dadas a conocer en el Informe Sobre la Situación Vial 2013, elaborado por el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la prevención de accidentes”<sup>88</sup> con lo que vemos que la situación de la inseguridad en México es grave y se necesitan tomar acciones para disminuir y prevenir este tipo de accidentes.

---

<sup>86</sup> Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial México 2014, *op.cit.*, pág. 11

<sup>87</sup> Lara García, Catalina, Incrementan muertes por accidentes viales en México, Periódico El Universal, 06 de marzo de 2014, consultado el 07 de julio de 2015 en <http://archivo.eluniversal.com.mx/periodismo-datos/2014/accidentes-automovilisticos-viales-84251.html>

<sup>88</sup> *Idem*

“Los adultos jóvenes en edades entre 20 y 49 años de edad comprenden 65.3% de la totalidad de los muertos. Más de tres cuartas partes (78.4%) de todas las muertes por incidentes viales ocurren entre los hombres... en niños menores de cinco años y adultos mayores de 70 años los atropellamientos ocupan el mayor porcentaje entre las lesiones mortales. Así mismo, en la población entre 60 y 69 años de edad se muestra un porcentaje proporcionalmente elevado de lesiones mortales entre ciclistas...”<sup>89</sup>. Además de las muertes causadas por el tránsito, existe un número significativo de personas que sufren lesiones no fatales por esta causa, se estima que por cada muerto hay 15 personas lesionadas que son hospitalizadas y 70 personas más que cuentan con lesiones menores. La gravedad de las lesiones abarca de no necesitar atención médica hasta las que requieren una atención médica especializada de urgencia y se cuentan con las que dejan secuelas como una discapacidad temporal o permanente.

Debido a que no se cuenta con una recopilación de datos en esta materia es difícil determinar con exactitud cuántos heridos se tienen cada año, debido a que en base a reportes de policías municipales, estatales y federales se registraron 153, 685 heridos pero sin especificar la gravedad de las lesiones. Sin embargo, ocurrieron 33,353 egresos hospitalarios de la Secretaría de Salud lo que se puede deducir que las lesiones fueron graves porque se necesitó una intervención intrahospitalaria por lo que en conclusión se puede decir con estos datos que en el 2012 ocurrieron 120, 332 lesiones leves y 33, 353 graves por accidentes viales y que cada año aumentan las lesiones graves en un porcentaje significativo. “El Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes (STCONAPRA) también estimó un costo de la atención a víctimas de accidentes de tránsito éste se valuó aproximadamente en 150 mil millones de pesos, lo cual representa 1.7% del Producto Interno Bruto (PIB) nacional”<sup>90</sup>. En el año 2011 se estimó que 320, 496 personas fueron hospitalizadas por lesiones de tránsito siendo un 39.5% hospitalizados en unidades médicas de la Secretaría de Salud, 33.9% en el Instituto Mexicano del Seguro Social, 14.1% en hospitales privados, 6.6% en el Instituto de Seguridad y Servicios Sociales de los Trabajadores del Estado y el resto en diversas instituciones.

---

<sup>89</sup> Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial México 2014, *op.cit*, pág. 12

<sup>90</sup> Lara García, Catalina, *op. cit*

“En México casi 185 000 personas fallecieron de 1999 a 2010 por lesiones causadas por el tránsito (LCT). En promedio, más de 15 000 muertes por esta causa son reportadas al año, cifra que podría estar subestimada casi 30% si se considera el alto número de personas cuya causa de muerte no se registra correctamente. Se ha estimado que por cada persona que fallece, alrededor de 65 lesionados sobreviven, 70% los cuales acude a los servicios formales para su atención, lo que implica una fuerte carga económica para la sociedad mexicana que en 2007 se estimó en 82 492 millones de pesos, cifra equivalente a 1% del PIB nacional de ese mismo año”<sup>91</sup> Se puede observar los grandes daños económicos que provocan los accidentes viales con sus secuelas en este caso del alto costo de las atenciones hospitalarias que originan por haber tantos siniestros con muchos lesionados.

Los grupos vulnerables en el año 2012 constituyeron el 47% del total de lesionados por el tránsito comprendiendo el 23% fueron motociclistas, 13% peatones y 12% ciclistas, los atropellamientos van variando el número de lesionados conforme a la edad, en niños un 38% cuentan con lesiones no fatales mientras que los adultos mayores cuentan con un 37%, situación que plantea un problema en ambos extremos de la vida, así como un 16.4% representa el sufrimiento de daños permanentes en la salud de los accidentados. “La OMS ha llamado la atención sobre las necesidades particulares de los usuarios de la vía pública más vulnerables: peatones, ciclistas, motociclistas, pues representan en conjunto 50% de todas las personas que fallecen a causa del tránsito en el mundo. En México, cerca de 60% de los fallecidos por lesiones de tránsito podrían pertenecer a estos usuarios más vulnerables. De esta cifra, 45% corresponde a peatones, que representan al tipo de usuario de la vía pública con mayor riesgo de muerte”<sup>92</sup>.

“Respecto a los incidentes entre usuarios vulnerables, en 2012, se registraron 47,272 incidentes en estos usuarios, lo que representa el 14.6% del total de los incidentes. Este porcentaje es mayor a lo registrado en 2007 donde se observó que el 13.1% correspondió a estos usuarios...en 2007 perdieron la vida 5,500 usuarios vulnerables en incidentes de tránsito, con una tasa de mortalidad de 5.1 muertes por cada 100,000 habitantes. En 2012, el número de usuarios vulnerables ascendió a 6,388 defunciones y la tasa de mortalidad

---

<sup>91</sup> Encuesta Nacional de Salud y Nutrición, *op. cit.*, pág. 1

<sup>92</sup> *Ibidem*, pág. 2

incrementó a 5.5 muertes por cada 100, 000 habitantes. Entre 2007 y 2012, la tasa de mortalidad aumentó un 8% en usuarios vulnerables mientras que en ocupantes aumento 2.6%”<sup>93</sup>

Es urgente que en nuestro país se mejoren los sistemas de recopilación de información sobre los accidentes viales, sus consecuencias como las lesiones y muertes que producen para poder así tener una certeza de cuántas personas sufrieron algún traumatismo o accidente, en consecuencia se conocerá la severidad del problema que ocasiona esto y las necesidades que tiene el país en distintos ámbitos como el médico, el tipo de personal que se requiere etc. Se necesita tener datos fidedignos para exponer así a la sociedad la magnitud del problema que están viviendo y las consecuencias permanentes que conllevan porque solamente con un buen sistema de compilación de datos es como pueden prevenirse los accidentes atendiendo en todos sus factores de riesgo y en los puntos clave como de acuerdo a las estadísticas. Las lesiones por accidentes viales son un problema muy grave ya que en el año 2012 se estimó que 10 millones de mexicanos viven con una incapacidad y que el 12.3% fueron causadas por un accidente de tránsito, es un gran problema para todos la imprudencia de una persona daña a los demás, no vivimos aislados en sociedad y lo único que genera esto es un detrimento en el patrimonio de las familias, del Estado y la perpetuación de los círculos de pobreza, de hecho es la segunda causa de orfandad en México por lo que se deben tomar acciones inmediatas.

Además de que se unifique al momento de recaudar la información el término de muerte de acuerdo a la OMS ya que sino no se puede tomar un punto de partida para determinar los datos. “Contar con información confiable y completa permite a los profesionales y tomadores de decisiones con mayor precisión y exactitud los problemas, los factores de riesgo y las áreas prioritarias; con ello se pueden formular estrategias, fijar metas y supervisar el desempeño. El proceso de recolección de datos, adopción de medidas posterior su evaluación es fundamental para cualquier estrategia de seguridad vial. Sin un diagnóstico y una gestión permanentes, y basados en datos, de los principales problemas

---

<sup>93</sup> Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial México 2014, *op.cit*, pág. 46

relacionados con los traumatismos, no se lograrán reducciones significativas y sostenibles de la exposición al riesgo de accidentes ni de la gravedad de estos.”<sup>94</sup>

Los datos confiables y exactos ayudan a planear y mejorar en la toma de estrategias y decisiones de la seguridad vial, permite que sean más efectivas porque documentan la magnitud del problema, su naturaleza y en qué áreas se debe enfocarse primero así como los costos socioeconómicos que se tienen. Se necesita tomar una acción para prevenir las lesiones y accidentes viales donde se vean involucrados los usuarios vulnerables de la vía pública porque de acuerdo a las estadísticas mencionadas reflejan un porcentaje alto en lesiones e involucrados en accidentes viales, se deben tomar medidas preventivas porque únicamente se ha tomado medidas contra conductores y no contra ellos, recordemos que todas las conductas por parte de los usuarios tienen un efecto ya sea positivo o negativo.

## **2.5 Autoridades y organismos involucrados con el tránsito en México**

### **2.5.1 Secretaría de Movilidad**

Algunos estados de la República Mexicana cuentan con la Secretaría de Movilidad, SEMOVI, anteriormente llamada la Secretaría de Transporte y Vialidad, como son: Guadalajara, Morelos, Guerrero, Tabasco, Estado de México y para el Distrito Federal. Es el organismo encargado de formular y conducir el desarrollo integral del transporte, controlar el transporte urbano así como planear y operar las vialidades de los estados donde se encuentre. Inició en el Distrito Federal y poco a poco se ha ido expandiendo alrededor del territorio nacional, contribuye en este caso al desarrollo económico y social del Distrito Federal para garantizar un servicio eficiente y de calidad en el traslado de personas y bienes, así como contribuye para que la Ciudad de México cuente con una infraestructura vial adecuada al dinamismo que tiene la capital del país rigiéndose bajo los principios de honestidad, transparencia, y con apego a la ley y el servicio público a fin de que los mexicanos obtengan una mejor calidad de vida y seguridad vial.

---

<sup>94</sup> *Ibidem*, pág.19

Al frente de esta Secretaría se encuentra el Secretario de Movilidad que actualmente ocupa este cargo el licenciado Rufino H. León Tovar, dividiéndose a su vez esta Secretaría en la Dirección Ejecutiva de Administración, Dirección de Transporte General, Dirección de General de Planeación y Vialidad, Dirección de General de Regulación del Transporte y la Dirección General de Servicio de Transporte Individual de Pasajeros. A su vez subdividiéndose en la Subdirección de Educación Vial y Subdirección de Proyectos Viales entre otros. Se encuentra regulada por la Ley Orgánica de la Administración Pública Federal, en su artículo 31 donde se menciona que le corresponde el despacho de las materias relativas al desarrollo integral del transporte, control del transporte urbano, así como la planeación y operación de las vialidades y específicamente cuenta con funciones de formular y conducir programas para el desarrollo del transporte, elaborar y mantener actualizado el programa integral de transporte y vialidad del Distrito Federal, se lleven a cabo estudios de tránsito de vehículos para la utilización correcta y eficaz de las vías y medios de transporte para mejorar la protección de la vida, su seguridad, comodidad y rapidez de los usuarios del transporte público y privado, estudiar las tarifas del servicio de transporte público así como el de los taxistas y proponer sus modificaciones pertinentes. Se encarga también de autorizar los cambios de unidades, sus horarios y frecuencia de su servicio, así como establecer los sitios de transporte público de carga, taxis y autobuses para autorizar las concesiones y expedir los documentos necesarios para que los vehículos sus conductores circulen conforme a las leyes y reglamentos vigentes.

De igual forma, se encarga de planear las obras de transporte y vialidad, formular proyectos y la ejecución de los mismos que sean adecuadas y vayan coordinadas con el parque vehicular y las necesidades de movilidad; emitir políticas y normas de aplicación de los paraderos de los servicios públicos de transporte de pasajeros, elaborar y actualizar la normatividad de la red vial, los dispositivos del control de tránsito, coordinar, elaborar y determinar acciones en cuanto al tema y actividades de vialidad y transporte con las autoridades federales, estatales y municipales. Naturalmente, la función de esta Secretaría es vigilar, coordinar y planificar acciones de vialidad que vayan acorde a las necesidades y a la movilidad en este caso de la capital, la supervisión del transporte público tanto autobuses como taxis para que estén debidamente regulados y presten rutas y tarifas al público adecuadas a fin de que su servicio sea eficaz así como la planificación de las rutas que se

tengan. Coadyuvan en sus funciones el Consejo Asesor de Movilidad y Seguridad Vial, Comisiones Metropolitanas que se establezcan, Comité Integrado por el Transporte Público, Comisión de Clasificación de Vialidades, Comité de Promoción para el financiamiento del Transporte Público y el Fondo Público de Movilidad y Seguridad Vial. En el fondo es un organismo encargado de vigilar la seguridad vial ya que entre sus subdirecciones encontramos la Subdirección de Educación Vial y la Subdirección de Proyectos Viales, el objetivo de este organismo es que la Ciudad de México cuente con una movilidad segura y eficaz en todos sus medios así como implementar programas y proyectos que mejoren la seguridad vial de todos los ciudadanos.

### **2.5.2 Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad**

La Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad, COMETRAVI, fue creada por convenio suscrito por la Secretaría de Comunicaciones y Transportes y el Gobierno del Estado de México y del entonces Departamento del Distrito Federal el 27 de junio de 1994, con la finalidad de resolver los problemas del transporte y vialidad, así como implementar un marco normativo que funcione a fin de solucionarlos. “Establecer mecanismos para estudiar y resolver en forma coordinada, integrada y complementaria los problemas relacionados con el transporte y la vialidad; mejorar los servicios de transporte y la estructura vial en la zona conurbada; propiciar la homologación de los marcos jurídicos del transporte y la vialidad, y aportar información necesaria para el diseño del Plan Rector de Transporte y Vialidad del Área Metropolitana”<sup>95</sup>. Su objetivo principal es la homologación de los marcos jurídicos de transporte y vialidad del Plan Rector del área metropolitana. Los funcionarios que lo integran por parte de la Secretaría de Comunicaciones y Transportes a nivel federal son: el Secretario de Comunicaciones y Transportes, Secretario de Seguridad Pública, Subsecretario de Transporte, Subsecretario de Infraestructura, Director General de Autotransporte Federal entre otros; por parte del Gobierno del Distrito Federal forman parte el Jefe de Gobierno del Distrito Federal, Secretario de Transportes y Vialidad, Secretario de Obras y Servicios, Secretario del Medio Ambiente, Director de Planeación y Vialidad,

---

<sup>95</sup> Secretaría de Movilidad, Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad COMETRAVI, consultado el 08 de julio de 2015 en [http://www.semovi.df.gob.mx/wb/stv/comision\\_metropolitana\\_de\\_transporte\\_y\\_vialidad.html](http://www.semovi.df.gob.mx/wb/stv/comision_metropolitana_de_transporte_y_vialidad.html)

Director del Sistema de Transporte Colectivo (METRO) entre otros y por parte del Gobierno del Estado de México el Gobernador Constitucional del Estado de México, Secretario de Comunicaciones, Secretario de Transporte, Subsecretario de Desarrollo Metropolitano, Subsecretario de Infraestructura, Carretera Vial y de Comunicaciones.

Funciona con once grupos de trabajo en referentes temas como: aspectos jurídicos, normas técnicas, operación de los Servicios, Tarifas y Aspectos Financieros, Supervisión y Vigilancia, Infraestructura, Ahorro de Energía, Transporte de Carga, Plan Rector de Transporte, Prevención de Accidentes y Transporte masivo. Para el adecuado desempeño de sus funciones cuenta con un Secretariado Técnico Permanente cuyas atribuciones consisten en: proponer programas y proyectos que apoyen las estrategias y acciones de vialidad, dar seguimiento a los acuerdos adoptados, proponer al personal técnico especializado en materia de transporte y vialidad, así como convocar a los grupos de trabajo. “Cabe destacar que como precedente de la COMETRAVI, el 7 de febrero de 1991 se creó por los tres gobiernos, el Consejo de Transporte del Área Metropolitana (COTAM), teniendo una presidencia rotativa semestral sin el apoyo de un Secretariado Técnico, situación que dificultaba proceder con una verdadera coordinación en la medida que la presidencia en turno designaba como su representante algún funcionario, careciendo de recursos y estructura de personal, especialmente para el seguimiento de los acuerdos y funcionamiento de los once grupos originales de trabajo instalados desde esa fecha.”<sup>96</sup>

Este organismo fue creado con el fin de unificar la normatividad y acciones para mejorar el transporte público en el Distrito Federal y el Estado de México para que así los usuarios obtengan un servicio seguro, eficaz y con diversas rutas para que su desplazamiento a su destino sea más rápido a pesar de la gran cantidad de vehículos que transitan en estos Estados.

### **2.5.3 Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial**

La Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial, IMESEVI, es un modelo de intervención multisectorial en donde participan los esfuerzos del Secretariado Técnico del Consejo

---

<sup>96</sup> Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad COMETRAVI, consultado el 08 de julio de 2015 en <http://www.cgma.df.gob.mx/work/sites/stv/resources/LocalContent/44/3/cometravi.html>

Nacional para la Prevención de Accidentes, CONAPRA, de la Secretaría de Salud, la Organización Panamericana de la Salud, los gobiernos de los Estados y la sociedad civil con la finalidad de abatir lesiones. “IMESEVI es un modelo de intervención basado en evidencia científica, con un enfoque integral y un abordaje multisectorial. Bajo estos criterios, tiene como prioridad realizar acciones transversales en diferentes niveles de autoridad, focalizando el desarrollo de intervenciones cuya efectividad cuenta con evidencia científica, en grupos y prácticas de riesgo, con lo que se busca garantizar la efectividad y el costo beneficio de sus acciones.”<sup>97</sup> Fue creado en 2008 por la OMS y el gobierno de México a través de la Secretaría de Salud, se instrumentó la IMESEVI como prueba piloto en cuatro ciudades de la República, Jalisco, Monterrey, León y en el Distrito Federal; actualmente se cuenta con el modelo en las 32 entidades federativas del país. Se instaló este modelo en México porque éste forma parte de los países seleccionados dentro del proyecto denominado *Road Safety 10, RS10*, financiado por *Bloomberg Philanthropies* a través de la OMS.

Este programa está realizando acciones en nuestro país desde el año 2010, focalizándose en estudiar los factores de riesgo en los Estados anteriormente mencionados como los sistemas de retención y el consumo de alcohol al momento de conducir un vehículo, con estos estudios se aprobó en el año 2012 y 2013 una inversión de 2 millones de dólares para que se aplicara el modelo en seis ciudades: Jalisco, León, Toluca, Mérida, Tuxtla Gutiérrez y Aguascalientes. Es una iniciativa para intervenir en la seguridad vial, prevenir accidentes y sus consecuencias a través de acciones multisectoriales sustentadas en evidencia científica con una orientación para reducir las lesiones, discapacidad y muertes ocasionadas por siniestros viales. Esta iniciativa se rige bajo los principios de seguridad, transparencia, libertad, equidad, respeto por la vida humana y respeto por el medio ambiente, es una iniciativa que busca salvaguardar las vidas de los usuarios de la vía pública.

“Reducir las lesiones y muertes ocasionadas por accidentes de tránsito de vehículo de motor de las ciudades y zonas metropolitanas de Aguascalientes, León, Guadalajara, Toluca, Tuxtla Gutiérrez y Mérida; mediante un proceso de desarrollo de intervención basadas en el

---

<sup>97</sup> Organización Panamericana de la Salud, Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial, México, consultado el 09 de julio de 2015 en [http://www.paho.org/mex/index.php?option=com\\_content&view=article&id=491:imesevi-iniciativa-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380](http://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=491:imesevi-iniciativa-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380)

modelo IMESEVI<sup>98</sup>, maneja objetivos específicos que son: disminuir el número de personas que conducen con nivel de contenido de alcohol en la sangre, mayor o igual al límite de la reglamentación de tránsito, disminuir la cantidad de conductores que manejan con algún distractor, incrementar el uso del cinturón de seguridad, aumentar el uso de las sillas de retención infantil en menores de 12 años, aumentar el uso de casco, reducir el número de personas que conducen a una velocidad excesiva. Su modelo está basado en diez puntos que son la información y datos, leyes reglamentos, vigilancia y control policial, la formación de conductores y la emisión de licencias, revisión técnica vehicular, apoyo a víctimas, infraestructura, participación social, comunicación y educación vial; todo esto relacionado con la disminución de los factores de riesgo como el exceso de velocidad, el no uso del casco en motociclistas, del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil, conducción bajo efectos del alcohol, la inseguridad peatonal y el uso de distractores.

“Las intervenciones de la IMESEVI comprenden, estrategias de comunicación social, foros y talleres sobre seguridad vial, promoción de modificaciones a los marcos legales vigentes, participación de los responsables de la seguridad vial y de la población en general a través de la capacitación, auditorías de seguridad vial y elaboración y distribución de material gráfico informativo y de promoción de seguridad vial<sup>99</sup>, todas las intervenciones del IMESEVI son debidamente estudiadas acorde a las necesidades de cada ciudad, todos sus programas van en funcionalidad de protección a la vida y a la promoción de hábitos preventivos en la seguridad vial y es una asociación sin fines de lucro. Por la magnitud del problema de salud pública por los accidentes viales es menester que existan organismos como éste, a fin de que puedan tomar la iniciativa junto con los gobiernos del Estado de desarrollar acciones para crear una seguridad vial, y no únicamente se necesita ayuda del gobierno, sino de la participación social de los ciudadanos porque así en su conjunto se disminuyan los accidentes viales.

---

<sup>98</sup> *Idem*

<sup>99</sup> Secretariado Técnica de la Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial, México, consultado el 09 de julio de 2015 en [http://conapra.salud.gob.mx/Programas/IMESEVI\\_Resultados.html](http://conapra.salud.gob.mx/Programas/IMESEVI_Resultados.html)

#### **2.5.4 Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes**

La Secretaría de Salud también participa en el tránsito en nuestro país a través de su unidad administrativa denominada Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la prevención de Accidentes, STCONAPRA, siendo responsable ésta de dirigir la política nacional en materia de prevención de lesiones provocados por accidentes, gestionar ante las instancias públicas, privadas y sociales relacionados con esta materia así como coordinarse con la operación de los demás Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes de toda la república a fin de implementar estrategias y acciones que prevengan accidentes y reducir la tasa de morbilidad y mortalidad consecuencia de éstos. STCONAPRA se encuentra adscrito al tramo de control de la Subsecretaría de Prevención y Promoción a la Salud; es una institución pública que se identifica y propone políticas públicas en base a evidencia científica para prevenir y controlar el problema de las lesiones provocadas por accidentes viales, su objetivo es además de prevenir y elaborar políticas que mejoren la situación de la seguridad vial es la de ser el centro de referencia nacional e internacional sobre el estado que guardan las lesiones accidentales en los 32 entidades federativas del país. En materia de accidentes se refiere a todo tipo tanto viales como accidentes en el hogar, en la calle, desastres, violencia en sí todas las relacionadas con la salud pública de los mexicanos. “Los accidentes son una epidemia silenciosa que año con año cobra miles de vidas y genera diversas discapacidades. Si deseamos combatir esto, debemos hacerlo con el mayor profesionalismo en todos nuestros proyectos y campañas”<sup>100</sup>.

Es menester un Consejo para la prevención de accidentes debido a que la investigación y las estadísticas han demostrado que el 90% de los accidentes son prevenibles, sin duda es necesario la creación de políticas no únicamente correctivas sino preventivas. Entre sus funciones encontramos: asesorar a los responsables de los Consejos Estatales en la elaboración de programas y estrategias de igual modo evaluar sus resultados, establecer metas e indicadores que avalen las intervenciones implementadas para prevenir los accidentes y retroalimentar a los Consejos Estatales, coadyuvar en la implementación de

---

<sup>100</sup> Secretariado Técnica de la Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial, México, consultado el 09 de julio de 2015 en <http://conapra.salud.gob.mx/Nosotros/Valores.html>

estrategias para disminuir los daños a la salud en materia de accidentes en niños y adolescentes y los relacionados con el consumo de bebidas embriagantes y estupefacientes, patrocinar la realización de investigaciones en materia de prevención y atención de lesiones accidentales a fin de obtener evidencia científica para crear estrategias viables, evaluar material gráfico audiovisual, y de comunicación educativa que manejan los Consejos Estatales entre otros.

Se encuentra dividido en Direcciones que a su vez se subdividen en Subdirecciones, las dos Direcciones en las que se organiza son: la primera de ellas denominada la Dirección General para la Prevención de Accidentes subdividiéndose en la Subdirección para limitar el daño por accidentes, Subdirección de análisis de información y operación, Departamento para la atención prehospitalaria de los accidentes y el Departamento de análisis documental en lesiones; la segunda Dirección llamada Dirección de Prevención de Lesiones la cual integra la Subdirección de evaluación. La finalidad de STCONAPRA es crear estrategias bien planificadas y estudiadas con base en evidencia científica para que las propuestas que otorgue y proponga sean comprobadas y viables para el beneficio de la comunidad, es evidente que no únicamente se encarga de lesiones ocasionadas por accidentes viales pero investiga y recopila datos de todas las lesiones por materias, y ha emitido varios informes sobre la seguridad vial en México en base a sus investigaciones y por otras instituciones de gobierno.

### **2.5.5 Instituto Nacional de Estadística y Geografía**

El Instituto Nacional de Estadística y Geografía, INEGI, se creó el 25 de enero de 1983 por decreto presidencial, desde su creación modernizó al país en cuanto a la recopilación, procesamiento y difusión de información sobre el territorio nacional, su población y su economía. Es una institución que capta estadísticas como datos geográficos, encontrándose su sede en Aguascalientes, Aguascalientes. Ofrece acceso a esta información de una gran diversidad temática entre ellos las estadísticas del número de accidentes viales que se han presentado, a través de medios impresos o digitales. Para que la población pueda consultar estos datos ofrece el servicio público a través de su página de internet, cuenta con 35 centros de información distribuidos por todo el territorio nacional, con 996 bibliotecas y mapotecas

que forman parte de su red de consulta externa así como se tiene el servicio telefónico para consultas gratuitas.

Este organismo es el encargado de recopilar datos e información sobre diversidad de temas incluyendo los accidentes viales, especificando la cantidad de lesiones, tipo de usuario, mortandad, etc. “El instituto genera estadística básica, la cual obtiene de tres tipos de fuentes: censos, encuestas y registros administrativos, así como estadística derivada, mediante la cual produce indicadores demográficos, sociales y económicos además de contabilidad nacional”<sup>101</sup>. Realiza su recopilación de información a través de censo, encuestas en hogares o establecimientos y registros administrativos, el INEGI produce su información estadística proveniente de datos que se integran en los trámites de instituciones públicas, generándose a partir de fuentes: vitales como nacimientos, defunciones generales y fetales, matrimonios y divorcios, sociales como cultura, salud, relaciones laborales, suicidios; económicas y servicios de exportación.

Se encarga de recopilar datos relacionados con los accidentes viales de manera anual en su apartado exclusivo de estos accidentes se denomina Estadística de accidentes de tránsito en zonas urbanas y suburbanas, captada por personal del mismo quienes se encargan de solicitar a las fuentes informantes de estos datos, el procedimiento inicia por medio de un cuestionario que se es entregado a Agencias del Ministerio Público, Juzgados Cívicos del Distrito Federal, por las dependencias de Seguridad Pública y Tránsito tanto en los estados como en los municipios y una vez contestados estos cuestionarios procese la captura de datos.

## **2.5.6 Subsecretaría del Control de Tránsito**

La Subsecretaría del Control de Tránsito es la encargada de determinar y autorizar los operativos para vigilar el cumplimiento de sus disposiciones y de establecer en el ámbito de su competencia mecanismos de coordinación, colaboración y comunicación estrecha y permanente con instituciones del Gobierno Federal, Estatal y Municipales, así como del Distrito federal a fin de garantizar el desplazamiento libre y seguro de personas y vehículos

---

<sup>101</sup> Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México, consultado el 24 de junio de 2015 en <http://www.inegi.org.mx/inegi/acercade/default.aspx>

en la vía pública. Forma parte de la Secretaría de Seguridad Pública, entre sus funciones principales encontramos: coordina los dispositivos viales para el corte, restricción y regulación de la circulación vehicular en la vía pública para el desarrollo de eventos políticos, culturales etc., vigila el mantenimiento de la red de semáforos, señalizaciones y el aprovechamiento del servicio de circuito cerrado de televisión del Distrito Federal, elabora estudios y proyectos de ingeniería de tránsito con el propósito de mejorar la movilidad peatonal y vehicular, autoriza y controla los programas de control de tránsito y de educación para mejorar la vialidad y sanciona las infracciones cometidas, autoriza la implementación de grúas y vigila los depósitos vehiculares a fin de que los ciudadanos acatemos lo dispuesto en lo establecido en el Reglamento de Tránsito.

## **2.6 Acciones para mejorar la seguridad vial**

### **2.6.1 Ley de Movilidad para el Distrito Federal**

En el Distrito Federal para fortalecer las acciones del Decenio de la Seguridad Vial, se han tomado diversas acciones para mejorar la calidad de la seguridad vial de las personas a fin de favorecer un desplazamiento seguro para todos, uno de los puntos torales para lograr su objetivo es la creación de la Ley de Movilidad para el Distrito Federal en donde se menciona que la movilidad es “el derecho de toda persona y de la colectividad de realizar el efectivo desplazamiento de individuos y bienes para acceder mediante los diferentes modos de transporte reconocidos en la Ley, a un sistema de movilidad que se ajuste a una jerarquía y principios que se establecen en este ordenamiento, para satisfacer sus necesidades y pleno desarrollo. En todo caso el objeto de la movilidad será la persona.”<sup>102</sup>

Asimismo para lograr el objetivo de una mejor movilidad se necesita tomar acciones planeadas para cumplir sus metas a través de propuestas factibles con información certera para que independientemente del tipo de transporte que se utilice sea eficaz y seguro como es el caso del transporte público; entre otras de sus facultades esta ley promueve la cultura de la movilidad, difundiendo información a la población en la adopción de nuevos hábitos al momento encaminados a mejorar su desplazamiento logrando así una sana convivencia en

---

<sup>102</sup> Gaceta oficial del Distrito Federal, Ley de Movilidad para el Distrito Federal, México, consultado el 13 de junio de 2015 en [http://www.iztaccalco.df.gob.mx/portal/images/docs/PDF/Ley\\_movilidad.pdf](http://www.iztaccalco.df.gob.mx/portal/images/docs/PDF/Ley_movilidad.pdf)

las calles, previniendo así accidentes viales y fomentando el uso racional de vehículos, fomentará esto a través de campañas de educación vial para que el desplazamiento en la vía pública sea de una manera ordenada y cortés dándole a cada usuario la importancia que debe tener promoviendo sus derechos y obligaciones.

Además otorga una jerarquía para cada tipo de usuario teniendo la primera los peatones, en segundo los ciclistas, y en secuencia los usuarios de los servicios de transporte público de pasajeros, los prestadores de los servicios públicos de pasajeros, prestadores de servicio de transporte de carga y distribución de mercancías, dejando al último a los usuarios de transporte particular automotor. Es de suma importancia esta ley porque es un inicio de la normatividad de tránsito en seguridad vial, implementar medios de transporte eficientes para lograr que los usuarios utilicen mayormente este servicio público es excelente, y darle la importancia al peatón en primer lugar antes que todos es correcto porque es un usuario vulnerable en cuanto si se presentara algún accidente vial.

Lo que en mi opinión esta ley en su artículo 6 menciona, que se otorgará prioridad de la utilización del espacio vial de acuerdo a la jerarquía que menciona ese mismo artículo siendo como ya se había mencionado anteriormente, me parece correcto que se de preferencia para el tema de distribución de recursos presupuestales para poder iniciar proyectos y crear una infraestructura adecuada para los peatones porque generalmente se realizan obras para mejorar la movilidad pero únicamente para los automovilistas o mejorar las vialidades, pero en materia de uso de vialidades, todos los usuarios merecen la misma igualdad en el ámbito vial, porque de acuerdo al causalismo la acción de una persona afecta a todos los demás, por lo que manifiesto que si los peatones cometen alguna imprudencia como no cruzar por los puentes o líneas peatonales o cruzar la calle de forma errónea o cualquier infracción establecida por el Reglamento de Tránsito pueden provocar una tragedia, transmitiéndose en un gran daño al Estado y a todos los ciudadanos. Es debido a esto que no estoy de acuerdo, claro que se denominan usuarios vulnerables por el hecho de que el daño que puedan llegar a recibir podría ser mayor a diferencia de los usuarios de automóviles por ejemplo, pero eso no los exime de su gran responsabilidad que llevan en cumplir con la reglamento porque ellos como vimos en las estadísticas han aumentado su involucramiento en accidentes viales.

Todos debemos de ser iguales y tener la misma obligación de respetar y adecuar nuestra conducta independientemente del rol que desempeñemos como usuarios de la vía pública.

### **2.6.2 Ley de Transporte y Vialidad y el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal**

El gobierno de la capital de la República Mexicana en la materia de normatividad de tránsito ha tomado varias medidas para el fomento de la seguridad vial entre sus usuarios, se ha preocupado por el desplazamiento y los hábitos de las personas al momento de su desplazamiento a fin de disminuir los accidentes provocados por los factores de riesgo que se han mencionado anteriormente. En la ley de Transporte y Vialidad de la capital de México, establece que sus objetivos es mejorar la seguridad vial y que cada usuario tenga el derecho de su desplazamiento de una manera segura y eficaz, se enfoca realmente al control de las concesiones y el transporte público en general, estipula apartados sobre la educación vial así como los derechos de los usuarios y peatones, donde manifiesta que otorgan el derecho de preferencia a los peatones y a los usuarios al momento de transitar o transportarse por las calles de la capital, por lo que es establecerán las medidas necesarias de garantizar al usuario su desplazamiento seguro y eficaz. Las autoridades de la Administración Pública deberán garantizar mediante una infraestructura e instalación de señalamientos adecuada y que los usuarios tienen el derecho de denunciar cuando las instalaciones se encuentren en mal estado, o mal estado de las señalizaciones viales y ésta tendrá la obligación de reparar el daño de manera inmediata, más bien va enfocado a la seguridad de los usuarios del transporte público y las obligaciones de los concesionarios. Por otro lado en el Reglamento de Tránsito del Distrito vigente se establece que tiene por objeto establecer las normas relativas a la seguridad vial de los menores, personas en edad avanzada, personas con discapacidad y peatones en generales así como los conductores y pasajeros en su desplazamiento del Distrito Federal. El mencionado Reglamento estipula que los peatones tendrán derecho de preferencia sobre el tránsito vehicular para garantizar siempre su integridad física, estipula en casos su derecho de preferencia cuando estén cruzando por una zona peatonal, cuando los vehículos den vuelta y en la esquina los peatones estén cruzando la calle, cuando éstos transiten por la banqueta y cuando al cruzar la calle de acuerdo con el ciclo del semáforo no alcancen a cruzar la vía. Se menciona también que los conductores de vehículos deben respetar el derecho de paso de menores, adultos mayores o personas con discapacidad.

Asimismo en su artículo 6 menciona lo que deben acatar los peatones, como son el no transitar por la superficie de la vía pública destinada al uso por parte de los vehículos salvo que el semáforo así lo indique, obedecer las indicaciones de los agentes, utilizar los puentes o pasos peatonales, no circular diagonalmente en los cruces siendo la manera correcta el cruzar por las esquinas o el utilizar la zona o puentes peatonales con excepción de las calles locales o domiciliarias cuando sólo sean de un solo sentido. Es evidente que el reglamento no menciona la palabra obligación y como sanción en su artículo 7 recibirán los peatones que no cumplan con las disposiciones antes mencionadas una amonestación verbalmente por parte de los agentes y orientados a conducirse de conformidad con lo establecido a la normatividad de tránsito. Es evidente que los peatones no cuentan con ningún medio coercitivo para adecuar su conducta a las normas, es por esto que en la realidad en su mayoría no respetan las normas de tránsito porque realmente no cuentan con una obligación que los motive a ejercerla, el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal en mi opinión es muy inequitativo debido a que en la mayoría de sus preceptos únicamente cuentan con restricciones y sanciones para los conductores y en ningún apartado se cuentan con sanciones en materia pecuniaria para los peatones, es como si a ellos se le diera un privilegio de adecuar su conducta o no a la normatividad. Se formularon proyectos de reforma a este Reglamento a fin de incrementar las multas para los conductores, por el uso de distractores como el uso del celular o utilizar carriles exclusivos lo cual me parece muy bien, pero únicamente se están tomando medidas para los conductores pasando por alto las infracciones que cometen diariamente los peatones y la gravedad de éstas. “Ya sea como peatones o conductores, formamos parte del problema de tránsito”<sup>103</sup>, como ya he dicho los peatones y todos los usuarios de la vía pública deben tener el mismo trato e importancia y no pasar por alto las imprudencias de un sector que puede ocasionar igual de desgracias que los demás.

### **2.6.3 Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua**

Hablando de innovaciones en materia de seguridad vial especificándonos en los peatones encontramos la Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua, esta ley tiene por objeto regular las vías públicas por parte de competencia estatal, incluyendo la protección de

---

<sup>103</sup> Cal y Mayor, Rafael, *op.cit*, pág. 20

los peatones y su objetivo es inhibir la comisión de infracciones por parte de los conductores. Esta ley se encuentra mejor integrada por parte de todos los integrantes de la seguridad vial, contempla el implementar programas de educación vial a fin de que garanticen la seguridad en las vías públicas, de las personas y su patrimonio; en su título cuarto se refiere al capítulo único de los peatones, personas con incapacidad y demás usuarios de la vía pública, dando preferencia en el uso de la vía pública a estas personas estableciéndose en primer lugar a los peatones y en segundo a los ciclistas, establecen sus obligaciones siendo las siguientes: cuando se trasladen por la vía pública deberán hacerlo por las banquetas, cruzar por los pasos peatonales o puentes, respetar los semáforos, deben abstenerse de poner en riesgo su integridad y la de los demás al desplazarse por las calles y avenidas.

Asimismo en su artículo 63 cuarto párrafo establece: “Los peatones deberán ser infraccionados en los términos de los reglamentos respectivos y aplicárseles las sanciones contenidas en el artículo 90, fracciones I, II y VII de esta Ley.”<sup>104</sup> Por lo que es evidente este estado está tomando las medidas para igualar las condiciones de normatividad de tránsito para que todo sea equitativo, se refleja una cultura de promover la seguridad vial en todos los usuarios y que exista además de promover un medio coercitivo que los obligue a hacerlo. Las sanciones que establece esta misma ley en su artículo 90 en las fracciones anteriormente mencionadas son una amonestación verbal o escrita, multa, asistencia a institución pública, social o privada, dedicada a la prevención y tratamiento de adicciones para su deshabitación. Lo que podemos observar es que entre las sanciones para los peatones se integran las multas además de las amonestaciones verbales que únicamente se encuentran por ejemplo en el de la capital del país.

Esta ley se encuentra mejor integrada por incluir multas a los peatones para que funcionen como un medio de coerción y así se encuentren aún más obligados a cumplir y adecuar su conducta a la Ley de Vialidad y Tránsito. La deficiencia de esta medida es que en el reglamento de esta ley, no establece con precisión ni la forma de multar, ni el costo de las multas ya que únicamente menciona en su artículo 202 en el último párrafo es: “El monto de las multas aplicables a aquellas infracciones a la Ley o este Reglamento que no estén

---

<sup>104</sup> Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua, consultado el 14 de julio de 2015 en <http://www.congresochihuahua.gob.mx/biblioteca/leyes/archivosLeyes/117.pdf>

contempladas en este tabulador, será de 2 a 50 días de salario mínimo general aplicable para el municipio que corresponda”<sup>105</sup>, no indica cómo serán validadas la gravedad de las infracciones y no establece el mecanismo exclusivo para realizar la multa a los infractores peatonales, no establece qué medidas se establecerán si es que no quieren identificarse o simplemente si no pagan la multa. Además, como en Ciudad Juárez se han registrado 20 homicidios culposos en accidentes viales y en un 70% el responsable fue la víctima por cruzar la calle de forma indebida se ha tomado la medida en esta ciudad que el peatón que no respete las señalizaciones podrían ser sujeto a arresto por no adecuar su conducta a la normatividad vial “El nuevo reglamento de Tránsito establece un arresto posible en contra de un peatón que desobedezca a un elemento vial que indique alguna instrucción sobre cómo utilizar un puente peatonal o paso marcado para los transeúntes.”<sup>106</sup> Medida que me parece razonable ya que es una infracción administrativa y es una manera coercitiva para que los ciudadanos adecúen su conducta ya que de lo contrario no se logrará su objetivo en la reducción de los homicidios culposos, debido a que es una situación sumamente injusta para el conductor en esos casos.

#### **2.6.4 Reglamento de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Veracruz**

El Reglamento de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Veracruz fue creado para establecer las disposiciones a fin del debido cumplimiento sobre todo para la regulación del uso de la vía pública en la conducta de los usuarios, en relación a sanciones pecuniarias a peatones este Reglamento de Veracruz las contempla. De igual forma estipula una jerarquía de movilidad estableciendo en primer lugar al peatón, determinando también obligaciones por ejemplo en su artículo 136 menciona de cómo deben de respetar las indicaciones de los semáforos tanto peatones como conductores así como en artículo 272 del Título Décimo Cuarto estipula que las obligaciones de los peatones es el cruzar las vías públicas por las esquinas o por la zona marcada para ello, transitar las aceras o banquetas sin invadir la calle de manera intempestiva, obedecer las indicaciones del policía vial o semáforo para atravesar

---

<sup>105</sup> Folleto Anexo al Periódico Oficial, Reglamento de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua, consultado el 14 de julio de 2015 en

<http://www.congresochihuahua.gob.mx/biblioteca/reglamentos/archivosReglamentos/9.pdf>

<sup>106</sup> Cárcel a peatón con el nuevo reglamento, El Mexicano, Ciudad Juárez, 26 de mayo de 2015, consultado el 01 de octubre de 2015 en <http://www.oem.com.mx/elmexicano/notas/n3819291.htm>

la vía, circular en las aceras del lado derecho para no entorpecer la circulación de los demás peatones, utilizar los puentes peatonales que existan en la vía pública, ayudar a las personas con discapacidad para que crucen los puentes peatonales o pasos peatonales.

Asimismo, señala las prohibiciones que tienen los peatones como son: cruzar entre vehículos que se encuentren sin movimiento temporal, caminar con carga que les obstruya la velocidad o el movimiento, utilizar la vía pública para uso de juegos, carreras u otros similares sin permiso de la autoridad competente, sujetarse o abordar un vehículo que se encuentre en movimiento o en circulación, abordar o descender de un vehículo a mitad de la calle o avenida fuera de la acera o banqueta o cuando se encuentre estacionado en más de una fila, transitar en las aceras con bicicletas, triciclos, patinetas, patines etc. de igual forma desplazarse por la calle a través de patines o patinetas, cruzar intempestivamente por la vía pública, transitar en las aceras en estado de ebriedad o bajo influjo de drogas, cruzar diagonalmente los cruceros, cruzar por distinto lugar cuando existan puentes peatonales; lo que demuestra este Reglamento es que sí contemplan todas las situaciones en que pueden incurrir los peatones, de igual forma establece en su artículo 274 “Aquel peatón que por su negligencia o imprudencia ocasione un accidente en el que hubiere daños o lesionados, será puesto a disposición de la autoridad competente para la responsabilidad que le resulte, así como en su caso la reparación del daño que corresponda”<sup>107</sup>, cuestión que me parece muy acertada ya que como hemos visto en muchos casos el peatón por su imprudencia ocasiona muchos accidentes y este Reglamento los apercibe de pagar el daño que pudiera ocasionar así como ser puesto a disposición de una autoridad competente para ello. Este Reglamento fue sumamente criticado por la imposición de todas las prohibiciones anteriormente mencionadas, pero si lo uno lo ve desde el punto de vista de seguridad vial va acorde con las estipulaciones, se trata de prevenir de accidentes de todo tipo y además de los vehículos de automotor también contempla obligaciones y prohibiciones para los peatones.

De igual forma, contempla la educación vial en sus disposiciones lo cual me parece correcto ya que menciona que se impartirán cursos de educación vial “El Programa Estatal de Educación Vial tiene por objeto establecer los mecanismos, estrategias, instrumentos, instancias y acciones encaminadas a difundir las disposiciones que regulan el tránsito y las

---

<sup>107</sup> Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Veracruz

vialidades en el Estado, a promover el establecimiento de una nueva y adecuada cultura vial entre los diferentes sectores de la población, y a mejorar el uso de las vialidades para prevenir y evitar los accidentes de tránsito en las vías de jurisdicción estatal, de conformidad con las política y directrices fijadas en el Plan Veracruzano de Desarrollo.”<sup>108</sup> Estableciendo que este programa se le dará prioridad a los alumnos de escuelas de educación básica y media superior así como a los padres de familia, a las personas que puedan obtener un permiso de conducir etc. debiendo abarcar normas del peatón, del conductor, medidas de prevención de accidentes entre otras, lo cual me parece muy acertado la implementación de estas medidas.

Por añadidura, este Reglamento contempla sanciones como una amonestación verbal, multa, retiro de vehículo y arresto administrativo inmutable de hasta por 36 horas, estas sanciones se impondrán acorde a la clasificación de la infracción, la reiteración de la infracción, las circunstancias de tiempo modo y lugar, el peligro creado para uno mismo y para los demás y los daños causados. Se consideran leves cuando no se pone en peligro la vida o el patrimonio de las personas, graves cuando sin poner en riesgo la vida, se afecte la integridad física, el patrimonio de las personas o el interés colectivo, muy graves cuando además de poner en peligro la vida o la integridad física se causen daños a más de una persona, o se afecte la vía pública, y especiales cuando se afecten a un bien colectivo mayor como las concesiones de transporte público. Éstas se agravan con circunstancias como cometer la infracción bajo el influjo del alcohol o drogas, la reincidencia, contar con más infracciones y no haberlas pagado entre otras. En cuanto a infracciones de peatones considera que para ser multados deben de caer en la reincidencia de las mismas, por ejemplo la reincidencia de no cruzar por las esquinas se es acreedor a una multa de 10 salarios mínimos, reincidir en no respetar las señales de tránsito o no acatar las órdenes del policía vial se es acreedor a una multa de 15 salarios mínimos; se considera muy grave la infracción de cuando un peatón ocasione por negligencia o imprudencia un accidente donde hubieren daños o lesionados será acreedor a una multa de 70 salarios mínimos, reincidir a circular por las aceras con bicicletas, patines o patinetas 20 salarios mínimos, reincidir en invadir intempestivamente la vía pública 10 salarios mínimos, y como muy grave es la de reincidir en no utilizar los puentes ni los pasos peatonales será acreedor a una multa de 41 días de

---

<sup>108</sup> *Idem*

salario mínimos. Medidas las cuales me parecen muy efectivas salvo que sean reincidentes, las infracciones deben sancionarse en el momento porque si no también se crea como un cierto tipo de abuso por parte de los peatones “Las principales violaciones al Reglamento de Tránsito que llevan a un accidente son: exceso de velocidad (conductor), uso incorrecto de la vía (conductor y peatón), adelantamientos en tramos de camino peligroso (conductor), vueltas indebidas (conductor), no respeta señalamientos (ambos), circula el vehículo o el peatón en sentido contrario (ambos), no mantiene distancia de seguridad (conductor), se interpone imprudentemente a la circulación (peatón), no respeta preferencias de circulación o derechos de paso (peatón o conductor)... no respeta señales restrictivas de paso (ambos), sale de entre los coches (peatón), juega o corre en la vía de circulación vehicular (peatón)”<sup>109</sup>. A su vez, en su Capítulo VI de la Responsabilidad Civil y Peritaje establece en su artículo 208 que “En términos de la Ley, las personas que resulten responsables de un accidente de tránsito, deberán reparar los daños y perjuicios causados en la integridad física, salud y bienes a las personas afectadas por el accidente.”<sup>110</sup> Por lo que en conclusión puedo afirmar que el Reglamento de la Ley de Tránsito y Seguridad Vial en Veracruz es un ordenamiento legal equitativo, que otorga por igual obligaciones y sanciones a todos sus usuarios, además de establecer una obligación de resarcir el daño en caso de algún siniestro vial.

## **2.7 Puebla y la seguridad vial**

El Estado de Puebla contempla una superficie de extensión de 34,006 km<sup>2</sup>, se ha registrado en el primero trimestre del año 2015 una población de 6, 170,844 habitantes en todo su territorio de acuerdo a datos de la Subsecretaría de Empleo y Productividad Laboral, y de acuerdo a datos del INEGI en su estudio de censo de población del año 2010 se contaba con un total de “5, 779, 8229 habitantes siendo 3, 009 974 mujeres y 2, 769, 855 hombres”<sup>111</sup>. Se encuentra dividida en 217 municipios siendo su capital Puebla, contando con una población de 1, 539, 819 habitantes siendo el municipio que cuenta con mayor número de habitantes siguiendo a Tehuacán, San Pedro Cholula, Atlixco, Amozoc entre otros. La población se encuentra repartida en un 72% perteneciente a la zona urbana y un 28% a la rural, contando

---

<sup>109</sup> Hernández Mota, Juan Martín, *op. cit.* pág. 32-33

<sup>110</sup> Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Veracruz

<sup>111</sup> Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Información por entidad, Puebla, consultado el 16 de julio de 2015 en <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/pue/poblacion/default.aspx?tema=me&e=21>

con una aportación del Producto Interno Bruto de un 3.3%, con una producción alta en materia de industrias manufactureras producción maquinaria y equipo.

### **2.7.1 Datos de accidentes viales en Puebla**

Puebla cuenta con un parque vehicular registrado en el año 2013 de 1,351, 836 de vehículos registrados que transitan diariamente por todo su territorio “en los últimos seis años ha aumentado 37.6% el parque vehicular, el mayor incremento que se registró fue en las motocicletas con 80% más”<sup>112</sup>, el número de accidentes viales que presentó de acuerdo a datos del INEGI fue en el 2012 por una cantidad de 12, 549 siniestros, con un número de muertos por los accidentes de 814 personas y 5,388 heridos, concentrándose en un 64% de los accidentes en Puebla, Puebla. Presenta una tasa de mortalidad de 13.6 por cada 100 mil habitantes y una tasa de accidentalidad de 9.4 por cada 1, 000 vehículos registrados. Se registraron como entre las diez principales causas de muerte en ese mismo año en el número nueve la de accidentes de vehículo de motor (tránsito), 224, 090 personas cuentan con alguna discapacidad por accidentes viales en la capital del Estado.

Entre las principales causas de muerte por grupo de edad en el 2012 se encuentran: en menores de 5 años es la séptima causa de muerte, de 5-9 años de edad es la segunda causa de muerte, de 10-29 años de edad es la primera causa de muerte en personas de esa edad, de 30-44 años es la tercer causa y de 45 a 59 años de edad es la quinta causa, estos datos incluyen los accidentes de vehículo de motor incluyendo tanto a peatones atropellados como ocupantes de vehículos. “La población entre 20 y 39 años de edad es la más afectada por lesiones mortales, concentrando el 42% del total de las defunciones. De ellos, el 57.8% son usuarios vulnerables. En todos los grupos poblacionales el atropellamiento es la principal causa de muerte”<sup>113</sup>. De acuerdo a datos de CONAPRA en el 2013 hubo un total de defunciones por accidentes viales en el 2013 de 727 personas, siendo el “el 51.9% de las defunciones corresponde a peatones atropellados, el 68.2% del total de las defunciones son usuarios

---

<sup>112</sup> Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Información por entidad, Puebla, consultado el 16 de julio de 2015 en <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/pue/poblacion/default.aspx?tema=me&e=21>

<sup>113</sup> Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, Perfil Estatal de Puebla 2013, consultado el 16 de julio de 201 en [http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Perfiles/21\\_Puebla.pdf](http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Perfiles/21_Puebla.pdf)

vulnerables, es decir, peatones, ciclistas, y motociclistas”<sup>114</sup> por lo que es evidente que los atropellamientos forman un porcentaje importante entre las defunciones causados por estos siniestros, se deben tomar medidas urgentes que reduzcan estas cifras ya que de 2012 a 2013 aumentaron en un porcentaje notable de 198 peatones a 378 defunciones.

Por parte de heridos leves y graves en el año 2013, se presentaron un total de 4,525 de ellos, heridos graves 3, 535 y leves 990, siendo un total de atropellamientos en el 2013 de 637 y de choque con bicicleta 143. Por lo tanto se estimaron en 2012, 203 egresos hospitalarios, el 66.1% de los egresos por accidentes viales corresponden a ocupantes de vehículos y el 17.8% a peatones, el 88.4% se deben a una mejoría y el 1.4% por defunción. Es evidente que los atropellamientos y accidentes viales en Puebla, Puebla han ido aumentando, es por esto que con estas cifras se obtiene un panorama más viable para poder implementar medidas que reduzcan este tipo de muertes y lesiones para los peatones porque además de causar un gran impacto ya que de los 497, 562 domicilios que existen en Puebla de Zaragoza el 33% cuenta con un automóvil de acuerdo a cifras de 2014, entonces quiere decir que el 67% de los domicilios (333, 366 domicilios) no cuentan con automóvil, lo que quiere decir que existen más peatones en la capital que automovilistas por lo que se debe implementar estas medidas para proteger la integridad de los usuarios ya que los poblanos realizan 3, 579, 206 viajes diarios distribuidos de la siguiente manera: el 47% utiliza el transporte público, el 34% pie, el 12% en automóvil, 2% en bicicleta, 1% en taxi y otro tipo de viaje en un 4% no especificado.

“En un lapso de 10 años, es decir, entre 2004 y 2014, los accidentes vehiculares por “colisión de peatón” en la ciudad de Puebla mostraron una tendencia a la alza, con un promedio de al menos un atropellado diario, según datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI). Este dato equivale a 29 casos de este tipo al mes y 346 por año”<sup>115</sup>. Se necesita una medida de prevención y una de acción inmediata para combatir estas tragedias porque como ya se ha mencionado los accidentes y las muertes viales no únicamente afectan a la víctima sino a toda su familia ya que puede ocasionar alguna discapacidad temporal o permanente que impida volver a realizar sus trabajos laborales u otras actividades

---

<sup>114</sup> *Idem*

<sup>115</sup> Cada día, al menos 1 poblano es atropellado en la Angelópolis, consultado el 14 de julio de 2015 en <http://www.poblanerias.com/2015/02/cada-dia-al-menos-1-poblano-es-atropellado-en-la-angelopolis/>

remuneratorios sobre todo si les sucede esta desgracia a los proveedores de las familias o simplemente ver interrumpidos los estudios de cualquier etapa que son sumamente importantes ya que la población en Puebla de 15 años o más son un total de 4, 342, 524 siendo laboralmente activos 2, 596, 845 pobladores dividiéndose en ocupados 2, 513, 335 (asalariados 1, 478, 193, trabajadores por cuenta propia 657, 122, empleadores 132, 356 y sin pagos y otros 236, 664); además de que los accidentes provocan un daño económico al Estado muy alto “Pérdidas por 3 mil 166.6 millones de pesos provocaron los accidentes viales en el estado de Puebla en el último año, cantidad cercana al actual presupuesto del ayuntamiento de la capital que es de 3 mil 777 millones de pesos.”<sup>116</sup> En otras palabras las muertes y lesiones de los accidentes viales afectan mucha a la actividad económica de Puebla porque de seguir aumentando estos siniestros se ve parada la actividad laboral de las familias y con un gran detrimento en su patrimonio.

## **2.8 Autoridades involucradas con el tránsito en Puebla, Puebla**

### **2.8.1 Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal**

La Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito Municipal de Puebla capital tiene como objetivo garantizar que todos sus servicios sean atendidos privilegiando la intervención preventiva y con sentido humano. Entre las funciones que tiene esta Secretaría es mantener la paz, tranquilidad y orden dentro del municipio, prevenir la comisión de delitos y las faltas administrativas, diseñar y aplicar estrategias que disminuyan la delincuencia, observancia y cumplimiento del Código Reglamentario Municipal, intervenir en el aseguramiento de todas las personas y la investigación de delitos, proporcionar atención ciudadana de calidad. En sus actividades por el municipio de Puebla en materia de tránsito destacan: la adquisición de máquinas pinta rayas para mejorar la señalización de Puebla, ampliar la cobertura y eficiencia a través de la incorporación de cruceros semaforizados, mejorar las señalizaciones de tránsito, implementar el alcoholímetro colegiado en puntos clave de la ciudad para evitar accidentes viales, enviar a sus elementos operativos a capacitación, realizar el dictamen

---

<sup>116</sup> Rojas González, Gerardo, Accidentes viales generan pérdidas por 3,116.6 mdp en Puebla, 04 de marzo de 2014, E- consulta, consultado el 20 de julio de 2015 en <http://e-consulta.com/nota/2014-03-04/ciudad/accidentes-vehiculares-en-puebla-generan-perdidas-por-31166-mdp>

médico clínico-toxicológico a aquellos conductores en los operativos de alcoholismo, atender la mayoría de todas las emergencias recibidas.

La misión es que Puebla sea un mejor lugar para vivir, un lugar seguro brindando los servicios de Seguridad Pública y vial con ética y profesionalismo para que Puebla sea acreditada a nivel nacional como la mejor institución de Seguridad Pública y Tránsito. La cual se divide de acuerdo a su Reglamento Interior en la Dirección General de Tránsito Municipal dividido a su vez en departamento entre los que destacan el Departamento de Servicios Periciales y un Departamento de Educación Vial, está a cargo de un Director que depende del Coordinador General de Seguridad Pública y se auxiliará de los subdirectores, jefes de departamento y de sector y elementos de policía de Tránsito que requieran para el ejercicio de sus funciones.

Igualmente, las funciones de la Dirección de Tránsito en su artículo 39 fracción I menciona: “Instrumentar las acciones necesarias para dar cumplimiento a los objetivos y programas que en materia de seguridad vial se deriven del Plan Municipal de Desarrollo, Programa Presupuestario, el COREMUN, así como las estrategias convenidas con el Estado y la Federación”<sup>117</sup>, así como proponer la modernización de los mecanismos y procedimientos para la aplicación de sanciones por infracciones de tránsito, calificar y autorizar las boletas y órdenes de arresto de los elementos que incurran en alguna falta, tomando en cuenta la gravedad de la misma, vigilar y dirigir la seguridad vial municipal, estableciendo programas y operativos de tránsito vehicular y peatonal en el municipio, solicitar a la Dirección de Emergencias y Respuesta Inmediata información necesaria para realizar los estudios del impacto vial, verificar que se estén instalando la señalética vial, los reductores de velocidad, semáforos, pintura horizontal y vertical, y demás dispositivos para regular el tránsito vehicular y peatonal en el municipio, coordinar los trabajos técnicos en materia de tránsito y seguridad vial, estudiar los impactos viales a fin de poder realizar estacionamientos, sitios y construcciones que influyan directamente en el tránsito, recibir las solicitudes ciudadanas o de autoridades respecto a la problemática vial a fin de emitir estudios, opiniones y dictámenes técnicos, promover la aplicación de los procedimientos para

---

<sup>117</sup> Periódico Oficial del Estado de Puebla, Cuarta Sección, 10 de julio de 2014, Reglamento Interior de la Secretaría de Seguridad Pública y del Estado de Puebla, pág. 15.

la preservación y custodia del lugar donde se presupone que un hecho sea delictivo a fin de que no se alteren o contaminen las huellas o pruebas del lugar. Asimismo, se dedica a controlar la correcta distribución del parque vehicular, registrar a quienes incumplan en lo correspondiente al tránsito, evaluar los daños provocados al patrimonio municipal en materia de tránsito, monitorear los puntos de conflictos viales donde ocurran mayor número de accidente para poder implementar acciones que los disminuyan.

Por añadidura, en el Departamento de Servicios Periciales tendrá bajo su cargo que el personal responsable elabore y firme los dictámenes, convenios, técnica y legalmente sustentados que se deriven de los hechos de tránsito que tengan conocimiento, presentar a las personas que manejen bajo el efecto del alcohol o psicotrópicos o cualquier otra sustancia que produzca un efecto similar, deben de elaborar una estadística de todos los hechos de tránsito diarios, vigilar la retención de vehículos, informar a los ciudadanos sus derechos y obligaciones en caso de haber cometido alguna infracción; en el Departamento de Educación Vial tienen las funciones de planes, programas en materia de educación vial, organizar e impartir talleres y programas en los diferentes niveles educativos así como en los organismos públicos y privados del municipio.

Podemos observar que la Secretaría de Seguridad Pública y Tránsito, en conjunto con la Dirección de Tránsito es una institución que se encarga de solucionar los problemas viales en Puebla capital, cada municipio cuenta con su propia Dirección de Tránsito competente únicamente en su municipio, se encarga de cuidar la señalización, trabajar conjuntamente en estudios viales sobretodo donde existan mayores accidentes etc. Su función es muy importante porque un factor por lo que los accidentes ocurren también es por un mala señalización y a veces los usuarios no le damos la importancia que tienen, "... una de las partes importantes del camino está constituida por lo que, en general, podemos llamar dispositivos para el control de tránsito. Principalmente destacan entre éstos el señalamiento vertical, el señalamiento horizontal y los semáforos. Posiblemente estas partes integrantes de un camino no sean indispensables en un camino vecinal modesto. Pero, a medida que los caminos son mejorados, tanto en sus características geométricas como en los volúmenes de tránsito, que admiten, el señalamiento se hace indispensable. Es posible que el señalamiento sea deficiente en tanto no se le conceda la importancia que realmente tiene y no se le dé el

tratamiento adecuado,.....por su finalidad se comprende que no sólo es indispensable que el usuario perciba el mensaje y cumpla con el mismo. Es necesario que el señalamiento sea el apropiado y tenga una conservación adecuada. Pero sobre todo, debe ser respetado por los usuarios”<sup>118</sup>

Además esta institución realiza entre sus tantas funciones programas y planes de educación vial para difundirlos ya sea en las escuelas y en los organismos públicos o privados, de igual manera, es muy importante esta función ya que el dar a conocer a los ciudadanos la normatividad de tránsito para todas las edades y roles es necesario para que todos tengan un conocimiento y así poder adecuar mejor su conducta al Reglamento.

## **2.9 Acciones para mejorar la seguridad vial en Puebla, Puebla.**

### **2.9.1 Ley de Vialidad para el Estado libre y soberano de Puebla**

La Ley de Vialidad para el Estado libre y soberano de Puebla se creó con base en facultar a los municipios para prestar un servicio de tránsito dentro de su jurisdicción territorial ajustados a la realidad, además de que era necesario revestir de certeza y seguridad jurídica a la ciudadanía a través de un sustento jurídico en materia de vialidad dentro del territorio del Estado de Puebla. “Uno de los objetivos primordiales del Estado, es velar por la protección de los habitantes, tanto en su persona como en sus bienes; para perfeccionar ese objetivo es necesario establecer un orden jurídico más acorde con la realidad que vivimos, brindando una mayor seguridad a los ciudadanos y un eficiente funcionamiento en todas las vías de jurisdicción estatal”<sup>119</sup>.

De igual manera, en los considerando de la ley, se menciona que establecen claramente los derechos y obligaciones que tienen los conductores y peatones, medidas preventivas de vialidad etc. En sí su función es regir la seguridad vial en Puebla estableciendo un control y el orden de la circulación peatonal y vehicular garantizando el respeto a las personas ya que la seguridad pública es uno de los pilares del bienestar de la población por lo que es necesario instrumentar medidas específicas para ello. En relación de

---

<sup>118</sup> Cal y Mayor, Rafael, *op. cit.*, págs. 119-120.

<sup>119</sup> Ley de Vialidad para el Estado Libre y Soberano de Puebla, pág. 41

los derechos y obligaciones del peatón contiene las siguientes: tiene la preferencia de paso al transitar por la vía pública, denunciar alguna irregularidad alusiva a la falta o mal estado de la señalización vial, deben transitar por la banqueta, cruzar por las esquinas o zonas marcadas para tal efecto, utilizar los puentes peatonales, obedecer las indicaciones de los agentes viales, respetar los semáforos y dispositivos viales, abstenerse de colocar obstáculos que impidan el paso peatonal así como no entorpecer marchas o alguna otra manifestación.

En el capítulo de infracciones las considera como “se entiende por infracción, la conducta que transgrede alguna disposición establecida en la presente Ley y su Reglamento, y que tiene como consecuencia una sanción administrativa. A los particulares que cometan una conducta descrita como infracción, se les dará a conocer por cualquier medio de comunicación, la sanción administrativa a la que se hicieron acreedores, a través del documento oficial expedido por autoridad competente”<sup>120</sup> considerando las sanciones como amonestación verbal, multa, incluyendo únicamente a los conductores por parte de los requisitos que deben formar parte de una multa. De igual forma establece que en un hecho probablemente delictivo el policía vial, tendrá la obligación de remitir a la persona asegurada al Ministerio Público correspondiente, lo que es en realidad que únicamente pueden detener al conductor por tratarse de un delito culposo además de estipularse exclusivamente una responsabilidad civil a los conductores en Puebla.

### **2.9.2 Código Reglamentario del Municipio de Puebla**

Recientemente el Código Reglamentario del Municipio de Puebla ha sido reformado en su capítulo décimo adicionando la seguridad vial, este nuevo ordenamiento entrará en vigor en Puebla el 28 de agosto de 2015, el principal objetivo es tener como centro a la persona y por ende a su dignidad. En base al principio de la dignidad humana es por lo que se persigue el cuidado de la vida debido a que el Estado debe cuidar el desarrollo y fin de la persona y de su personalidad, sin duda, es evidente que la movilidad urbana representa el traslado de las personas de un lugar a otro a través de distintos medios siendo un vehículo motorizado o no por lo que la administración pública facilitará los medios necesarios para que las personas puedan trasladarse libremente a su destino. Se consideró en esta reforma que la vía pública

---

<sup>120</sup> *Ibidem*, pág. 23

no debe de ser monopolizada por ningún usuario por lo que en este Código se estipuló una jerarquía de movilidad considerando el nivel de vulnerabilidad de los usuarios, interponiendo en primer lugar a los peatones y personas con discapacidad y de limitada movilidad, ciclistas, usuarios del transporte público, prestadores del transporte público, prestadores del servicio de carga y distribución de mercancías y por último a los usuarios del transporte particular de automotor. Por lo que en mi opinión, la vía pública es un lugar donde todos los usuarios de alguna manera estamos conectados por lo que todos debemos de tener la misma importancia, si se realiza la jerarquía en base a la vulnerabilidad, sin duda un atropellamiento es un golpe directo hacia el peatón pero de igual manera sufre un daño quien lo haya colisionado por lo que no me parece adecuado que exista una jerarquización porque así se le da cierto privilegio a los peatones y ciclistas, la ley debe de ser igualitaria y equitativa para todas las partes.

Asimismo, se considera que la seguridad vial debe de ser regulada así como el tránsito municipal y la vialidad de las personas, en Puebla capital el uso del automóvil es poco eficiente ya que únicamente el 27% de la población lo utiliza, el resto de la población opta por el transporte público, el uso de la bicicleta o a pie, con esta problemática es por lo que el gobierno de Puebla ha decidido reformar para que los trayectos de los peatones sea seguro, eficiente y satisfactorio además de que se ha privilegiado al automóvil respecto al peatón, de lo que yo difiero porque en cuestión de responsabilidades y obligaciones realmente el peatón no cuenta con ninguna hablando judicialmente y el automovilista sí. Entre las reformas que contempla este Código son: que como ya había mencionado se otorga una jerarquía estando en la punta el peatón, la portación de terminales bancarias por parte de los agentes de tránsito para que los infractores puedan pagar la multa en ese mismo momento, el límite de velocidad en vías secundarias será de 50 km/hr y en vías primarias de 70 km/hr, se ajusta a la Norma Oficial Mexicana y al Programa Nacional de Alcoholimetría en cuanto a que no se podrá manejar con un nivel de alcohol mayor a 0.07 miligramos de alcohol por litro, así como se incrementaron las multas para los conductores por ejemplo el conductor de un transporte público que realice una parada en un lugar indebido será multado por 80 a 100 días de salario mínimo vigente en Puebla y existirá una sanción por atropellamiento de 80 a 100 días de salario mínimo vigente. Reformas que estoy de acuerdo en la mayoría ya que si queremos que exista un orden en la ciudad se deben respetar por ejemplo la parada del autobús ya que de lo contrario se crea un caos en el tránsito vehicular, así como el incremento a esas multas

me parece correcto, pero en lo que difiero es que únicamente se están llevando medidas coercitivas para los conductores y ninguna sanción para los peatones.

Por añadidura, los peatones no cuentan en este Código ninguna sanción que los obligue en realidad a cumplir con sus obligaciones viales ya que las únicas que contempla este Código es una amonestación verbal hacia ellos, que en la realidad es evidente que ningún agente de tránsito lo realiza, es debido a esto que si se les da una preferencia al transitar por las calles y al no tener ninguna obligación ni alguna sanción que obligue a cumplir con la normatividad vial los peatones no respetarán los señalamientos y seguirán cruzando por donde les mejor convenga a ellos haciendo caso omiso a que estas acciones pueden provocar desgracias como accidentes viales y lesiones temporales y permanentes tanto en ellos como en las personas que se encuentran a su alrededor. Como hemos visto en las estadísticas se ven involucrados en una cantidad alta de accidentes viales en atropellamientos por lo que en mi opinión debe de implementarse una medida pecuniaria que sirva para controlar y regular su conducta ya que de lo contrario no se conseguirá debido a la falta de cultura vial de los transeúntes en nuestro país, se deben implementar sanciones pecuniarias hacia este sector ya que de acuerdo a los principios la ley debe de ser de carácter general sin excluir a un cierto tipo de grupo de personas y sin privilegiar a un cierto sector de los usuarios. Las multas de tránsito sirven para regular la conducta de las personas para prevenir los accidentes de tránsito que tanto afectan a la sociedad.

### **2.9.3 Código Civil para el Estado Libre y Soberano de Puebla**

En los accidentes viales se ve involucrado la responsabilidad civil que deriven de ellos, como responsabilidad civil en nuestro Código es contemplada como la reparación del daño causado por un hecho ilícito, en su artículo 1955 la contempla como: “el autor de un hecho ilícito que cause daños o perjuicios a otra persona debe reparar unos y otros”<sup>121</sup> en otras palabras es la deuda u obligación de pagar los daños provocados por provocar un accidente de tránsito ya que su conducta puede ocasionar un daño o la libertad de una persona, por lo que es evidente que una persona que resulte víctima en un accidente de tránsito debe responder por todos los daños causados a las otras personas, definiendo daño como el menoscabo sufrido en el

---

<sup>121</sup> Código Civil para el Estado Libre y Soberano de Puebla

patrimonio de una persona por la realización del hecho que la ley considera como fuente de la responsabilidad así como el pago de los perjuicios “perjuicio es la privación de cualquier ganancia lícita, que habría obtenido de no haberse realizado el hecho considerado por la ley fuente de la responsabilidad”<sup>122</sup> Sin duda, es necesaria esta reparación del daño en accidentes viales ya que si una persona es detenida por un accidente vial en lo que se resuelve su situación jurídica debe de estar a disposición del Ministerio Público causándole un daño moral por ejemplo su libertad es causa de un daño moral ya que se ve privado de su libertad, de su honor porque le imputan un delito de lesiones u homicidio culposo pero al fin y al cabo se está agrediendo su imagen y reputación.

Asimismo, se debe reparar el daño en caso de un accidente vial, los daños y perjuicios deben de ser consecuencia inmediata del hecho origen de la responsabilidad el que originó el accidente es el cual debe pagar, los accidentes de tránsito se encuentran ubicados en el artículo 1961 fracción II del Código Civil para el Estado Libre y Soberano de Puebla no mencionados literalmente pero son contemplados como los hechos cometidos con dolo o culpa, pero realmente no se contempla ningún artículo que se estipule directamente de la reparación del daño causado por hechos de tránsito. “En las siguientes horas se resolvería la situación legal del conductor que asegura no fue el responsable de haber atropellado y dado muerte a otro varón que atravesó bajo el puente peatonal del Bulevar del Niño Poblano frente a Palmas Plaza,... un hombre que cruzó el citado bulevar, fue arrollado y muerto presuntamente por un vehículo desconocido”<sup>123</sup> . De igual forma para ponderar el daño moral se deben tomar en cuenta la situación de responsabilidad en el accidente vial, la situación económica tanto del culpable como de la víctima ya que lo que se pretende con pagar un daño moral es resarcir o mitigar la afectación que en sus sentimientos sufre la víctima con una cantidad monetaria para que en todo caso pueda paliar de alguna manera los sentimientos que acompañan su dolor al fuero interno. Se debe adicionar un artículo donde se establezca que el que resulte responsable en un accidente de tránsito debe responder por los daños y perjuicios que éste le haya provocado a la otra parte, “Protege los bienes materiales e inmateriales de los afectados en el accidente de tránsito y busca el equilibrio en el patrimonio

---

<sup>122</sup> *Idem*

<sup>123</sup> Arcega Joel, En vilo la situación jurídica del joven involucrado en la muerte de peatón, El Sol de Puebla, Policía, jueves 06 de agosto de 2015

del autor del daño y la víctima. En otras palabras, busca una indemnización económica en la reparación del daño causado a través de una demanda civil ante un juzgado. La responsabilidad civil busca amparar dos tipos de daños: los daños patrimoniales y daños extrapatrimoniales.”<sup>124</sup> Se busca con la reparación del daño la reposición de la situación a su estado anterior si es posible, o el pago del daño y perjuicio causado en forma patrimonial o pecuniaria ya sea que el responsable del accidente vial haya provocado lesiones, incapacidad temporal o permanente o incluso la muerte se debe indemnizar a la víctima, y de cualquier parte debe de hacerse tanto del conductor como del peatón pero nuestro Código no lo contempla claramente. De igual manera la responsabilidad civil es sumamente importante para la reparación del daño en los accidentes viales porque un siniestro es algo que cambia la vida para siempre o genera momentos de incomodidad y pérdida de tiempo por lo que se debe de implementar claramente la reparación del daño causado por hechos de tránsito en nuestro Código para que así las personas que resulten víctimas en un accidente vial puedan reclamar el daño o perjuicios provocados por estos.

#### **2.9.4 Código Penal del Estado Libre y Soberano de Puebla**

El Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Puebla es un nuevo ordenamiento en algunas cuestiones fin que pretender orientar de una nueva forma de aplicación de la Ley a un nuevo modelo de sistema penal en Puebla que constituya un instrumento moderno, dinámico y eficaz para combatir la delincuencia. Se necesitó el cambio de denominación para tener una orientación filosófica diferente que permita percibir una administración de justicia más rápida y efectiva; en relación con mi tema de investigación este ordenamiento estipula que “Los delitos culposos se sancionarán con prisión de tres días a cinco años y suspensión hasta de dos años del derecho de ejercer la profesión o el oficio, en cuyo ejercicio se hubiera cometido el delito”<sup>125</sup>, lo que significa que los accidentes de tránsito son sancionados de esta manera por ser contemplados como delitos culposos, lo que se sanciona en estos casos es la imprudencia de las personas que quiere decir faltar a un deber de cuidado que debieron haber tenido en ciertas situaciones. Para clasificar la imprudencia en su artículo 88 menciona que

---

<sup>124</sup> ¿Qué son la responsabilidad contravencional, civil y penal en accidentes de tránsito? Sura, México, consultado el 16 de julio de 2015 en <http://www.sura.com/blogs/autos/accidentes-responsabilidad-civil.aspx>

<sup>125</sup> Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Puebla

se debe tomar en cuenta si se podía prever y evitar el daño que resultó, si para prever y evitar el daño bastaban una reflexión o atención ordinarias y conocimientos comunes en algún arte, ciencia, profesión u oficio, si el acusado estuvo en situaciones anteriores similares, así como la clase del vehículo, las condiciones de éste, las condiciones del camino, vía o ruta de circulación, la visibilidad y las señales de tránsito que existían, la mayor o menor gravedad del daño causado y el tipo de licencia con la que cuente el automovilista, de igual forma se menciona que el Ministerio Público para efectos de la consignación recabará los peritajes e informes respectivos.

De igual forma, señala este ordenamiento en su artículo 91 fracción II de acuerdo a la culpa en estos clases de delitos que “II.- La imprudencia del peatón no excluye la responsabilidad del conductor, cuando éste obre con imprudencia; y”<sup>126</sup>, lo que en mi opinión quiere decir que el conductor puede excluirse de responsabilidad en estos casos cuando se obre con prudencia ya que de lo contrario el Ministerio Público está obligado a recabar informes y peritajes para comprobar la imprudencia del conductor, lo cual este ordenamiento favorece en cuestión de excluir al conductor de una responsabilidad cuando el peatón actuó imprudentemente, por lo que es evidente que en cuestiones penales el conductor puede probar su inocencia a base de peritajes e informes que mencionen que el actuaba de manera prudente en la vía pública.

### **2.9.5 Monitor Vial de Puebla**

El programa de monitor vial en Puebla capital, encuentra su sustento en la recomendación de la OMS, bajo el Decenio de Acciones por la Seguridad Vial, al amparo en México en la Estrategia Mexicana por la Seguridad Vial con la meta de reducir la mortalidad por accidentes de tránsito en México en un 50%. Debido a esto, Puebla se ha integrado a esta medida para controlar la velocidad de los automóviles a fin de que circulen a la velocidad máxima que estipula la normatividad de tránsito, su sustento legal es la Ley de Vialidad para el Estado libre y soberano de Puebla, con lo que se crea el Reglamento de la Ley de Vialidad para el Estado libre y soberano de Puebla así como la reforma del Código Reglamentario del municipio de Puebla. “Que el objetivo principal de este Reglamento es establecer las reglas

---

<sup>126</sup> *Idem*

para conducir un vehículo de forma segura y evitar con ello verse involucrado en accidentes viales, ya que es fundamental considerar que los incidentes de tránsito pueden ser prevenidos y sus efectos adversos atenuados mediante la aplicación de medidas específicas y eficaces”<sup>127</sup>

Este programa pretende dar mayor seguridad jurídica a los ciudadanos porque se imparten sanciones de forma individualizada considerando de la gravedad que se impuso a las demás personas y conforme a una medida sumamente eficaz ya que se trata de sancionar a través de dispositivos o medios tecnológicos para identificar las conductas que infrinjan los conductores de vehículos por exceder los límites de velocidad permitidos evitando con ello una alza en la mortalidad de Puebla. Cualquier automóvil que rebase el límite de velocidad será fotografiado por la cámara especializada generando una foto que indica el número de placa, fecha y hora, velocidad a la que circula y la velocidad permitida, posteriormente se enviará la infracción al domicilio del propietario del vehículo y el infractor podrá pagarla en cualquier banco afiliado o cualquier oficina recaudadora. Este programa ha hecho una gran diferencia en Puebla porque en cuestión de velocidad ha disminuido los accidentes en un porcentaje grande en relación con los automóviles con placas de Puebla porque no se ha facultado al monitor vial para que multe a coches con placas de otro estado, pero con esta medida la gente se siente con una mayor obligación porque la infracción se refleja inmediatamente prestándose a disminuir la corrupción ya que no hay una persona que medie entre la infracción y el pago de ella.

Por lo que es evidente que Puebla capital, necesita urgentemente implementar medidas para que el Código Reglamentario para el municipio de Puebla sea equitativo y de carácter en general en el capítulo décimo de la seguridad vial, ya que de lo contrario se tornará como un privilegio hacia los peatones porque se les otorga una calidad como de intocables, ya que ellos también tienen mucha responsabilidad en hechos de tránsito y por alguna imprudencia de ellos pueden ocasionar grandes desgracias y daños al Estado y a la sociedad, no se debe minimizar su rol como usuarios de la vía pública ya que lo haga uno afecta a todos, por eso se deben implementar medidas coercitivas para que los usuarios se sientan con la obligación de respetar y adecuar su conducta a la normatividad vial para que todos

---

<sup>127</sup> Periódico Oficial del Estado de Puebla, Tercera Sección, 17 de julio de 2013, Reglamento de la Ley de Vialidad para el Estado libre y soberano de Puebla, pág. 2

tengamos un desplazamiento seguro. No se debe centralizar o monopolizar las medidas viales en cuanto a los vehículos, se está invirtiendo en Puebla, Puebla en muchos proyectos de infraestructura para mejorar la movilidad de la población pero además de mejorar su infraestructura para este sector, el gobierno ha implementado la construcción de puentes peatonales “Para dotar a la ciudad de puentes peatonales, debido a la importante demanda ciudadana, el ayuntamiento licitará y concesionará la construcción de 18. El esquema propuesto por los regidores Matías Rivero, David Méndez, Verónica Mastretta y Jaime Zurita es que las empresas que obtengan la concesión realicen la obra con sus propios recursos, y luego recuperen su inversión comercializando anuncios espectaculares colocados en los puentes peatonales.”<sup>128</sup> Por lo que cabe destacar que Puebla también invierte y promueve programas para mejorar la infraestructura de los peatones, se debe formar una infraestructura para los peatones segura, como el mantenimiento o creación de estos puentes peatonales, la señalización clara tanto en el pavimento como en letreros que dejen claro por donde deben transitar los peatones así como los ciclistas ya que se está implementando ciclovías para una mejor movilidad pero definitivamente los proyectos y las sanciones que se establezcan deben ser equitativas para fomentar un trayecto seguro al destino de cada persona.

---

<sup>128</sup> Arellano, Mely, Ayuntamiento de Puebla concesionará 18 puentes peatonales, Lado B, Sociedad, 11 marzo de 2013, consultado el 02 de octubre de 2015 en <http://ladobe.com.mx/2013/03/ayuntamiento-de-puebla-concesionara-18-puentes-peatonales/>

## Capítulo III. Derecho Comparado

### 3. Perú

Perú se encuentra ubicado en la región central y occidental de América del Sur, limita al norte con Ecuador y Colombia, al este con Brasil y al sureste con Bolivia y al sur con Chile. Cuenta con un área terrestre de 1, 285, 216 km<sup>2</sup> incluyendo sus islas, es el tercer país más grande de América Latina después de Brasil y Argentina y a nivel mundial es el número 19 en países con mayor extensión territorial. De acuerdo a datos del Instituto Nacional de Estadística e Informática a mediados del año 2014 se tuvo una población de 30, 814, 175 personas de los cuales 15, 438, 887 son hombres y 15, 375, 288 son mujeres, previendo que el crecimiento anual por este año fue de 338, 673 personas, ocupando el octavo lugar de los países con mayor número de población en América, la capital de Perú es Lima, siendo el principal departamento con mayor número de habitantes, 8, 751, 741 habitantes, “las provincias con mayor población son Lima (8 751 741 habitantes), Callao (999 976 habitantes, Arequipa (958 351 habitantes, Trujillo (942 729 habitantes) y Chiclayo (850 484 habitantes).”<sup>129</sup> De igual manera, Perú registra en promedio 1, 435 por día y 60 cada hora lo cual representa 523, 855 nacimientos inscritos oportunamente por lo que podemos observar que Perú cuenta con un número de población alta y con una tasa de crecimiento alta.

Asimismo, su división política consta de 24 departamentos que se forman con un conjunto de municipios cada uno, una Provincia Constitucional, 195 provincias y 1, 845 distritos. “La división política y administrativa del territorio peruano reconoce cuatro tipos de unidades administrativas: regiones, departamentos, provincias y distritos. Las unidades administrativas más pequeñas son los distritos cuyos municipios tienen competencias y recursos propios, aunque dependen en cierto grado de los municipios provinciales, a los que pertenecen. Los municipios provinciales, cuya máxima autoridad es el alcalde provincial, son el segundo nivel en esta jerarquía; el conjunto de estos municipios conforman cada

---

<sup>129</sup> 11 de julio día mundial de la población, Instituto Nacional de Estadística e Informática, Perú, 2014, consultado el 22 de julio de 2015 en [http://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1157/libro.pdf](http://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1157/libro.pdf)

departamento. En la actualidad, cada departamento conforma una región -por cuanto cuenta con un gobierno regional, elegido por sus habitantes-. Eventualmente, y siempre siguiendo la voluntad popular, dos o más departamentos podrán unirse para formar una región mayor.”<sup>130</sup>

### **3.1 Datos sobre accidentes viales**

En cuanto al parque vehicular, Perú demostró un aumento en un 63% pasando de 1.3 millones de unidades a 2.2 millones, en un periodo de 2004-2013, por lo que en el año 2012 aumentó en 160 mil unidades de autos nuevos registrados, dividiéndose en este país entre vehículos ligeros, comerciales, ómnibus y pesados. Por lo que se puede decir que en el año 2014 existió un parque automotor nacional de 4, 832, 667 vehículos circulando, incluyendo moto-taxis y motos, con lo que sin duda va aumentando cada año ya que comparado con años anteriores como en el 2012 se contaba con un parque automotor de 3, 986, 241 vehículos y en el 2013 con 4, 421, 205 automóviles.

Por otra parte, en cuanto al número de accidentes viales que suceden en Perú en el año 2014 fue de 98, 770 accidentes viales en zonas urbanas y 2, 334 en zonas no urbanas, por lo que se tuvo una disminución respecto del año 2013 de 100, 286 accidentes de zonas urbanas y 2, 476 de zonas no urbanas pero un aumento con el año 2012 donde ocurrieron en total 92, 863 accidentados en zonas urbanas y 2, 060 en zonas no urbanas, estadísticas de acuerdo a datos del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Perú. “El número de accidentes ocurridos en las vías peruanas entre enero y abril es de 258. En enero ocurrieron 69 accidentes, en febrero 80, en marzo 56 y en abril 53. Lima es el departamento donde ocurrió el 24% de accidentes, el mayor porcentaje registrado, mientras que Arequipa y Junín registran ambos 10.9 %”<sup>131</sup>, por lo que Perú cuenta con una tasa de 328.1 de accidentes de tránsito por cada 100 mil habitantes y una tasa de 209.2 por cada 100 mil vehículos. De igual manera, en cuanto a estadísticas referentes a muertes en un accidentes viales se interpreta desde ocurrido el accidente hasta 24 horas después por lo que en el año 2014 se registraron en zonas

---

<sup>130</sup> Organización Territorial en Perú, consultado el 18 de julio de 2015 en <http://www.enperu.org/peru-informacion-general-organizacion-territorial.html>

<sup>131</sup> Accidentes viales: 212 personas murieron entre enero y abril, El Comercio Perú, 22 de abril de 2015, consultado el 22 de julio de 2015 en <http://elcomercio.pe/peru/pais/accidentes-viales-212-personas-murieron-entre-enero-y-abril-noticia-1822345>

urbanas 1, 972 personas por lo que se puede observar una disminución respecto al año 2011 se obtiene una disminución con los años subsecuentes lo que significa que se cuenta con una tasa de mortalidad de 9.1 por cada 100 mil habitantes y una tasa de mortalidad de 5.8 por cada 100 mil vehículos.

De igual manera, refiriéndonos a las personas heridas por siniestros viales en el año de 2014 la cifra fue de 52, 524 en zonas urbanas y 5, 624 en zonas no urbanas y en comparación con años anteriores esta cifra ha ido aumentando considerablemente ya que en el año 2012 la cifra fue de 49, 302 personas lesionadas en zonas urbanas y 5,182 en zonas no urbanas. Ocurren las lesiones en diversos tiempos en el periodo del año 2007-2012 se estimó que ocurrieron los accidentes dejando a las personas lesionadas en un periodo de las 00:00 horas a 06:00 a 27, 439 personas lesionadas, en un horario de 06:00 a 12:00 del día a 32, 665 personas, de 12:00 a 18:00 a 32, 205 personas lesionadas y de 18:00 a 24:00 a 24, 541 personas por lo que es evidente que el mayor número de lesionados ocurre en el horario de 06:00 a 12:00 del día, se puede pensar que es porque en ese horario la gente sale de su casa para trasladarse ya sea a su trabajo, escuela o demás actividades que tenga que hacer, pero luego por salir apresuradamente o simplemente por la escasa visibilidad sobre todo en las primeras horas es por lo que se podría presumir que en este horario ocurren más lesiones.

Igualmente, existen días de la semana en donde más se dan los accidentes viales por ejemplo el lunes, en el mismo periodo anteriormente mencionado, se registraron 18, 244 lesionados, el martes 15,450 personas, el miércoles 15, 303 individuos, el jueves 15, 335, el viernes 16, 075, el sábado 17, 161 y por último el domingo 19, 902 personas. Es evidente que en el fin de semana es cuando más lesionados hubo, se puede pensar que las razones de esto es que la gente sale de fiesta o sale con la familia más que los otros días, así como se muestra que en la fecha de semana santa o en fechas patrias existen más accidentes que en otras épocas del año por lo mismo de las celebraciones, alcohol o imprudencia por llegar a algún lugar. A las personas que afectan estas lesiones son en un 74.8% son hombres y a un 25.2% a mujeres, afectando en todas las edades, en mujeres afecta en un porcentaje mayor de aproximadamente el 4.5% a niñas de 0 a 4 años de edad, por lo que los hombres se ven mayormente afectados ya que en la edad de 0 a 4 años de edad son afectados en un 5.9%, y de la edad de 20-39 años es un porcentaje alto, pero en la edad de 40-44 años es un porcentaje

casi del 8%. Las personas que se ven afectadas en esta edad es impactante para la sociedad ya que la mayoría de ellas ya cuentan con una familia o pueden ser estudiantes, o proveedores de la familia.

De acuerdo a la gravedad de las lesiones, las lesiones graves en el año 2012 se presentaron en un 22.9%, potencialmente grave en un 25.7% y lesiones leves en un 44.7%; los factores que determinan los accidentes en relacionados con el conductor por exceso de velocidad resultó una cantidad en el 2012 de accidentes no fatales de 26, 328 accidentes (32.1%) y fatales 1, 047 así como por imprudencia del mismo en una cantidad de 22, 533 accidentes y otros relacionados por el alcohol, por desacato de las señalizaciones de tránsito etc. Pero lo que en este país sí se determina y cuenta es que la imprudencia del peatón origina muchos accidentes de tránsito ya que “imprudencia del peatón accidentes fatales 355 y no fatales 6,080 accidentes”<sup>132</sup> por lo que se puede observar que los peatones tienen una importancia significativa en los siniestros viales “Las estadísticas señalan que del 100% de accidentes fatales ocurridos en la capital de enero a junio de este año, el 40% fue por imprudencia del peatón. Le sigue como causal de los mismos, la velocidad que llevaba el vehículo o la ebriedad del conductor.”<sup>133</sup> Por lo que es evidente que en Perú se tiene un número muy alto en atropellamientos por imprudencia de peatones ya que al tener una población mayor y que un porcentaje menor utilice el automóvil, en la ciudad definitivamente habrá más peatones que conductores. “Los daños producidos por accidentes de tránsito podrían ascender a mil millones de dólares por año, aproximadamente el 1.5% al 2% del Producto Bruto Interno, cifra que afecta la economía nacional y el desarrollo del país.”<sup>134</sup> Por lo que se puede inferir que Perú cuenta con un grave problema vial sobretodo en atropellamientos y que estos ocasionan un grave daño al Estado.

### **3.2 Autoridades en materia de tránsito en Perú**

---

<sup>132</sup> Agrupación de factores relacionados con los accidentes de tránsito 2012, Ministerio de Salud, Perú, consultado el 22 de julio de 2015 en [http://www.paho.org/per/images/stories/FtPage/2014/PDF/AELAT\\_YlianaRojas2014.pdf?ua=1](http://www.paho.org/per/images/stories/FtPage/2014/PDF/AELAT_YlianaRojas2014.pdf?ua=1)

<sup>133</sup> Peatones son culpables del 40% de accidentes de tránsito fatales, El Comercio Lima, 13 de julio de 2010, consultado el 22 de julio de 2015 en [http://elcomercio.pe/lima/sucesos/peatones-son-culpables-40-accidentes-transito-fatales\\_1-noticia-595780](http://elcomercio.pe/lima/sucesos/peatones-son-culpables-40-accidentes-transito-fatales_1-noticia-595780)

<sup>134</sup> Seguridad Vial en Perú, Estadísticas por choque, Perú, consultado el 23 de julio de 2015 en <http://www.seguridadvialperu.com/estadisticas.php?screen=3>

Se debe especificar las funciones específicas y la coordinación que existen entre las instituciones para poder llevar un buen control de seguridad vial. “Es muy importante identificar y precisar el rol que corresponde a las instituciones del Estado, la coordinación entre ellas, su descentralización y sus funciones, así como las responsabilidades que les competen con respecto a la seguridad vial. El Estado es quien debe articular estas estrategias para implementar las políticas necesarias en la búsqueda del bienestar de la población”<sup>135</sup>

### **3.2.1 Ministerio de Transportes y Comunicaciones**

El Ministerio de Transportes y Comunicaciones es un órgano del Poder Ejecutivo, siendo el organismo rector del Sector de Transportes y Comunicaciones creado por ley N° 27779, responsable del desarrollo de los sistemas de transporte, la infraestructura de las comunicaciones y telecomunicaciones del país. Tratándose de transporte terrestre es un ejecutor y promotor de iniciativas destinadas a la construcción de nuevas carreteras así como interviene en poner en marcha los grandes sistemas del transporte público. “Es el que planifica, formula, dirige, coordina, evalúa la política de transportes en armonía con la política general del gobierno y los planes de desarrollo del país, razón por el cual es el encargado de regular los aspectos relacionados con el transporte urbano e interurbano, tanto en la infraestructura como en los demás componentes que intervienen en la atención de la demanda de este servicio.”<sup>136</sup>

A su vez, se encarga de las comunicaciones de Perú, tiene a su cargo la evaluación y tramitación de las solicitudes relacionadas con la operación de estaciones de radio y televisión además de servicios privados de telecomunicaciones; sus funciones se rigen por el Reglamento de Organización y Funciones del Ministerio de Transportes y Comunicaciones. “Su labor es crucial para el desarrollo socio-económico porque permite la integración nacional, regional e internacional, la facilitación del comercio, la reducción de la pobreza y el bienestar del ciudadano.”<sup>137</sup> . Es evidente que este órgano tiene funciones muy importantes ya que centra sus funciones en todos los transportes, no únicamente en el terrestre tiene

---

<sup>135</sup> Guía de Educación en Seguridad Vial, *op. cit.*, pág. 15

<sup>136</sup> *Idem*

<sup>137</sup> Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Nosotros, Perú, consultado el 23 de julio de 2015 en <http://www.mtc.gob.pe/nosotros/index.html>

facultades en el transporte terrestre, aéreo y marítimo con la finalidad de que dichos medios se encuentren en buen estado y ofrezcan al público un transporte digno y eficaz.

### **3.2.2 Ministerio del Interior**

El Ministerio del Interior es un organismo del poder Ejecutivo que tiene personalidad jurídica de derecho público, es un órgano del Sector Interior. Su participación corresponde al control de tránsito y la seguridad vial, además interviene como autoridad para controlar el cumplimiento de las normas legales y disposiciones emitidas por las instituciones relacionadas con el transporte urbano. El Ministerio del Interior actúa a través de la Policía Nacional de Perú.

La Jefatura de la Policía de Tránsito de Perú es el órgano encargado de planear, organizar, dirigir, controlar y ejecutar las actividades referidas al libre tránsito de vehículos, pasajeros y carga, control de tránsito y seguridad en vías urbanas, así como de la administración de los depósitos oficiales de vehículos, ejerce funciones de control, vigilando el normal desarrollo de tránsito de las vías públicas así como las infracciones y accidentes de tránsito. La Dirección de Investigación de Accidentes de Tránsito investiga las causas de los incidentes en vías de circulación a través de programas “El Programa de Investigación en Accidentes de Tránsito tuvo como objetivo la exploración de diversos aspectos relacionados con los accidentes de tránsito, incluyendo la evaluación de los sistemas de información y la necesidad de implementar y consolidar sistemas integrados, la evaluación de las intervenciones en curso y la planificación de intervenciones con gran potencial de impacto para su posterior implementación, tomando en cuenta el costo efectividad y el costo-beneficio de dichas intervenciones, así como aspectos relacionados con los conocimientos, actitudes y prácticas de diversos actores, en relación con los accidentes de tránsito y la rapidez y calidad de atención de las víctimas en los establecimientos de salud. Ha abarcado, finalmente, la exploración del perfil epidemiológico del problema y su impacto socioeconómico”<sup>138</sup>.

---

<sup>138</sup> Ministerio de Salud, Programa Nacional de Investigación en Accidentes de Tránsito, consultado el 23 de julio de 2015 en <http://www.ins.gob.pe/portal/jerarquia/2/253/programa-nacional-de-investigacion-en-accidentes-de-transito/jer.253>

### 3.2.3 Consejo Nacional de Seguridad Vial

El Gobierno Peruano, decidió crear el Consejo Nacional de Seguridad Vial mediante Decreto Supremo 010-96-MTC, el mismo señala que está integrado por el representante de cada entidad del Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Ministerio de la Educación, Ministerio de Salud, Ministerio Interior (Policía Nacional de Perú), Ministerio de Trabajo y Promoción del Empleo, Asamblea Nacional de Gobiernos Regionales, Municipalidad de Lima, Municipalidad Provincial de Callao, Superintendencia Nacional de Administración Tributaria y el Instituto Nacional de Defensa de la Competencia y de la Protección de la Propiedad Intelectual. Lo que defiende este Consejo es la vida humana y que cada persona tenga un desplazamiento seguro en su trayecto. “La defensa de la vida humana y la consolidación de una cultura de respeto por las normas de convivencia social, específicamente por aquellas disposiciones que permiten garantizar la seguridad de los usuarios de las redes viales: peatones, conductores y pasajeros.”<sup>139</sup>

De igual forma, su acción va dirigida a mejorar las condiciones de seguridad vial en Perú, y este Consejo maneja que los principales entes involucrados en este tema es el Estado, el sector privado y la sociedad civil en su conjunto, ya que además de cumplir con los roles que les corresponden, deben articular acciones para que juntos den estrategias para mejorar la seguridad vial. Este Consejo es el ente rector encargado de promover y coordinar las acciones en materia de seguridad vial, su creación se debe al estudio por parte del Ministerio de Transportes y Comunicaciones denominado: Estudio integral sobre seguridad vial, que expresa la necesidad de implementar una nueva estrategia de seguridad vial y que era menester la creación de un ente que coordinara las acciones que realizan las entidades públicas y privadas relacionadas con este tema.

Por añadidura, las acciones que realiza este Consejo son: proponer planes, metas, y objetivos en materia de seguridad vial, formando políticas en materia de prevención de accidentes, diseña e impulsa las acciones en materia de seguridad vial, realizar campañas que

---

<sup>139</sup> Consejo Nacional de Seguridad Vial, consultado el 23 de julio de 2015 en [http://www.mtc.gob.pe/cnsv/nosotros/nosotros\\_principios\\_cnsv.html](http://www.mtc.gob.pe/cnsv/nosotros/nosotros_principios_cnsv.html)

refuercen la seguridad vial, proponer e investigar normas que sean viables a la condición de seguridad vial para que se logre un mejoramiento y cumplimiento de las mismas, promover la participación de entidades de la actividad pública, privada, nacional y extranjera en los programas de seguridad vial, promover y desarrollar la investigación de accidentes de tránsito, mejorar y promover los sistemas de atención a heridos a consecuencia de colisiones viales, coordinar el trabajo de organizaciones que participan en acciones de seguridad vial e implementar programas de educación, sensibilización y otros que contribuyan a mejorar la cultura vial de los habitantes de Perú. Como podemos observar es un institución que se preocupa por la vida de sus habitantes, quiere que todos sus ciudadanos obtengan un desplazamiento seguro e implementar mediante la cultura vial conductas apropiadas para asegurar su vida y la de los demás, recientemente en el 2015 le fue otorgado un premio de la norma ISO- 39001, en la que se establece requisitos para implantar y desarrollar un Sistema de Gestión de la Seguridad Vial en las organizaciones. “El Consejo Nacional de Seguridad Vial es la primera organización gubernamental de Latinoamérica en recibir este reconocimiento, cuyo objetivo fundamental es ayudar a las empresas e instituciones públicas a mejorar la seguridad de sus operaciones y reducir la siniestralidad”<sup>140</sup>

Es evidente que en materia de seguridad vial, Perú ha logrado sus objetivos en cuanto a la disminución de muertes ya que como vimos en los datos de siniestralidad de Perú han ido reduciendo cada año en algunos aspectos. Un objetivo cumplido es en materia de educación vial ya que se creó un programa que contempla la Implementación del Programa Educativo de Seguridad Vial al interior del sistema educativo peruano, en dicho programa se promueve en los estudiantes los valores y el respeto por la vida, el respeto por las señales de tránsito y la importancia del correcto desplazamiento en las vías públicas independientemente del rol en que se desempeñen como peatón, pasajero, conductor o ciclista haciéndoles saber que esta forma adecuada del respeto y valores por la normatividad de tránsito trae como consecuencia la disminución de los accidentes viales a mediano y largo plazo. Además, de que este Consejo junto con la Dirección de Tutoría y Orientación Educativo del Ministerio de la Educación otorgan capacitación a docentes y tutores de niveles

---

<sup>140</sup> El Consejo Nacional de Seguridad Vial de Perú obtiene la certificación ISO 39001, Compromiso RSE, Perú, 05 de enero de 2015, consultado el 23 de julio de 2015 en <http://www.compromisorse.com/rse/2015/01/05/el-consejo-nacional-de-seguridad-vial-de-peru-obtiene-la-certificacion-iso-39001/>

primaria y secundaria de la Educación Básica Regular con la finalidad de fortalecer las capacidades de los docentes para que puedan compartir los conocimientos de seguridad vial a sus alumnos para seguir promoviendo este programa además de sensibilizarlos.

### **3.3 Seguridad vial Perú**

Seguridad Vial Perú es una Organización No Gubernamental de Desarrollo reconocida por la Agencia Peruana de Cooperación Internacional por resolución Directoral N° 274-2014//APCI-DOC. Su objetivo es contribuir en temas de seguridad vial y protección al medio ambiente, contribuyendo de una manera en que fortalezca la educación vial de las personas ya que muchas personas por falta de conocimientos ya sea en la normatividad de tránsito puede provocarse muchos accidentes y esto se puede prevenir en base a fomentar y fortalecer una educación vial en todos los usuarios. “Muchos peatones escolares, peatones adultos, pasajeros, ciclistas y conductores carecen de conocimientos elementales en estos temas y es por ello que incurrir en frecuentes conductas contrarias al Reglamento Nacional de Tránsito que ocasionan graves accidentes de tránsito con consecuencias fatales y no fatales, y sin quererlo lesionan gravemente el medio ambiente.”<sup>141</sup>

De igual forma, los accidentes de tránsito dañan la vida humana, y vulneran sus derechos fundamentales. Afectan el derecho a la vida, a la salud, a la integridad física y psíquica, al libre desarrollo y bienestar, al trabajo, a la educación, a la preservación del medio ambiente y a la contaminación visual y sonora, por lo que esta organización se encarga de prevenir estos siniestros viales a través de información y campañas para sensibilizar a las personas ya que menciona que la existencia de un Reglamento de Tránsito en Perú no es suficiente para erradicar el problema debido a que si la mayoría de las personas desconoce las normas no servirá de nada, esto se debe corregir mediante la difusión de las conductas adecuadas a las leyes de tránsito. “Conducirnos adecuadamente en la vía pública es vital y constituye el eje fundamental para proteger nuestra vida. Terminemos con tantos accidentes de tránsito y contribuyamos con la protección del medio ambiente.”<sup>142</sup>

---

<sup>141</sup> Seguridad Vial Perú el camino seguro, Perú, consultado el 24 de julio de 2015 en <http://www.seguridadvialperu.com/index.php>

<sup>142</sup> *Idem*

Igualmente, se necesita difundir esta información desde una etapa pequeña las formas establecidas para conducirse correctamente, lo que le interesa a esta organización es sensibilizar a la gente, peatones, ciclistas y conductores para que se interesen en respetar las normas de tránsito y lo que puede suceder si es que no se respetan por parte de todos los usuarios de la vía pública. Su misión es trabajar para modificar la conducta de las personas, que se dé a conocer la información para preservar la vida misma y los derechos de los demás usuarios para preservar el bien y que todos obtengan un desplazamiento seguro.

### **3.3.1 Acciones de Seguridad Vial en Perú**

#### **3.3.1.1 Reglamento Nacional de Tránsito de Perú**

El Reglamento Nacional de Tránsito fue creado para normar la convivencia de conductores, pasajeros y peatones, de todas las personas tanto niños, adultos, adultos mayores tanto en pleno uso de sus facultades como los que no. “El presente Reglamento establece normas que regulan el uso de las vías públicas terrestres, aplicables a los desplazamientos de personas, vehículos y animales y a las actividades vinculadas con el transporte y el medio ambiente, en cuanto se relacionan con el tránsito. Rige en todo el territorio de la República”<sup>143</sup>. Este Reglamento es más equitativo comparado con el de nuestro país porque contempla obligaciones y sanciones para todos los usuarios de la vía pública, denomina al peatón como la persona que circula caminando por la vía pública, ya que menciona que los conductores y los peatones están obligados a obedecer los dispositivos de regulación de tránsito.

Inclusive, en el su título cuarto, en su capítulo uno refiriéndose de los peatones y el uso de la vía se estipula que los peatones gozarán de los derechos establecidos en dicho Reglamento y también se acatarán a las sanciones debido al incumplimiento de las mismas, por peatones también se entenderá por las personas que utilizan sillas de ruedas para minusválidos, andadores motorizados, carritos de compras así como los triciclos o cochecitos para niños. Menciona que el peatón tiene derecho de paso sobre cualquier vehículo en las intersecciones semaforizadas o controladas por los miembros de la Policía Nacional de Perú, así como tiene derecho de paso cuando los vehículos intenten cruzar la acera para ingresar o

---

<sup>143</sup> Aprueban el Reglamento Nacional de Tránsito, El Peruano Normas Legales, Lima, 24 de julio de 2001, pág. 207368

salir de áreas de estacionamiento, el peatón no tiene derecho de paso cuando se trate de vehículos de emergencias autorizados como ambulancias, vehículos policiales, bomberos, grúas y auxilio mecánico cuando éstos hagan uso de sus señales visibles y auditivas. Por lo que se puede observar que en este país no existe una jerarquía respecto al peatón, no se le otorga un privilegio sobre los demás usuarios, simplemente especifica cuando se le debe dar preferencia de paso. Se les otorga obligaciones como son el transitar por las aceras, deben cruzar por intersecciones señalizadas o demarcada especialmente para su uso evitando cruzar tempestivamente o temerariamente la calzada, en vías de tránsito rápido de acceso restringido deberán cruzar las calles utilizando puentes peatonales o cruces subterráneos, así como en los lugares donde existan semáforos vehiculares los peatones deberán cruzar únicamente cuando el semáforo se encuentre en rojo y cuando existan semáforos peatonales éstos deberán cruzar cuando la luz se encuentre en verde claro, que si se encuentra parpadeando los peatones deberán abstenerse de cruzar la calzada. Además, deben cruzar la calzada únicamente por los pasos peatonales y cruzarla cuando los vehículos se encuentren a una distancia no menor de 40 metros y 60 metros en avenidas, en caso de que no existan zonas peatonales ni puentes para su uso, ellos deberán cruzar la avenida de una manera rápida, caminando, en un punto que consideren seguro. Por añadidura, los peatones tendrán la obligación de someterse a pruebas, como se menciona en su artículo 75, que le solicite el Efectivo de la Policía Nacional de Perú con la finalidad de determinar su estado de intoxicación por alcohol, drogas, estupefacientes u otros tóxicos para transitar y el abstenerse a ellas se presumirá legalmente en su contra. Incluso, a las personas mayores, niños y en general los peatones que no se encuentren en el completo uso de sus facultades físicas o mentales deberán ser conducidos por personas aptas para cruzar las calzadas así como está prohibido que los peatones circulen en las aceras con la intención de para algún vehículo o con el fin de solicitar algún servicio o por cualquier razón o circunstancia.

Por otra parte, en caso de algún accidente vial en su capítulo sexto, menciona que el conductor que maneje un vehículo en forma que haga peligrar la seguridad de los demás, infringiendo las reglas de tránsito será responsable de los perjuicios que de ello provengan, por lo que se presumirá responsable al conductor infractor de las normas de tránsito; pero de igual forma al peatón en el artículo 276 de este Reglamento se le otorgará el beneficio de la duda y de presunciones a su favor respecto a que sea responsable de algún incidente vial

salvo que éste no incurra en graves violaciones a las normas de tránsito, como cruzar la calzada por algún lugar prohibido, pasar por delante de un vehículo detenido, parado o estacionado habiendo tránsito libre en la vía respectiva, transitar bajo la influencia de alcohol o cualquier otra sustancia anteriormente mencionada, cruzar intempestiva o temerariamente la calzada, bajar o ingresar repentinamente a la calzada para intentar detener un vehículo o subir o bajar de un vehículo en movimiento o por el lado izquierdo del automóvil. De cualquier forma, en caso de algún accidente donde se vean involucrados daños materiales o personales los involucrados están obligados a solicitar la intervención de la Autoridad Policial e informar sobre lo ocurrido presumiendo su culpabilidad de los que abandonen el lugar del accidente, el conductor implicado deberá detener su vehículo, suministrar datos y documentos que le requiera la Policía, si existieran víctimas auxiliarlos hasta que se constituya la ayuda médica, señalar adecuadamente el lugar, evitar la modificación o desaparición de cualquier elemento útil a fines de la investigación judicial, denunciar inmediatamente la ocurrencia del siniestro a la Policía Nacional y someterse al examen ético y comparecer y declarar ante la autoridad cuando sea citado. Se ven obligados también los responsables de los talleres mecánicos a declarar ante la Policía Nacional cuando una persona solicite sus servicios para reparar un vehículo que haya estado involucrado en algún accidente vial ya que de lo contrario se le sancionará con multa. La Policía Nacional tiene la obligación de publicar anualmente información estadística sobre accidentes de tránsito, indicando el grado, naturaleza y características de los mismos.

### **3.3.1.2 Infracciones para peatones y conductores**

A su vez, en el título séptimo se refiere a las infracciones, la que se define en su artículo 288 como: “Se considera infracción de tránsito a la acción u omisión que contravenga las disposiciones contenidas en el presente Reglamento”<sup>144</sup>, estipulando que tanto el conductor como el peatón son responsables administrativamente de las infracciones de tránsito vinculadas en su contra, “el peatón es responsable administrativamente de las infracciones de tránsito vinculadas a su propia conducta, que se tipifiquen en el presente Reglamento”<sup>145</sup> por lo que es evidente que en este Reglamento sí contempla al peatón

---

<sup>144</sup> *Ibidem*, pág. 207385

<sup>145</sup> *Idem*

responsable administrativamente por conductas no apropiadas a la normatividad vial. Las infracciones de tránsito se clasifican en infracciones del conductor y del peatón, pudiendo ser las del conductor: infracciones a la conducción, infracciones a dispositivos de control, de seguridad, de velocidad, de estacionamiento y detención, de documentación y del medio ambiente. Refiriéndose a los peatones pueden ser de circulación y seguridad.

Las infracciones de tránsito son clasificadas también por el grado de gravedad, pudiendo ser leves, graves y muy graves las cuales son sancionadas por la autoridad municipal provincial competente determinando también que el solo hecho de la infracción de tránsito no determina la responsabilidad civil del infractor en daños ocasionados por algún accidente sino existen relación causal entre la infracción y el daño producido. En cuanto a la clasificación por infracciones cometidas por peatones en el sector de circulación se encuentran clasificadas de la siguiente forma, estipuladas como leves transitar cerca del sardinel (hilera de piedras alargadas y estrechas que forman parte del borde de una vereda o acera) o al borde de la calzada, denominadas como graves son: cruzar la calzada por algún prohibido y mencionadas como muy graves son: transitar por las calzadas excepto para cruzarlas o evitar un obstáculo, no respetar las señales que rigen el tránsito o desobedecer las indicaciones del agente de la Policía Nacional asignado al control de tránsito.

En relación a las infracciones de seguridad, se consideran graves: bajar o ingresar repentinamente a la calzada para intentar detener un vehículo así como subir o bajar de vehículos en movimiento o por el lado izquierdo. Se consideran muy graves: el cruzar la calzada en estado de ebriedad o bajo los efectos de algún estupefaciente, narcótico o alucinógeno comprobado con el examen respectivo o por negarse al mismo, cruzar la calzada delante de algún vehículo detenido cuando no le asiste derecho de paso, no respetar el derecho de preferencia de vehículos de emergencia o vehículos oficiales que se anuncien con sus señales audibles y visibles y cruzar intempestivamente la calzada cuando no le asiste derecho de paso. Las sanciones por cometer estas infracciones serán multa o amonestación, en su artículo 320 menciona “la sanción de amonestación es aplicable a criterio del Efectivo de la Policía Nacional del Perú asignado al control de tránsito, únicamente a las infracciones leves...” por lo que la aplicación de multas tipificadas como graves y muy graves será acorde a la escala de las infracciones muy graves serán del 2% de la Unidad Impositiva Tributaria,

infracciones graves será el 1% de la Unidad Impositiva Tributaria y por leves el .5% de la misma. El monto de la Unidad Impositiva Tributaria será la vigente a la fecha de pago.

Por lo que la moneda de Perú, nuevos soles, convirtiéndose a pesos mexicanos en el año 2015 equivale a 5,10 pesos mexicanos. Por lo que se decretó que para el año 2015 la Unidad Impositiva Tributaria es de 3,850 nuevos soles lo equivalente a pesos mexicanos a 19, 635 pesos mexicanos, siendo el 2% de las multas muy graves equivalentes a la moneda de nuestro país a 3,927 pesos mexicanos el 1% a 1,963.5. Además en la página de internet del Servicio de Administración Tributaria de Perú establece un tabulador de multas que se realizarán a través de una papeleta donde deba establecer todos sus datos e identificarse con el Policía estableciendo que si pagan en días posteriores a la fecha de la infracción se les otorgará un descuento “se considera días hábiles contados a partir del día siguiente de su imposición o notificación de la infracción. Durante el periodo comprendido entre el octavo día hábil hasta el último día hábil previo a la notificación de la Resolución de Sanción, el descuento será del 67 % sobre el importe de la multa prevista para la infracción cometida. Luego de la citada notificación, el importe será el 100% de la multa”<sup>146</sup>. El procedimiento para estas multas es que el efectivo policial deberá ordenar que la persona se detenga y se le solicitará su Documento Nacional de Identidad, DNI, en caso de no portarlo solicitar cualquier otro documento que permita su identificación, de inmediato se levanta una papeleta que deberá ser firmada por el infractor y el policía, se le entregará una copia de la papeleta al presunto infractor devolviéndose su identificación, en caso de que la persona se niegue a firmar la papeleta deberá el policía hacer constar ese hecho en la papeleta. En el caso de que el infractor no contara con identificación alguna el efectivo policial deberá solicitar sus datos personales y los inscribirá en la papeleta, deberá ser firmada por la persona y además se le solicitará su huella digital, en el caso de que los datos sean falsos se tomarán medidas administrativas y penales según corresponda.

De igual forma, si el infractor es una persona analfabeta levantará la papeleta con la información que éste proporcione se consignará la huella dactilar y se anotarán las observaciones en las papeletas del presunto infractor. Si se trata de menores de edad se

---

<sup>146</sup> Papeletas y Multas Administrativas, Servicio de Administración Tributaria de Lima, consultado el 29 de julio de 2015 en [https://www.sat.gob.pe/websitev8/Modulos/Contenidos/mult\\_Papeletas\\_ti\\_peatonal.aspx](https://www.sat.gob.pe/websitev8/Modulos/Contenidos/mult_Papeletas_ti_peatonal.aspx)

levantará una papeleta educativa y se notificará a menor de edad en el momento de la intervención, esta papeleta no iniciará un procedimiento administrativo – sancionador pero la autoridad competente deberá enviar al domicilio del menor una papeleta para información de sus padres o apoderados. “cualquier persona debidamente identificada, con pruebas en fotos, videos o similares, puede denunciar una supuesta infracción ante el efectivo policial que se encuentre en funciones. La denuncia deberá realizarse dentro del plazo máximo de 48 horas a partir de la supuesta comisión de la infracción. Una vez verificada la identificación del peatón, el efectivo levantará la respectiva papeleta adjuntando el medio probatorio. El denunciante tendrá la calidad de testigo del hecho y deberá consignarse en la papeleta la identificación del mismo.”<sup>147</sup> Los peatones pueden redimir su primera infracción con un curso de educación vial hasta antes de la ejecución coactiva, este curso será impartido por el Consejo Nacional de Seguridad Vial o por los Consejos Regionales de Seguridad Vial y a partir de la segunda pueden realizar un servicio a la comunidad previa solicitud presentada ante la autoridad competente antes de iniciar la ejecución coactiva, siendo el servicio comunitario el orientar a los escolares y apoyar en los cruces peatonales, reparto de folletos, trípticos u otros documentos relacionados con los temas de tránsito y seguridad vial, estos durarán de acuerdo al tipo de infracción, si es considerada de acuerdo al Reglamento Nacional de Tránsito como leve por un total de tres horas, el periodo es de cinco horas si es grave, si es considerada como muy grave será por diez horas salvo que la persona haya cruzado la calzada sin respetar las normas de tránsito en estado de ebriedad o bajo efectos de drogas ya que será el servicio comunitario por un total de quince horas.

Asimismo, se registrarán las sanciones cometidas por peatones y demás usuarios de la vía pública en el Registro de Sanciones por Infracciones al Tránsito Terrestre, lo que podrá repercutir dicho registro en su historial ya que se tomará como una carta de no antecedentes penales equivalente a que si un peatón infractor acude a pedir un trabajo el empleador puede solicitarle al interesado una carta del Registro de Infracciones al Tránsito Terrestre. En Perú se ha tomado esta medida de sanciones pecuniarias debido a las altas cifras de muertes y accidentes viales causados por los peatones ya que “Debido a que la imprudencia peatonal

---

<sup>147</sup> Papeletas a peatones: quiénes las imponen, plazos de pagos de multas, servicio comunitario y más, Terra Perú, 15 de noviembre de 2010, consultado el 29 de julio de 2015 en <http://www.terra.com.pe/noticias/noticias/act2592792/papeletas-peatones-quienes-imponen-plazos-pago-multas-servicio-comunitario-mas.html>

se ha convertido en la segunda causa de muertes por accidentes de tránsito, la Policía Nacional anunció que en setiembre retomará la aplicación efectiva de papeletas a los peatones que infrinjan las normas”<sup>148</sup>

Desafortunadamente el gobierno ha tenido que implementar estas medidas para solucionar el problema de tantas muertes peatonales que pudieron haberse evitado si las personas hubieran cruzado por donde lo indica el reglamento de tránsito o no cruzar en estado de ebriedad las calles, en este país es la segunda causa de muerte las muertes peatonales dejando en el quinto lugar a los decesos por conducir en estado de ebriedad, “la imprudencia y ebriedad de los peatones desplazó a la conducción de vehículos en estado étílico, factor que hasta hace dos años era la segunda causa y ahora se encuentra en quinto lugar.”<sup>149</sup> A pesar de que muchas personas saben la gravedad del asunto siguen cruzando indebidamente las calles de alta velocidad sin respetar las señalizaciones como utilizar el puente peatonal o cruzar por la zona peatonal, es por esto que se realizan campañas de concientización para que los peatones utilicen los puentes y el respeto a las normas de tránsito a fin de salvaguardar su vida y que no se arriesgue la población en su integridad por ahorrarse unos segundos. Es necesario que la gente respete las normas de tránsito para evitar los accidentes de tránsito, Perú es un ejemplo de que contempla una equidad para todos los usuarios de la vía pública estableciendo derechos y obligaciones para cada uno de ellos, imponiendo sanciones pecuniarias a todos los usuarios en caso de alguna infracción.

#### **4. Alemania**

Alemania se encuentra ubicada en Europa Central, limita al norte con Dinamarca, al este con Polonia y República Checa, al sur con Suiza y Austria y al oeste con Francia, Luxemburgo, Bélgica y los Países Bajos. Sostiene una extensión territorial de 357.168 km<sup>2</sup>, su capital es Berlín. En el año 2014 contó con 80, 889, 505 habitantes incrementando 122, 042 personas respecto al año 2013, en un 51.02% son mujeres y en un 48.98% son hombres, Alemania

---

<sup>148</sup> Papeletas a peatones imprudentes vuelven desde septiembre, El Comercio Lima, Más de Lima, 31 de agosto de 2015, consultado el 31 de agosto de 2015 en <http://elcomercio.pe/lima/transporte/papeletas-peatonales-imprudentes-vuelven-desde-setiembre-noticia-1837190>

<sup>149</sup> Imprudencia peatonal ahora causa más muertes que manejar ebrio, El Comercio Lima, Más de Lima, 29 de agosto de 2015, consultado el 31 de agosto de 2015 en [http://elcomercio.pe/lima/accidentes/imprudencia-peatonal-ahora-causa-mas-muertes-que-manejar-ebrio-noticia-1836773?ref=nota\\_lima&ft=bajada](http://elcomercio.pe/lima/accidentes/imprudencia-peatonal-ahora-causa-mas-muertes-que-manejar-ebrio-noticia-1836773?ref=nota_lima&ft=bajada)

cuenta con 226 habitantes por km<sup>2</sup>. “Alemania cuenta con una población de más de 82 millones de habitantes, que lo hace ser el tercer país más densamente poblado de la Unión Europea, después de Bélgica y los Países Bajos, de los cuales alrededor de 15,3 millones son de origen extranjero”<sup>150</sup>. Teniendo un parque vehicular de 55, 511, 374. Respecto a su división política, es una república federal compuesta por dieciséis estados, llamados *Länder*, que a su vez se dividen en regiones administrativas, *Regierungsbezirk*, distritos, *Kreis*, y municipios, *Gemeinde*. Alemania es una república federal, democrática, representativa y parlamentaria. “El sistema político alemán opera bajo un marco establecido en el documento constitucional de 1949 conocido como la *Grundgesetz* (Ley Fundamental). Al llamar el documento *Grundgesetz*, en lugar de *Verfassung* (constitución), los autores expresaron la intención de que sería sustituido por una constitución adecuada una vez que Alemania fue reunificada como un estado.”<sup>151</sup>

#### **4.1 Datos sobre accidentes viales**

En este país, a mitades del año 2015 acorde a estadísticas de accidentes viales ocurridos en Alemania de un periódico alemán fueron registrados en total por los policías de ese país un total de 1, 156, 970 accidentes, reduciendo a comparación con los primeros seis meses del año 2014 donde se registraron 1, 166, 416 percances, de los cuales 140, 767 accidentes fueron con daños a personas y 1, 016, 203 con daños patrimoniales. En los primeros seis meses del presente año hubo un total de 1, 593 muertos y 180, 909 personas lesionadas. “En total la policía registró un número menor de accidentes en los primeros seis meses del año 2015 comparado con el año 2014. En total disminuyeron los accidentes en un 8% de 1, 016, 000 millones a 1, 002, 000 millones. De los cuales en un 5% fueron daños materiales y 140, 800 accidentes relacionados con personas lesionadas disminuyendo en un 2.7%.”<sup>152</sup> *Insgesamt musste die Polizei in den ersten sechs Monaten dieses Jahres weniger Unfälle aufnehmen als im ersten Halbjahr 2014: Mit einer Gesamtzahl von 1,16 Millionen verringerte sich die Zahl*

---

<sup>150</sup> Demografía en Alemania, Embajada de Alemania, consultado el 01 de septiembre de 2015 en <http://www.embajadadealemania.org/pages/demografia.php#.VeYngc9RHIU>

<sup>151</sup> Sistema de Gobierno de Alemania, Embajada de Alemania, consultado el 01 de septiembre de 2015 en <http://www.embajadadealemania.org/pages/gobierno.php#.VeYons9RHIV>

<sup>152</sup> *Mehr Tote, aber weniger Verletzte im Strassenverkehr, Bild, Unfall-Statistik*, 02 de septiembre de 2015, Traducción mía, consultado el 02 de septiembre de 2015 en <http://www.bild.de/auto/2015/unfallstatistik/verkehrsunfall-bilanz-42270906.bild.html>

*der Unfälle um 0,8 Prozent. Davon gab es bei 1,02 Millionen Unfällen ausschließlich Sachschaden (- 0,5 %), bei 140 800 Unfällen (- 2,7 %) kamen Personen zu Schaden.”*

De acuerdo a cifras del gobierno alemán en el año 2014 hubo en total 2, 406, 685 de accidentes viales, de los cuales hubo daños únicamente materiales en 2, 104, 250 y con personas lesionadas un total de 302, 435 accidentes, de los cuales ocurrieron 209, 618 en la ciudad, en las autopistas 18, 901 y en vías rápidas 73, 916 accidentes. En cuanto a accidentes en el año 2014 donde resultaron personas lesionadas en la capital Berlín fueron en total de 14, 736 accidentes en los cuales fueron heridos 17, 439 y muertas 52 personas; en general fueron 302, 435 mil accidentes donde murieron 3, 377 personas y 389, 535 lesionados, tomando en cuenta el término de muerte que es acorde a la definición de la OMS dentro de los 30 días después del accidente. En los estados donde ocurren mayormente este tipo de accidentes son: Hessen con 21, 220 accidentes con personas lesionadas, Baviera con 52, 521, Baden- Wuttemberg con 36, 481 accidentes entre otros.

Asimismo, estadísticas donde se involucren a los peatones en estos siniestros en el año 2014 se registraron 33, 522 peatones que a comparación con el año 2013 hubo un aumento por 23 peatones involucrados, y en ciclistas 85, 199. En cuanto a accidentes donde se ven involucrados menores de 6 años de edad en el 2014, ocurrieron 5, 709 siniestros de los cuales 4, 686 fueron heridos levemente, 996 graves y 27 fallecieron, en automóviles ocurrieron 3, 581 accidentes en los cuales murieron 10 niños, peatones infantiles fueron 1, 270 accidentes resultando 885 ligeramente heridos y 374 graves, y 11 fallecieron, así como en bicicleta 466 accidentes entre los cuales 383 ligeramente heridos y 81 de gravedad y 2 muertos; por lo que Alemania cuenta con una tasa de mortalidad peatonal infantil de 0.64%. De acuerdo a los meses del año suceden más decesos que a comparación con otros meses como en el año 2014 se registraron mayor número de muertes en los meses de marzo a septiembre a comparación con los demás meses, y en el presente año de acuerdo a datos del *Genesis-Online Datenbank* resultaron mayo y enero, por lo que los accidentes viales en Alemania son impredecibles en cuestión de los meses del año comparado con México donde ocurren en los meses de fiestas de fin de año, la diferencia es que Alemania sí tiene un órgano que establece una certeza en sus datos y México no, comparando con el número de población, México cuenta con mayor número de población a diferencia de Alemania y comparando

específicamente sus capitales en el año 2012 se registró un número total de accidentes de 12, 549 siniestros donde hubo 814 muertos y 5, 388 lesionados, en Berlín en el año 2014 hubo un total de 14, 736 accidentes donde hubo 52 muertos y 17, 439 heridos por lo que se puede observar que las cifras de Puebla son inciertas porque no existe un órgano especializado y actualizado en recolectar datos recientes, y en Berlín sí cuenta con uno, entonces a comparación se encuentra mejor la situación vial en Berlín ya que cuenta con un menor número de decesos y un número de accidentes regular a comparación con el número de población siendo de 3, 375, 000 millones en el año 2013.

Es evidente, que este país cuenta con un problema de mayor magnitud con ciclistas involucrados que por los peatones, que claro que es una cifra alta por lo que este país está tomando medidas para resolver las nuevas modalidades como el de utilizar el celular por parte de los peatones en la vi pública o el uso de auriculares. Otro problema con el que cuenta es el gran número de muertes en carreteras debido a que no existían los límites de velocidad por lo que también se está tomando la medida de fijar un límite de velocidad de 120 km/hr, y en el año 2012 fue de una disminución de 10.1% lo cual fue un gran logro para este país. “Alemania registró en 2012 un total de 3.306 muertos en accidentes de tráfico, la cifra más baja de su historia desde la introducción en 1950 de las estadísticas sobre los siniestros en las carreteras. En comparación con 2011, el número de muertos en las carreteras alemanas se redujo un 10,1 %, informó hoy la Oficina Federal de Estadística (*Destatis*). Alemania es el único país del mundo en el que las autopistas carecen de límite de velocidad, menos en los tramos peligrosos o en obras, y los conductores pueden circular a máxima velocidad respetando las distancias con otros vehículos”<sup>153</sup>.

#### **4.2 Autoridades en materia de tránsito en Alemania**

La seguridad vial en Alemania es un tema prioritario, el gobierno otorga un presupuesto específico para que se realicen investigaciones sobre accidentes de tránsito para saber en qué zonas son de mayor conflicto o qué los está ocasionando, y de esta manera puede obtenerse

---

<sup>153</sup> Alemania registra el menor número de muertos en carretera de su historia, La información, Accidentes de tránsito, 22 de febrero de 2013, consultado el 02 de septiembre de 2015 en [http://noticias.lainformacion.com/catastrofes-y-accidentes/accidentes-en-carretera/alemania-registra-el-menor-numero-de-muertos-en-carretera-de-su-historia\\_y7WqXw7B6EFBjnW2Vhkis2/](http://noticias.lainformacion.com/catastrofes-y-accidentes/accidentes-en-carretera/alemania-registra-el-menor-numero-de-muertos-en-carretera-de-su-historia_y7WqXw7B6EFBjnW2Vhkis2/)

medidas preventivas para resolver los siniestros viales porque ya se ha estudiado la problemática anteriormente, la seguridad vial es muy importante y va de la mano con la educación vial ya que cuenta con campañas dirigidas hacia un público adulto como a un público infantil empezando desde la escuela, por lo que se puede definir que la seguridad y educación vial en este país se ha logrado en base a rigor y disciplina.

#### **4.2.1 Consejo de Seguridad vial en Alemania (*Deutscher Verkehrssicherheitsrat*)**

El Consejo de Seguridad Vial en Alemania, *DVR*, fue fundado en 1969, siendo un organismo independiente en materia de seguridad vial, se encuentra establecido en la ciudad de *Bonn*, y cuenta con una oficina en Berlín, su objetivo es crear todas las medidas necesarias para mejorar la seguridad de los usuarios de la ciudad y carreteras, centrándose en cuestiones de comportamiento humano, tecnología de vehículos, infraestructura, leyes de tránsito, monitoreo de tránsito y medicina de tránsito. Cuenta con una coordinación de todos los organismos implicados en la seguridad vial es decir que su objetivo también es contar con una función de coordinación adecuada a las necesidades de seguridad vial, al cual integran 200 organizaciones miembros, incluyendo la responsabilidad del gobierno federal y de todos los estados. A la cabeza de este organismo está un presidente y tres diputados, siguiendo por un Consejo Ejecutivo integrado por 25 personas, teniendo seis comisiones del Consejo como usuarios adultos de la carretera, tecnología de vehículos, derechos de los niños en las carreteras, jóvenes usuarios, ingeniería de tráfico y medicina, primeros auxilios y servicios de rescate. Los lineamientos de este Consejo se basan en el programa de Visión Cero, que es utilizado es casi toda Europa, el cual se caracteriza por creer que en un futuro nadie debería morir ni sufrir por lesiones de carretera, “el trabajo de seguridad vial de acuerdo con el concepto de la Visión Cero significa que las carreteras, las calles y los vehículos deben adaptarse en mayor medida a las condiciones del ser humano. La responsabilidad de la seguridad es compartida entre quienes conforman el sistema de carreteras y transportes y quienes lo utilizan...se ha reducido el número de muertos en el tráfico. La Visión Cero también ha tenido impacto en el ámbito internacional.”<sup>154</sup>

---

<sup>154</sup> Seguridad Vial La Visión Cero en Camino, *Trafikverket Swedish Transport Administration, Towards Zero Together*, pág. 2, consultado el 03 de septiembre de 2015 en [http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Publicaciones\\_Cientificas/La\\_Vision0.pdf](http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Publicaciones_Cientificas/La_Vision0.pdf)

Por añadidura, este programa con el que cuenta el Consejo de Seguridad Vial en Alemania tiene una cosmovisión muy distinta a la que es utilizada en México, debido a que entender este programa cambia radicalmente el entender la seguridad vial y los accidentes viales, cambia totalmente la perspectiva ya que el que cuenta con mayor responsabilidad en este tema es el que planifica y da mantenimiento a las carreteras y calles, ya sean políticos, fabricantes de autos, autoridades legislativas etc. pero de igual manera el ciudadano tiene la responsabilidad de cumplir con las normas de circulación; se compone de varios elementos básicos como la ética, las características del ser humano, la responsabilidad, los hechos científicos dependiendo una de todas y viceversa. Se atribuye que nadie debería morir ni sufrir por este tipo de siniestros atribuyéndose a los valores que se tienen en la sociedad. La Visión Cero se basa en cuatro principios: el primero de ellos, el ser humano no es infalible, lo que quiere decir es que no se pueden prevenir en un ciento por ciento los accidentes viales pero sí se puede evitar que resulten en lesiones serias, por lo que se deben tomar medidas preventivas para solucionar la posible aparición de accidentes viales, “como nunca se puede eliminar el hecho de que la gente comete errores, el sistema de carreteras y transportes debe conformarse de manera que los errores que ocurran no causen lesiones serias o mortales”<sup>155</sup>.

Asimismo, el segundo principio se refiere a que los límites se establecen atendiendo a la resistencia del ser humano, por ejemplo al establecer un límite de velocidad se tiene un criterio comprobado, a 30 km/hr la mayoría de las personas atropelladas sobreviven, a 50 km/hr la mayoría de las personas que son atropelladas fallecen, de velocidades de 65-70 km/hr pueden proteger a las personas un automóvil seguro siempre y cuando todas utilicen el cinturón de seguridad, por lo que es evidente que cuando se impone una norma es en base a la vulnerabilidad del ser humano. El tercero que la vida no es negociable, la vida es algo primordial que se tiene que salvaguardar y por eso se debe adoptar medidas y conductas adecuadas porque todo va correlacionado y por último el que todos tenemos derecho a un entorno de transporte seguros y de trabajos seguros. Por lo que el Consejo se enfoca a reducir los accidentes como lo menciona la Visión Cero, si se trata de reducir accidentes la solución más idónea serían los semáforos y para la disminución de lesiones mortales una rotonda ya que han sido comprobadas científicamente. Por lo que este programa en mi opinión se me

---

<sup>155</sup> *Ibidem*, pág. 6

hace muy completo, además de que enfoca que todos los elementos de la vía pública están relacionados a la hora en que ocurre un siniestro además de que hacen estudios científicos para realmente utilizar las mejores acciones preventivas para solucionar su problemática.

Además, cuenta con programas para niños el niño y el tráfico, *Kinder und Verkehr*, el cual se ha realizado por más de 20 años, éste se realiza por personal profesional en este tema, instruyendo también a los padres para que entiendan mejor de acuerdo con la edad de sus hijos y su comportamiento en la vía pública, dándoles recomendaciones para obtener una movilidad más segura y hacer que los niños utilicen el transporte público. El objetivo de este programa es que los padres puedan aportar a sus hijos consejos respecto a cómo conducirse de una manera más segura e idónea tanto para favorecer su seguridad vial así como su educación vial tanto siendo usuarios de la vía pública como peatones y como pasajeros ya sea de automóvil o de transporte público. “Acciones que tienen que ver con la mejora de la cultura vial de los alemanes, la protección a los usuarios más débiles, la reducción de los riesgos viales para los conductores noveles, el fomento de los sistemas de transporte inteligente para evitar riesgos del transporte rodado pesado, el cuidado en zonas rurales, la conservación de las infraestructuras y la agilización de los servicios de emergencia, entre otras.”<sup>156</sup> Sin duda, este Consejo se encarga de tareas muy importantes, otorga a la seguridad vial prioridad y en este país es evidente que tienen un punto de vista más formal respecto al tema, es financiado por el gobierno así como por empresas automovilísticas, cada comisión está encargada de estudiar los problemas en zonas concretas y proponer soluciones preventivas a éstos, cuentan con más de 2, 000 estudios de siniestralidad estableciendo sus consecuencias y medidas para corregir su situación realizados por personal capacitado y especializado en este tema. Se preocupa por mantener a la gente informada lanzando campañas para mejorar la seguridad vial por ejemplo la de Corramos Tranquilos, *Gelasse läuft*, con la finalidad de que exista en las personas una actitud adecuada para la convivencia en la vía pública, así como para concientizar a la gente que debemos ir a una velocidad adecuada la cual es dirigida al público adulto. Es muy importante este Consejo porque es el encargado de crear medidas preventivas en base a evidencia científica a partir de sus

---

<sup>156</sup> Circula Seguro tu publicación sobre seguridad vial, ¿Cómo se plantea la seguridad vial en Alemania?, Educación Vial, consultado el 03 de septiembre de 2015 en <http://www.circulaseguro.com/como-se-plantean-la-seguridad-vial-en-alemania/>

investigaciones, también es la encargada de concientizar tanto a niños como adultos y cuenta con una visión más amplia con lo que se refiere a la seguridad vial.

#### **4.2.1.2 Educación vial en Alemania (*Verkehrserziehung*)**

El Consejo de Seguridad Vial de Alemania en colaboración con el Ministerio de Educación y Cultura de Alemania, es una de sus principales funciones la implementación de la educación vial en las personas. La educación vial en este país se imparte como materia desde los niveles de primaria hasta secundaria con opción a preescolar, la educación vial se encuentra integrada dentro de la materia Educación a la higiene y a la conducta ecológica incluyendo educación sobre prevención antidroga, deporte, cursos de primeros auxilios y educación vial. “Para el periodo de 7 a 14 años (educación obligatoria, primaria y secundaria), la educación vial se imparte de forma interdisciplinar en el aula y en el tráfico real. Se prevé 110 horas de curso. Los profesores con los que se puede colaborar la policía reciben una formación específica complementaria.”<sup>157</sup> El material didáctico que utilizan no es gratuito, estos libros son proporcionados por organizaciones y asociaciones.

Sin duda, la ideología de este país es prevenir los accidentes viales desde una edad temprana por lo cual la educación es tomada desde un nivel primario, esto es de suma importancia porque para prevenir los accidentes lo primero que se debe de hacer es informar a las personas sobre todo en edades sumamente jóvenes porque esto sirve tanto para salvaguardar la vida de los niños y adolescentes como la de todos en la ciudad. “La conducta peatonal segura en el trayecto al colegio debería enseñarla los padres y profesores al final de pre-escolar (jardín de infancia o guardería) y al inicio de la escuela primaria”<sup>158</sup>. Como ya había mencionado los libros que se imparten y los cursos son basados en evidencia científica por parte de organizaciones de empresas automovilísticas, compañías de seguros etc. dedicadas al público infantil, por ejemplo: el programa *Children and Traffic*, Los niños y el tráfico, impulsado desde 1980 por la organización alemana *German Road Safety Council*

---

<sup>157</sup> Alonso, Francisco *et. al.* , Formación y Educación Vial Una visión a partir de algunas prácticas internacionales, *Attitudes*, 2003, pág. 35, consultado el 05 de septiembre de 2015 en [http://www.attitudes.org/wp-content/download/cuadernos\\_de\\_reflexion/03\\_Formacion\\_y\\_educacion\\_vial.%20Una\\_vision\\_a\\_partir\\_de\\_algunas\\_practicas\\_internacionales.pdf](http://www.attitudes.org/wp-content/download/cuadernos_de_reflexion/03_Formacion_y_educacion_vial.%20Una_vision_a_partir_de_algunas_practicas_internacionales.pdf)

<sup>158</sup> *Ibem*

para nivel preescolar que su objetivo fundamental es involucrar a los niños en la interacción del tráfico porque su seguridad no puede estar separada de los diferentes factores representativos de las condiciones sociales, en esta edad los niños son muy dependientes del comportamiento de los padres, es por esto que este programa refuerza el rol de los padres para que los conduzcan a implementar en ellos una conducta adecuada en la vía pública. Otro programa de suma importancia es *Children as Pedestrians*, Los niños como peatón, ya que informan a los niños en cómo se deben comportar cuando vayan caminando en la calle, “Su sector de niño como peatón, tiene el objetivo de informar principalmente a los padres sobre las capacidades y habilidades de los niños más pequeños (2 – 5 años) como peatones, y demostrarles qué contribución concreta puede tener para conseguir que sus hijos participen en forma independiente y segura en el sistema de tráfico.

De igual forma otros programas de seguridad vial que fomentan en los menores son el *Children as cyclist*, El niño como ciclista, cuyo objetivo es ayudar a los padres al momento de que sus hijos han alcanzado la edad de utilizar una bicicleta, la idea es convertirlos en ciclistas seguros informándoles a sus padres las obligaciones que deben tener sus hijos y potenciar en los niños una conducta respetuosa para que tengan un desplazamiento seguro tanto para ellos como para los demás. Otro programa es el *Kinder-Verkehr-Club*, El club de tránsito de los niños, que su intención es que los niños de 3 a 6 años puedan alistarse a un club donde aprenderán sobre obligaciones del tránsito mediante juegos didácticos. “El principal objetivo de los Clubs del Tráfico para niños es ayudar a los padres de niños entre 3 y años a convertir a esos jovencitos en usuarios de la vía seguros, estableciendo también apoyos didácticos para los padres. También están dirigidos a otros adultos por ejemplo los abuelos que quieren hacer algo por la seguridad de los niños en edad preescolar y escolar, por ejemplo mediante la sponsorización. La educación también se apoya sobre los instructores (policías, maestros, educadores), especialmente formados para impartir conferencia a los padres.”<sup>159</sup> Por lo que es evidente que este tipo de clubs es de vital importancia para inculcar la educación vial tanto en niños como en sus padres, además de involucrar a toda la familia, la evaluación de los padres acerca de este programa fue que el 75% está de acuerdo que este tipo de prácticas favorece a la seguridad vial de sus hijos. Lo

---

<sup>159</sup> *Ibidem*, pág. 36

único malo de este tipo de programa es que cuenta con un costo por lo que los sectores menos favorecidos tienen la tendencia de no asociarse a este tipo de programas.

Asimismo, existe diversidad de programas por parte del gobierno o por asociaciones automovilísticas, de acuerdo a la edad es donde se va aumentando la información sobre este tema, en algunos programas se procede al diseño de rutas más seguras en colaboración con la policía dirigida a nuevos alumnos de las escuelas y en secundaria se fomenta a utilizar el transporte público. Se fomenta también las buenas prácticas en la vía pública a través de campañas impulsadas por la Policía dando consejos a los conductores relativos a la circulación en las cercanías de los centros escolares. “La estrategia más efectiva para la prevención de las lesiones en las rutas escolares, es la combinación de las siguientes medidas: ingeniería vial, trazado de rutas más seguras para llegar a la escuela, cumplimiento de la ley vial, utilización de dispositivos de protección para niños, patrullas para cruzar, información a los padres e información al conductor”<sup>160</sup>. Alemania es un país que se preocupa por los niños alemanes en materia vial, la escuela es un gran apoyo para implementar la educación vial en los niños, las escuelas están obligadas a impartir cursos a los padres sobre diversos temas como: la edad relacionada con las habilidades de los niños para afrontar diversas situaciones de la vía pública como peatones, ciclistas y usuarios del transporte público, se habla también acerca de factores de riesgo, la importancia de la educación vial en la familia, sobre rutas más seguras al colegio, sobre dispositivos de protección para infantes, la prevención de lesiones de tránsito; de igual forma a los padres conductores se les informa sobre temas de la conducta de los niños en el tránsito, en qué deben estar alerta y difundiendo esta información a través de la televisión y radio.

De igual manera, el gobierno alemán hace cuestionarios dirigidos a infantes y alumnos de nivel secundaria con la finalidad de saber sus problemas y miedos cuando se dirigen al colegio, de 1, 387 niños de educación primaria el 52% informa uno de los puntos más peligrosos en su trayectoria al colegio y el 25% dice haber tenido algún accidente de tráfico. Los miedos fundamentales de los niños son acerca de la elevada velocidad de los autos, la densidad del tráfico, algunos conductores no respetan el cruce de los peatones etc. En sí podemos concluir que la educación vial alemana se basa en principios como que el

---

<sup>160</sup> *Ibidem*, pág. 37

entrenamiento vial se debe realizar en situaciones reales y no en menos de 10 ocasiones, para practicar los niños no deberían ser llevados a la escuela en coches, caminar es muy importante para el proceso de seguridad vial, los niños no deben conducir una bicicleta hasta la edad de 9 a 10 años, los niños deben aprender rutas más seguras en diferentes roles ya sea como ciclistas, peatones o usuarios del transporte público. En mi opinión el Consejo de Seguridad vial tiene una gran misión y labor en cuanto implementar la seguridad vial en las personas de distintas edades, como anteriormente ya he mencionado la educación vial es una gran herramienta para prevenir accidentes viales de cualquier tipo pero sobre todo peatonales ya que no debemos demeritar el rol de los peatones, todos los usuarios somos importantes y en un accidente todos somos vulnerables a lesiones o inclusive la muerte por lo que todos tenemos la misma importancia en la vía pública y ser peatón no hace diferencia en cuanto al respetar las normas viales.

#### **4.2.2 Ministerio de Transporte (*Ministerium für Verkehr*)**

El Ministerio de Transporte en Alemania es la dependencia encargada de realizar la ingeniería en la infraestructura de las vialidades de este país, pero a su vez se encarga de garantizar una seguridad vial para todos sus ciudadanos. Su visión de transporte y movilidad es que es un requisito fundamental para el crecimiento económico de un país, el empleo y la participación de los individuos en la sociedad. El gobierno federal alemán ha funcionado junto con diferentes empresas que operan en la seguridad vial e instituciones de un intenso trabajo sobre seguridad vial demostrando el gran esfuerzo del gobierno y diversas compañías en cifras ya que en el año 1970 murieron 21, 300 personas en accidentes viales y en el año 2014 murieron alrededor de 3, 377 personas lo que demuestra una reducción de más de un 80%, cabe señalar que ha aumentado el parque vehicular, pero en comparación con el año 2013 ha habido un aumento en un 1.1% en muertes de carreteras sobre todo en motocicletas por lo que el Ministerio del Transporte tomará las medidas preventivas que mejoren esta situación porque una de las principales prioridades del gobierno federal.

Por otro lado, Alemania en el año 2011 se instaló el nuevo Programa de Seguridad Vial, su principal objetivo es que para el año 2020 se reduzcan las muertes en un 40% dividiéndose en 3 áreas principales: personas, infraestructura e ingeniería automotriz. La estrategia vial toma en cuenta todas las condiciones que puedan a corto o largo plazo afectar

a la movilidad entre ellos un cambio demográfico por ejemplo una de las preocupaciones es la movilidad de los adultos mayores así como mejorar las medidas viales para salvaguardar su vida. Su ideología es que la conducta de los usuarios de la vía pública a menudo perjudica y es una de las principales causas de los accidentes por lo que se centrará en esta rama para reforzar la seguridad vial, sobre todo para la protección de los usuarios vulnerables incluidos niños y adultos mayores. “Los niños necesitan protección especial, lo mismo se aplica al transporte por carretera. Particularmente en las escuelas primarias y jardines de infantes se necesita extrema precaución Ahora establecemos el marco legal para garantizar que las autoridades viales también pueden pedir 30 en las carreteras antes de escuelas y guarderías sin mayor ritmo obstáculos burocráticos. En aras de la seguridad de los niños.”<sup>161</sup> (*Kinder brauchen einen besonderen Schutz – das gilt auch im Straßenverkehr. Insbesondere vor Grundschulen und Kindergärten ist besondere Vorsicht geboten. Wir schaffen jetzt den Rechtsrahmen, damit die Straßenverkehrsbehörden ohne größere bürokratische Hürden Tempo 30 vor Schulen und Kindergärten auch an Hauptverkehrsstraßen anordnen können. Im Interesse der Sicherheit der Kinder.*)

Así como, en las normas de circulación menciona que cada usuario de la vía pública debe comportarse en una manera en la cual no perjudique ni ponga en peligro a los demás, esto se refiere a que la seguridad vial es una responsabilidad, además de que se involucran el respeto, la consideración y tolerancia. Este Ministerio se involucra también con las actividades del Consejo de Seguridad Vial en cuanto a la educación vial, los programas que se imparten anteriormente mencionados son actualizados y también apoyan a programas y campañas de difusión para públicos de todas las edades. Así como podemos observar la seguridad vial no solamente es una tarea política sino de una preocupación social en general haciendo un llamado a todas las empresas, organizaciones, instituciones, escuelas que tengan relación en el trabajo de la seguridad vial para continuar con este compromiso en cuestión de mejora ya que solamente en conjunto es como se puede mejorar la seguridad vial. Por lo que es evidente que el Ministerio de Transporte tiene una gran función respecto a mejorar la

---

<sup>161</sup> Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, Verkehr und Mobilität, traducción mía, consultado el 06 de septiembre de 2015 en <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/vor-schulen-und-kindergaerten-mehr-tempo-30-auf-hauptverkehrsstrassen.html>

estructura vial así como su seguridad implementando medidas preventivas y normas en base de investigaciones científicas.

### **4.3 Acciones de seguridad vial en Alemania**

Las acciones viales que ha tomado este país en base a la creación de normas de tránsito, el funcionamiento y necesidad de cada norma son creadas en base de una investigación científica para que se tenga la certeza de que las medidas que se implementen a la población sean de utilidad sobre todo para prevenir los accidentes viales.

#### **4.3.1 Reglamento de Tránsito Alemán (*Straßenverkehrs- Ordnung StVO*)**

El Reglamento de Tránsito Alemán consta de tres secciones: normas generales, signos y señalizaciones de tránsito y aplicación, multas y disposiciones finales. Es un Reglamento pensado en todas las situaciones de tránsito, es un ordenamiento un tanto duro ya que cuenta con infinidad de prohibiciones pero que es equitativo ya que contempla obligaciones y sanciones pecuniarias para todos los usuarios de la vía pública, las multas que este contempla son altas pero es lo que obliga a su población a cumplirlas. Este ordenamiento empieza con dos frases que dicen: la primera de ellas, el uso de la carretera requiere constante cuidado y consideración mutua, y la segunda que cada usuario debe de comportarse de manera que ningún peligro a daño le afecte tanto a él como a los demás, frase que me parece sumamente acertada porque es lo primero que se debe pensar, uno no debe exponer su vida a algo que pueda ocasionarle algún daño y la conducta imprudente de muchos usuarios es lo que ocasiona y no únicamente a los que cometen alguna imprudencia sino que a todos nos afecta y más si se trata de accidentes viales, se está tomando en consideración a los demás y fomenta a no pensar en uno mismo nada más ya que en la ciudad convivimos todos.

En el artículo 25 del primer apartado de normas generales, hace hincapié a las obligaciones peatonales, en su primer párrafo menciona que los peatones tienen la obligación de utilizar la acera, sólo en casos excepcionales donde no exista podrán utilizar la calzada. Deben circular del lado derecho de la calzada o en lugares cerrados podrán caminar del lado izquierdo siempre y cuando sea algo razonable y no expongan su vida. En la noche cuando la visibilidad disminuye deberán caminar una persona detrás de otra. Otra norma es que los

peatones deben cruzar las calles por el camino más corto y siempre fijándose que no vengan vehículos, o por la senda peatonal o esquinas. Se les hace especificaciones muy concretas acerca de cómo deben comportarse en la vía pública sobre todo que deben de fijarse en situaciones extremas en que deban utilizar la calzada deben cerciorarse primero que no venga ningún vehículo para luego ya incorporarse a la acera y continuar con su desplazamiento. También contempla un proceso en caso de accidentes viales contemplando las reglas que deben de seguir en caso de un siniestro como primera regla menciona que debe detenerse el vehículo y observar las consecuencias del accidente, si existen heridos y en cualquier caso prestar auxilio a las personas. Cuando el policía de tránsito llegue al lugar debe especificar en qué se vio involucrado en el accidente, especificara sus datos como nombre, dirección, datos del vehículo su registro todo esto para efectuar su seguro de responsabilidad civil; se determinará a la parte perjudicada pero con la naturaleza de su participación, en este proceso se puede otorgar un perdón o esperarse para la determinación del policía. Esto se analiza también es base a que cualquier comportamiento de las personas involucradas en un accidente de tránsito puede haber contribuido a este.

#### **4.3.1.1 Infracciones para peatones**

Las únicas autoridades con competencia para imponer multas son las autoridades viales, Alemania cuenta con un catálogo de multas, *Bußgeld Katolog*, actualizado en este año, contempla todas las multas referentes a la ley de tránsito como a la ley de protección al consumidor. “La vida cotidiana, para evitar problemas, está enmarcada en varias leyes y los peatones no representan una excepción para las autoridades alemanas. La ley que regula el tráfico en las calles germanas dedica cinco párrafos al comportamiento que deberían tener los peatones en la vía pública y en el capítulo dedicado a las multas por mal comportamiento, los alemanes arriesgan multas de hasta 10 euros, si no cumplen con las disposiciones legales que les ha sido establecido. Por ley, los alemanes están obligados a cruzar una calle donde hay un semáforo y respetar la señal de luz verde que les autoriza a caminar sobre el asfalto. Si alguien cruza la calle con la luz roja, arriesga a una multa de hasta 10 euros por haber

violado las reglas”<sup>162</sup>. Como ya había mencionado este país contempla igualdad en obligaciones a todos los usuarios de la vía pública por lo que este catálogo contempla sanciones pecuniarias para los peatones infractores en su apartado de multas para peatones, *Bußgeldkatalog 2015 für Fußgänger*, este catálogo contempla sanciones pecuniarias por infracciones como: “a pesar de la existencia de una acera caminar por la calzada 5 euro”<sup>163</sup> *Trotz vorhandenem Gehweg oder Seitenstreifen auf der Fahrbahn gehen*. Si el euro en septiembre del presente año vale en pesos mexicanos a \$ 18.85 la multa que se tendría que pagar sería de: \$ 94.25 pesos mexicanos; igual si el peatón camina del lado izquierdo de la calle se le impondrá una multa de 5 euros, si el peatón no cruza por la distancia más corta la calle y sin observancia al tráfico o en algún lugar peligroso la multa será de 5 euros pero si provoca un accidente 10 euros, entrar en las carreteras o caminar o en lugares prohibidos para los peatones 10 euros, no obedecer las órdenes de un policía 5 euros, no acatar las señales de tránsito 5 euros, cruzar el semáforo en rojo 5 euros y si provoca un accidente 10 euros, obstruir el tráfico en una zona restringida 5 euros. Por lo que es evidente que las multas para peatones rondan entre los 5 y 10 euros, medida que en mi opinión me parece adecuada y que todos debemos respetar las leyes de tránsito porque todos nos desplazamos por ella y el error de uno puede provocarle la muerte o lesiones a los demás razón por lo que es indispensable que todos los usuarios respeten las normas de tránsito y se les multe a través de una sanción pecuniaria en caso contrario.

Este catálogo contempla también multas en caso de que se utilicen patines o patinetas, como circular por la acera o la calzada en lugar de la ciclovía está prohibido y se sanciona con una multa de 10 euros, si va con riesgo o expone a los demás se sanciona con 15 euros o provoca un accidente se sanciona con 20 euros, si una patineta se adelanta a los coches será la multa 10 euros, si existe un riesgo latente 20 euros y si provoca un accidente será de 35 euros. El razonamiento a la aplicación de estas multas es que los peatones deben de estar alerta en la vía público debido a que pueden ser fácilmente heridos por un coche, todos somos vulnerables pero en el caso del peatón es una lesión directa que afecta a todo su cuerpo,

---

<sup>162</sup> Molinero F., Enrique, Abultadas leyes de tráfico en Alemania, Periódico el Universal, Metrópoli, 30 de agosto de 2007, consultado el 09 de septiembre de 2015 en <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/86363.html>

<sup>163</sup> *Bußgeldkatalog 2015 für Fußgänger*, consultado el día 05 de septiembre de 2015 en <http://bussgeld.org/fussgaenger/>

además de que con estas medidas deben cuidar su comportamiento que no expongan a los demás así como adecuar su conducta a la normatividad de tránsito para que no se vean afectados económicamente. Actualmente no se contemplan alcoholímetros para peatones en este país así como exámenes toxicológicos. Todas estas normas están basadas en un estudio científico. Los peatones que se encuentren registrados en el registro de licencias de conducir se les restarán puntos sobre ella y quienes infrinjan varias veces las normas de tránsito serán acreedores a que se les cancele la licencia o simplemente acreedores a que se les niegue en caso de solicitarla, los puntos se borrarán si es de un punto en dos años y medio, si son dos después de cinco años o cuentan con la opción de un entrenamiento especial para removerlos de su historial, este sistema de puntos se desarrolló para implementar una mejora en la seguridad vial. En realidad, este país presenta muy pocos incidentes relacionados con peatones debido a que tienen una educación vial muy recalcada desde niños, la mayoría de su población respeta las normas viales sobre todo peatonales porque saben de las consecuencias tan desastrosas que pueden suceder en el caso contrario incluyendo a los niños porque de lo contrario la multa recaería en sus padres, además es tener más precaución en sus acciones porque en este país en un accidente vial el conductor no es el único que tiene la culpa, sino que aquí el responsable del siniestro es el que se hace responsable de los daños, es evidente que la cultura es muy distinta es una cultura de respeto, de valores y sobre todo de que todos los usuarios de la vía pública tienen la misma importancia y lo justo es que el verdadero culpable se haga responsable por los daños que ocasionó porque toda acción tiene consecuencias.

En conclusión, podemos manifestar que este país se ha encargado de que todas las medidas preventivas como la educación vial impartida desde primaria y sus normas viales que son previamente estudiadas y comprobadas en su eficacia en base a procesos científicos lo cual asegura su funcionalidad, pueden contemplarse como leyes duras pero que traerán un beneficio para todos los usuarios de la vía pública, por lo mismo se incluyen a los peatones, ciclistas y conductores demostrando que es un reglamento equitativo. Los alemanes cuentan con la ideología que un comportamiento impropio en la vía pública puede ocasionar un accidente e independientemente de quien lo provoque, los peatones tuvieron que ser regulados porque actualmente en ese país se encuentra controlado los accidentes, esta ideología se basa en que como el peatón es evidentemente un usuario vulnerable en caso de

que se vea involucrado en un accidente debe implementarse medidas para salvaguardar su vida como en este caso las multas para que así sea una manera coercitiva de respetar las reglas que realmente es una multa baja en comparación con los demás usuarios. En mi opinión, la implementación de seguridad vial como una materia desde la escuela primaria a secundaria es una medida muy adecuada porque como ya he mencionado es algo necesario porque solamente así los ciudadanos se informan de cómo deben comportarse en la vía pública, cuáles son sus derechos y obligaciones en cualquier rol que desempeñen, además de conocer la señalética vial incluyendo a la familia de los infantes debido a que se imparten cursos adicionales para reforzar los conocimientos aprendidos en la escuela en situaciones reales y fomentando a que los niños logren ser independientes en su desplazamiento pero de una manera segura.

## **5. España**

España es un país miembro de la Unión Europea cuya forma de gobierno es una monarquía parlamentaria, se encuentra situado al sur-oeste de Europa ocupando la mayor parte de la península Ibérica formando también parte de España dos archipiélagos, limita al oeste con el océano Atlántico y Portugal, al noreste con Francia y Andorra. Cuenta con una extensión territorial de 504, 645 km<sup>2</sup> siendo el cuarto país más extenso del continente; en el año 2014 tuvo una población en total de 46, 464, 000 millones de personas y en su capital Madrid de 6, 454, 440 millones de personas, siendo Barcelona, Madrid, Valencia y Sevilla las ciudades más pobladas de España. España está dividido en diecisiete comunidades autónomas y dos ciudades autónomas, que son ciudades que poseen competencias superiores a las de un municipio, además de cincuenta provincias. Además cuenta con un parque vehicular de 32, 616, 105 vehículos de acuerdo a datos del año 2013.

### **5.1 Cifras de accidentes viales en España**

España desde el 2003 ha tenido una publicación “Las principales cifras de la siniestralidad vial” con el objetivo de que si toda la población conoce las cifras de estos accidentes, el número de heridos y muertos que existan se pueden tomar medidas más eficaces para tomar

decisiones encaminadas a mejorar la seguridad vial principalmente a establecer un cero de fallecidos y lesionados por accidentes viales. “Durante el año 2013 se produjeron en nuestro país 89.519 accidentes con víctimas, en los que fallecieron 1.680 personas (223 menos que el año anterior), 10.086 fueron ingresadas en un centro hospitalario y 114.634 resultaron heridos leves, lo que supone un descenso del 12% en el número de víctimas mortales respecto del año anterior.”<sup>164</sup> En el año 2013 el número de total de accidentes de acuerdo a datos de la Dirección General de Tráfico fue de 89, 519 siniestros con 1, 680 fallecidos, 10, 086 heridos graves y 114, 634 heridos leves. La reducción de víctimas mortales en España hace que ascienda a la quinta posición en el medio europeo por tasas de víctimas mortales con 36 fallecidos por millón de habitantes, muy por debajo de la tasa europea que se sitúa en el 52.

“En el año 2012 cambio la situación produciéndose 88 accidentes con víctimas más que en el año anterior. Sin embargo, tanto el número de fallecidos como de heridos graves descendió un 8% al mismo tiempo que se producía un incremento en un 1% de los heridos leves. En el año 2013, se observa un incremento del 8% de los accidentes con víctimas y del 9% de los heridos leves, junto con un descenso del 12% en los fallecidos y del 3% en los heridos graves.”<sup>165</sup> Se vieron involucrados peatones en accidentes 11, 026 de los cuales fallecieron 349, heridos graves 1, 893 personas y heridos leves 10, 207, de acuerdo al tipo de usuario los peatones en un total de 11, 595 donde fallecieron 378 peatones, heridos graves un total de 2, 053 y 9, 913 heridos leves, de acuerdo a información de la Dirección de Tráfico aumentó las muertes peatonales en un 1%. La edad donde es más propensa a sufrir un accidente vial fue entre los 25 y 34 años cifras que fueron registradas en un total de 24, 958 accidentes en los que fallecieron 242, heridos graves 1, 832 y heridos leves 26, 883 personas.

A su vez, en el año 2013 se registraron accidentes con víctimas un total de 89, 519 siniestros donde en su mayoría ocurrieron en la zona urbana 52, 222 accidentes, estos siniestros ocurren en la mayoría en días laborales 68, 138 y en fines de semana 21, 381 accidentes, por lo que es evidente que los días de lunes a viernes la gente es más propensa a

---

<sup>164</sup> España asciende al quinto puesto de la UE en tasa de fallecidos por accidente de tráfico, Dirección General de Tráfico, España, consultado el día 08 de septiembre de 2015 en <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2014/20140626-Espania-asciende-al-quinto-puesto-de-la-UE-en-tasa-de-fallecidos-por-accidente-de-trafico-.shtml>

<sup>165</sup> Las principales cifras de la siniestralidad vial en España 2013, Dirección General de Tráfico, España, 2013, pág. 13, consultado el 09 de septiembre de 2015 en [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Siniestralidad\\_Vial\\_2013.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Siniestralidad_Vial_2013.pdf)

sufrir un accidente vial, también se varía entre los meses del año ya que en ese mismo en el mes de agosto murieron un total de 171 personas por este tipo de sucesos viales en este mes fue en donde ocurrieron más decesos, seguido de julio, septiembre y octubre. Sin duda, en España cada mes oscilan de 140 muertos por accidentes viales, por lo que es evidente que en los meses de verano donde son vacaciones ocurrieron la mayoría de los fallecimientos, “...fallecieron 1, 281 hombres y 392 mujeres, de forma que el 76% de los fallecidos fueron hombres y el 23% mujeres. En las vías interurbanas el porcentaje de hombres fallecidos se eleva al 78%, descendiendo en las vías urbanas al 72%. La media edad de los fallecidos en accidente de tráfico fue de 50 años, en los heridos graves de 43 años y en los heridos leves de 38 años.”<sup>166</sup> Los peatones fallecidos presentan cifras más altas en enero, agosto y octubre, mientras que la cifra de peatones heridos fue superada en octubre, noviembre y diciembre.

“En 2013, el 66% de los fallecidos en accidentes de tráfico se produjeron en la franja horaria comprendida entre las 8:00 y las 19:59 horas. Respecto de 2012, el número de fallecidos en accidentes entre las 20:00 y las 7:59 horas se redujo un 17%, mientras que la franja entre las 8:00 y las 19:59 esta reducción fue de un 8%”<sup>167</sup>, por lo que es evidente que el horario también influye en este tipo de accidentes viales ya sea por la visibilidad o por prisas es por lo que ocurren más accidentes sobre todo de las ocho de la mañana a las ocho de la noche. “Los peatones son el segundo grupo con más fallecidos en accidente en la vía pública, incluso por encima de los motoristas, y hasta en el 70% de los casos, tras ingerir drogas o alcohol”<sup>168</sup> es claro que España cuenta con un problema regular de peatones involucrados por accidentes viales ya que los niños también se ven involucrados en accidentes viales y en su mayoría fallece a causa de un atropellamiento, también en personas adultas es propensa a que los atropellen estando bajo los efectos de alcohol o drogas fomentando más a un siniestro vial “El informe también determina que el 44% de los peatones presentaron resultados positivos a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol.”<sup>169</sup> Estos accidentes tienen que ver de igual manera a distracciones ya que al momento de cruzar la

---

<sup>166</sup> *Ibidem*, pág. 66

<sup>167</sup> *Ibidem*, pág. 59

<sup>168</sup> Álvarez, Blanca, Multas a peatones, *Eroski consumer*, Educación y seguridad vial, España, 25 de marzo de 2014, consultado el 10 de septiembre de 2015 en [http://www.consumer.es/web/es/motor/educacion\\_y\\_seguridad\\_vial/2014/03/25/219620.php](http://www.consumer.es/web/es/motor/educacion_y_seguridad_vial/2014/03/25/219620.php)

<sup>169</sup> España asciende al quinto puesto de la UE en tasa de fallecidos por accidente de tráfico, Dirección General de Tráfico, *op. cit.*

calle los peatones están mirando el celular y no se dan cuenta de lo que pasa a su alrededor, “48% de los atropellos que se producen en las calles están causados por despistes de los peatones. Y en el 98% de ellos, la víctima es una persona joven que ha centrado su atención en el uso del teléfono o dispositivo móvil al cruzar la calle.”<sup>170</sup>

Sin duda, España quiere mejorar disminuyendo los accidentes donde se vean involucrados peatones por eso en su estrategia de seguridad vial 2011- 2020 quiere reducir un 30% de las víctimas fallecidas en atropellamientos.

## **5.2 Autoridades en materia de tránsito en España**

De acuerdo a cifras de la OMS, España es el duodécimo país con mayor seguridad vial, además de que dispone una legislación adecuada en materia de vialidad para reducir con los accidentes viales en cooperación con las autoridades encargadas de ello.

### **5.2.1 Dirección General de Tráfico**

La Dirección General de Tráfico es un organismo autónomo dependiente del Ministerio del Interior de España el cual es responsable de la ejecución de la política vial. Fue creado en 1959 para hacer frente a las necesidades de crecimiento de motorización del país, desde su creación se encuentra adscrito al Ministerio del Interior, la finalidad de su creación es el desarrollo de acciones tendientes a la mejora y formación de usuarios en las vías así como de la fluidez y seguridad de los vehículos y la prestación a los ciudadanos de todos los servicios administrativos pertinentes. Su misión es que todos los ciudadanos puedan desplazarse de una manera segura hacia su destino independientemente de la manera en que lo hagan; es el organismo encargado de la redacción del ordenamiento de tránsito, circulación de vehículos y seguridad vial. Entre sus objetivos es cumplir con su Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020 a través de la implementación de medidas preventivas y con la comparación de la información que sea recolectada para analizar resultados concretos. “Por lo que respecta a la recogida de datos sobre accidentes, sus consecuencias (muertos, heridos, seguimiento de los accidentes) y su publicación y proyección internacional, la DGT incluye todos los datos

---

<sup>170</sup> C.V., Si cruzas no mires el móvil, El País, España, Valencia, 03 de marzo de 2015, consultado el 10 de septiembre de 2015 en [http://ccaa.elpais.com/ccaa/2015/03/03/valencia/1425398023\\_132406.html](http://ccaa.elpais.com/ccaa/2015/03/03/valencia/1425398023_132406.html)

ocurridos en todo el territorio estatal, bien sean accidentes en vía urbana o interurbana, bien sean fallecidos hasta 30 días después del accidente. Y con estos datos se publican los informes anuales. En tanto que los datos completos no se publican al ser de carácter provisional, la DGT recaba información sobre los accidentes ocurridos en vía interurbana y seguidos hasta 24 horas tras el accidente”<sup>171</sup>.

Asimismo, la DGT es considerada como la organización pública líder en materia de seguridad vial ya que su principal función es la mejora de la seguridad en la circulación de la vida diaria así como la reducción de accidentes viales, esta Dirección maneja principios fundamentales para cumplir con sus objetivos que son: favorecer la difusión de una cultura de la seguridad vial en todas las instituciones y en todos sus usuarios, colaborar con otros organismos internacionales para el intercambio de buenas prácticas, favorecer la investigación en materia de seguridad vial, facilitar a los usuarios la información de cómo tener un desplazamiento seguro por la vía pública, promover iniciativas de seguridad y movilidad, fomentar que la seguridad vial laboral es un elemento básico para mejorar la seguridad vial e incluirla como un riesgo laboral, etc. Como se puede observar este órgano también cuenta con funciones administrativas para todos los ciudadanos como es la obtención, renovación, reposición por pérdida de licencia para conducir, obtención de tarjeta de circulación de vehículos, “La regulación, gestión y control del tráfico en vías interurbanas y en travesías, estableciendo para estas últimas fórmulas de cooperación o delegación con las Entidades locales, y sin perjuicio de lo establecido en otras disposiciones y de las facultades de otros departamentos ministeriales”<sup>172</sup> estas son algunas de sus funciones administrativas que también son importantes así como el cobro de multas que cometen los usuarios de la vía pública.

De igual forma, en materia de seguridad vial para este organismo es una cuestión social primordial a la que debe enfocarse para cumplir con los objetivos de sus planes estratégicos de seguridad vial debido a que el coste económico es inmenso pero es peor el coste social. Por eso para integrar políticas viales se realizan con un enfoque coherente, global e integrado por todos los elementos que integran la vía pública así como de todos los

---

<sup>171</sup> Dirección General de Tráfico, Ministerio del interior, consultado el 10 de septiembre de 2015 en <http://www.dgt.es/es/la-dgt/objetivos-y-competencias/>

<sup>172</sup> Real Decreto Legislativo 339/1990 de fecha dos de marzo

objetivos planteados; su política vial se encuentra basada en la visión cero “entendida como la consecución de un sistema que reduce la posibilidad de accidentes y, en todo caso, sus lesiones, la aproximación científica en la decisión de intervenciones, el reclutamiento selectivo centrado en colectivos específicos, la desigualdad en materia de seguridad vial y la responsabilidad compartida”<sup>173</sup>, lo que es evidente que también contempla en la política vial la visión cero como lo emplea también Alemania, con esta política se va a encargar este organismo de implementar planes estratégicos para mejorar la seguridad vial la cual supone la necesidad de implicar a todos los agentes sociales responsables a fin de una actuación integral que asegure la efectividad de la materia.

### **5.2.2 Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**

El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible es un órgano colegido de carácter consultivo, creado para el impulso y la mejora de tráfico y la seguridad vial tanto en el ámbito urbano como en el interurbano adscrito al Ministerio del Interior. Este consejo funcionará en pleno o en comisión permanente, el pleno, donde se propondrán los planes de actuación en esta materia y asesoramiento de seguridad vial, está integrado por representantes de la administración pública, por funcionarios del Ministerio del Interior, representantes del Ministerio de Justicia, de Educación, de Trabajo, etc. así como un representante de diversos sectores como: Real automóvil Club de España, Cruz Roja Española, Centro de reconocimiento de conductores, compañías aseguradoras de automóviles, concesionarios de autopistas, empresas de conservación de carreteras, investigación en materia de tráfico y seguridad vial, organizaciones sin ánimo de lucro con especial interés en materia de educación o seguridad vial etc. por lo que es evidente que en la toma de decisiones lo realizan personas que son expertos en el tema prevaleciendo la mejora de la seguridad vial en España. De igual forma, este Consejo formará grupos de trabajo para la investigación y estudio de temas como en la investigación y reconstrucción de accidentes, educación vial, formación vial y exámenes de conducir etc.

---

<sup>173</sup> Dirección General de Tráfico, Ministerio del interior, consultado el 13 septiembre de 2015 en <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/politicas-viales/>

Asimismo, la seguridad vial en España es vista por este Consejo como un reto para disminuir los accidentes y las muertes que ocurren por estos siniestros, a partir de todas las implementaciones y acciones que ha propuesto este Consejo en colaboración con todos los miembros del pleno es que se ha logrado la reducción de muertes en un 53%. “El avance de mejora de seguridad vial de las carreteras españolas ha significado reducir en más del 53% el número de personas fallecidas entre los años 2000 y 2009, periodo en el cual España se alineó con la Estrategia de Seguridad Vial Europea y con el objetivo de reducción del 50% para el año 2010”<sup>174</sup>. Se ha logrado también un cambio en el comportamiento de los usuarios, mejora en la infraestructura vial y en los sistemas de seguridad en base a datos e investigaciones científicas para cerciorarse de su efectividad.

Sin duda, uno de los objetivos primordiales de la estrategia española es la reducción del impacto socio-económico de los accidentes viales de los accidentes de tráfico siendo: la protección de los usuarios más vulnerables, potenciar una movilidad segura en zonas urbanas, mejorar la movilidad de los motociclistas, mejorar la seguridad en carreteras y en desplazamientos de trabajo y mejorar los comportamientos relacionados con el alcohol y velocidad en conducción. En razón de proteger a los usuarios más vulnerables es que se interesa el gobierno en que todos tengan una movilidad segura por ejemplo en cuanto a los peatones se interesa que su movilidad a pie sea eficiente y segura, proporcionándoles espacios seguros a los peatones y difundir información para que así cuenten con mayor conocimiento de sobre la accidentalidad y las consecuencias de siniestros viales. Dentro de sus objetivos o indicadores pretenden reducir en un 30% los fallecimientos por atropellos. “De 2003 a 2009 la cifra de peatones fallecidos en accidentes de tráfico se ha reducido en un 40%, un 10% menos que la cifra general, por lo que ha pasado a suponer un 14,6% de la cifra total en fallecidos en 2003 a un 17,3% en 2009. Con la reducción estimada la cifra de atropellos se pasará de 459 en 2009 a 321 en 2020.”<sup>175</sup> Por lo que es evidente, que las estrategias viales españolas si son efectivas porque están basadas en estudios científicos comprobando su eficacia por lo que todas las metas que se proponga España se logrará porque

---

<sup>174</sup> Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 Resumen Ejecutivo, Dirección General de Tráfico, España, pág. 9, consultado el 13 de septiembre de 2015 en [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico\\_2020\\_003.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_003.pdf)

<sup>175</sup> *Ibidem*, pág. 20

ya está comprobada con anterioridad la eficacia de las medidas además en cuanto a los peatones en España se deben de incorporar como sujetos a derechos y obligaciones.

Sin duda, otra de las funciones del Consejo es mejorar el comportamiento de los usuarios a través de material didáctico basado en la promoción de valores seguros para su formación y de igual manera tiene como función la impartición de cursos de enseñanza vial dirigidos tanto al público infantil como al adulto para que todos cuenten con la información necesaria para tener una conducta y conciencia en la forma en que se desplazan las personas en la vía pública. Es evidente, que este Consejo tiene una función muy importante para la sociedad porque se preocupa por desplazamientos seguros e implementar reglas viales que sean eficaces para la reducción de accidentes, lesiones y muertes por siniestros viales.

### **5.2.3 Ministerio de Educación, Cultura y Deporte**

El Código de Circulación de España del año 1934 mencionaba la obligatoriedad de impartir enseñanzas sobre normas de circulación y consejos de prudencia en los centros escolares, a partir del año 1961 se emitieron nuevas disposiciones acerca de la educación vial en programas escolares pero se impartían de manera excepcional, fue que hasta el año 1970 se promulgó la Ley General de Educación donde se implementó totalmente y tres años después se aprobaron las orientaciones pedagógicas para el desarrollo de la educación vial en los ciclos inicial, medio y superior. Años después se publicaron los programas renovados para preescolar se logra la incorporación definitiva de la educación vial al sistema educativo español quedando integrada en el nivel de preescolar y en los niveles 3º, 4º y 5º del área de ciencias sociales y en el ciclo superior en el área de Educación ética y cívica.

“La educación vial constituye a la vez un programa de educación general, social y humano y también un problema de enseñanza de determinados comportamientos y reglas... Un adecuado comportamiento vial, esto es, un correcto uso de las vías públicas, es una parcela más del comportamiento ciudadano que exige su correspondiente forma educativa. De ahí la obvia justificación de integrar la educación vial en el marco general de la educación cívica”<sup>176</sup>. Los objetivos generales que tiene la educación vial española es comprender la necesidad de establecer unas medidas de defensa y seguridad que protejan a los usuarios

---

<sup>176</sup> Alonso, Francisco et. al, *op.cit.* pág. 57

viales así como descubrir la importancia que tiene para el bien de la comunidad el respeto a la norma establecida y despertar el deseo de colaboración activa y positiva de todos sus miembros de igual forma, la formación del individuo en diferentes aspectos como personal, social, ético y moral siendo los objetivos primordiales en la educación vial que el niño forme actitudes de conciencia ciudadana y desarrollar hábitos encaminados a la adquisición del sentido vial. “Circular con seguridad por la calle utilizando: pasos de peatones con o sin semáforo o agente, pasos de cebrá y otros, refugios en el centro de la calzada. Comportarse adecuadamente y con seguridad en el uso peatonal de las carreteras. Actuar y reaccionar con prudencia y decisión ante situaciones imprevistas de peligro personal.”<sup>177</sup>

Dicho de otro modo, el Ministerio de la Educación, Cultura y Deporte en España es el encargado de establecer los programas de educación vial en los centros escolares como materia incluida. La educación vial como materia es muy importante ya que uno de sus objetivos es que los niños adquieran buenos hábitos de prudencia en relación a la vialidad, con esta finalidad se le resalta el peligro de situaciones en cuales podría exponer su vida al tomar una mala decisión al no cruzar por donde se debe por ejemplo. En la Ley Orgánica de Ordenamiento General del Sistema Educativo de España menciona que el objetivo primordial de la educación es: “El objetivo primero y fundamental de la educación es el proporcionar a los niños y a las niñas, a los jóvenes de uno y otro sexo, una formación plena que les permita conformar su propia y esencial identidad, así como construir una concepción de la realidad que integre a la vez el conocimiento y la valoración ética y moral de la misma. Tal formación plena ha de ser dirigida al desarrollo de su capacidad para ejercer, de manera crítica y en una sociedad axiológicamente plural, la libertad, la tolerancia y la solidaridad”<sup>178</sup>, por lo que sin duda la educación es la clave para que las personas tengan una conciencia de la protección de su vida y el respeto a las normas viales, porque es ahí cuando se forman los criterios para salvaguardar la propia vida en variedad de temas pero sobre todo en materia vial.

De igual forma, la educación vial pretende establecer temas cruciales para contribuir al desarrollo integral de la persona, desarrollar una autonomía moral y personal, capacitar la auténtica participación social responsable desde la práctica y la intervención en los problemas

---

<sup>177</sup> Arribas, Alonso *et. al.*, Educación vial Documento de apoyo para la educación vial en Preescolar y E.G.B., Estudios y experiencias educativas, Ministerio de Educación, España, No. 3, pág. 21

<sup>178</sup> Ley Orgánica de Ordenamiento General del Sistema Educativo de España

que se avecinen. La educación vial en concreto pretende reflexionar sobre la propia conducta como peatón, conductor, usuario del transporte público, ciclista, etc., respetar las normas de circulación en cualquier circunstancia, apreciar las normas de circulación como medio de organización y prevención de accidentes así como conocer el entorno físico en relación con el tráfico y comportarse de modo adecuado independientemente del rol que desempeñen, desarrollar una conciencia ciudadana, fomentar hábitos de sentido vial, conocer y respetar las señales de tráfico, contribuir de forma activa en la circulación. “La educación vial desde la transversalidad tiene una doble finalidad. Por una parte, sensibilizar a los alumnos sobre los riesgos de la circulación y prepararles para que se hagan frente a las responsabilidades que tengan como peatones o que adquieran como conductores de vehículos...ayudarles a tomar conciencia de su responsabilidad en la vida social en modo que puedan contribuir a la mejora de las condiciones de circulación velando por la propia seguridad y el comportamiento de modo responsable, teniendo en cuenta a los demás usuarios”<sup>179</sup>.

Por lo que en conclusión, se puede decir que el gobierno español a través del Ministerio de Educación, Cultura y Deporte se preocupa por la mejora de la seguridad vial desde su punto más importante que es la educación vial de las personas porque no solamente se necesitan normas, se necesita estar involucrados del peligro que puede llegar el tomar una mala decisión, los valores como el respeto a las normas y la importancia de ello, es el formar una cultura en la gente que haga un bien común para todos para proteger la vida de todos.

### **5.3 Acciones de seguridad vial en España**

De acuerdo a un informe de la OMS, España se encuentra entre el reducido grupo de países que cuentan con una normativa integral referida a los cinco factores de riesgo más importantes de la seguridad vial. España con estas medidas se ha superado en cuanto a la reducción de accidentes viales por ejemplo en el año 2006 existieron 4,104 fallecidos por causa de estos siniestros pero en el año 2010 esa cifra se redujo a 2,478 muertos, descenso que ha seguido en años posteriores. Por lo que es evidente, España cuenta con una normatividad vial adecuada que ha cumplido objetivos en esta materia.

---

<sup>179</sup> Alonso, Francisco, *et.al.*, pág. 59

### 5.3.1 Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos de Motor y Seguridad Vial

La Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos de Motor y Seguridad Vial fue creada en base al gran fenómeno del tránsito de vehículos que se ha extendido y generalizado formando parte de la vida diaria, pero al efectuarse de manera masiva y simultánea lleva consigo una serie de problemas que son necesarios regular para que el ejercicio de la libertad del desplazamiento no lesione intereses individuales o colectivos que son sujetos de protección pública. Los accidentes de tránsito representan un alto coste económico y social por lo que se regulan todas las disposiciones relacionadas para salvaguardar la vida de las personas, por lo que regula las normas de circulación de los vehículos, desplazamiento de peatones para que exista una seguridad vial para todos los usuarios de la vía pública.

Por añadidura, esta ley regula el comportamiento de los usuarios, lo cual a la letra en su artículo 9 dice: “Los usuarios de la vía están obligados a comportarse de forma que no entorpezcan indebidamente la circulación, ni causen peligro, perjuicios o molestias innecesarias a las personas, o daños en los bienes.”<sup>180</sup> Lo que hace evidente que está contemplado a todos los usuarios de la vía pública sin minimizar la importancia de otros como los peatones, esta ley es aplicable a todo el territorio nacional de España, sobre el derecho de preferencia menciona únicamente que los conductores tienen prioridad de paso para sus vehículos salvo que en los pasos peatonales debidamente señalados, cuando vayan a girar con su vehículo para entrar a otra vía y haya peatones cruzándola aunque no exista paso para éstos y cuando un vehículo cruce un arcén por el que están cruzando peatones cuando no exista zona peatonal. Deben ceder el paso a los peatones cuando crucen por la zona peatonal, cuando los peatones vayan a subir o bajar de un vehículo de transporte público en un lugar señalizado para tal efecto, filas escolares. Dentro de las obligaciones de los peatones son: están obligados a transitar por la zona peatonal, en zonas despobladas donde no exista zona peatonal o no se disponga zonas exclusivas para los peatones éstos caminarán por la izquierda y queda prohibido la circulación de los peatones por las autopistas, siendo la

---

<sup>180</sup> Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos de Automotor y Seguridad Vial de España

última obligación muy oportuna ya que las autopistas son exclusivamente para vehículos por ser de alta velocidad viéndose los peatones muy inseguros al transitar por dichas autopistas.

### 5.3.1.1 Infracciones para peatones

A su vez, en el artículo 53 de esta Ley, establece que todos los usuarios que utilicen la vía pública están obligados a obedecer las señales de la circulación que establezcan o una prohibición y a adaptar su comportamiento al mensaje del resto de las señales reglamentarias que se encuentren en las vías por las cuales circulan, en cuanto al tema de las infracciones la ley menciona: “Las acciones u omisiones contrarias a esta Ley, desarrolladas reglamentariamente en su caso, tendrán carácter de infracciones administrativas y serán sancionadas en los casos, forma y medida en que ella determinen.”<sup>181</sup> Este Reglamento no hace mención específica de las infracciones cometidas por peatones, las engloba algunas en infracciones leves que son las cometidas contra las normas de la Ley que no se califiquen específicamente como graves o muy graves. Como graves engloba que incumplir con las disposiciones de esta Ley, en materia de prioridad de paso, adelantamientos, cambios de dirección o sentido etc. es decir que toda vulneración a las ordenaciones especiales de tráfico por razones de seguridad o fluidez de la circulación, también como infracción grave contempla no respetar las señales de los agentes de tránsito, no respetar la luz roja de un semáforo, no respetar la señal de ceda el paso o *stop*. Las sanciones leves serán sancionadas con multas de hasta 100 euros y graves hasta 200 euros y las muy graves con multas de 500 euros. La cuantía económica podrá incrementarse en las multas en un 30% en atención a la gravedad y la trascendencia del hecho, los antecedentes del infractor así como el peligro potencial creado para él mismo y para los demás usuarios de las vías.

“Cualquier persona a pie -o con la bici en la mano- que cruce una carretera y cause un accidente deberá demostrar que no superaba el límite de 0,25 ml/litro. La ley es clara en incluir a todos los usuarios en la prohibición de superar ese límite. Peatones incluidos. En cualquier caso, la sanción que de ello se derive tendrá carácter administrativo, no será juzgado como delito...”<sup>182</sup> por lo que resulta evidente que esta Ley contempla a todos los

---

<sup>181</sup> *Idem*

<sup>182</sup> Eguía, Sergio, ¿Me pueden multar si voy borracho en bicicleta?, El Correo, Sociedad, España, 13 de julio de 2015, consultado el 18 de septiembre de 2015 en

usuarios por igual y todos comparten responsabilidad, es una excelente manera de prevenir los accidentes de tránsito ya que todas las personas que estén implicados en un accidente vial tendrán que hacerse la prueba de alcoholismo o drogas para ver si resulta positivo y en caso de que sea afirmativo la multa será de hasta 500 euros. “Los peatones son el segundo grupo con más fallecidos en accidente en la vía pública, incluso por encima de los motoristas, y hasta en el 70% de los casos, tras ingerir drogas o alcohol. Estas estadísticas se intentarán reducir con la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, que el pasado 20 de marzo aprobó el Congreso de los Diputados. En ella se establece la obligación de someterse a las pruebas de detección de alcohol y drogas, tanto si se conduce un vehículo, como si se es un usuario de la vía implicado en un accidente de tráfico o ha cometido una infracción.”<sup>183</sup> Otra determinación que ha contemplado esta Ley es que cuando estén implicados en un accidente de tránsito los peatones pagarán una multa de 1,000 euros, lo cual es equivalente a pesos mexicanos si el euro se cotiza a \$18.85 hasta el día 17 de septiembre de 2015 entonces sería un total de \$18,850.00 multa la cual es muy alta pero es necesaria para regular la conducta de los peatones para que así se respeten las señales de tránsito, además de que contempla todas las posibilidades ya que en caso de que sea un menor de edad los responsables solidarios de las multas por infracciones serán los padres.

Asimismo, podemos observar que la Ley de Tráfico, Circulación de vehículos de motor y seguridad vial contempla a todos los usuarios de la vía pública para salvaguardar su integridad y vida, está diseñada en base en que todos sus ciudadanos obtengan derechos y obligaciones al mismo tiempo. Es un ordenamiento que estipula que en un accidente vial deben observarse todos los aspectos que pudieron prevenirse como la conducta de los usuarios ya que en España no únicamente el conductor es el causante de los siniestros, sino que la imprudencia de todos los usuarios de la vía puede provocar una desgracia por lo que se ha implementado en este país las multas para reprimir la conducta de los usuarios con multas sumamente altas.

---

<http://www.elcorreo.com/bizkaia/sociedad/201507/13/pueden-multar-borracho-bicicleta-20150713093910.html>

<sup>183</sup> Blanca Álvarez, *op. cit.*

### 5.3.2 Reglamento General de Circulación

El Reglamento General de Circulación fue aprobado el día 21 de noviembre bajo el Real Decreto 1428/2003 para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre el Tráfico, circulación de Vehículos de a motor y seguridad vial. Este Reglamento es un complemento a la Ley anteriormente mencionada a fin de cubrir todos los aspectos relevantes en el tema de la seguridad de los usuarios de la vía pública. En materia de obligaciones de los peatones las menciona con mayor exactitud de cómo debe ser su conducta por ejemplo: en su capítulo IV va dirigido hacia estos usuarios en donde especifica que los peatones deben utilizar la zona peatonal para desplazarse, todos los peatones deben circular en el lado derecho y con hacia el sentido de los automóviles, en el caso donde transite por la izquierda no debe detenerse repentinamente y siempre debe de ceder el paso a los demás, así como los peatones que utilicen medios como patines o aparatos similares únicamente podrán desplazarse por zonas indicadas para ello quedando prohibido utilizar las calles para eso.

De igual forma, contempla las conductas de los peatones en despoblados mencionando que en caso de que no exista un lugar para los peatones éstos deberán circular por la izquierda salvo que las circunstancias pongan en peligro su seguridad se hará por la derecha. En la ciudad podrán circular por la derecha o la izquierda acorde al tráfico. Cuando exista un grupo de peatones deberán caminar uno tras de otro para evitar una mala visibilidad o entorpecer el tráfico, en el caso de que exista una zona peatonal o de abordaje ningún peatón podrá permanecer en la calzada a menos de que el vehículo que vaya a abordar ya haya llegado. Es más, cuando los peatones se percaten de las señales ópticas o auditivas de algún vehículo de emergencia éstos deberán permanecer en la zona peatonal y ceder el paso a estos vehículos; lo que es obvio que España contempla muchas situaciones acerca de cómo deben adecuar la conducta éstos usuarios ya que en nuestro país es muy básica la reglamentación y no se amplía a las situaciones que también ocurren como por ejemplo la regulación de los peatones cuando no existe tanta visibilidad ya sea en la mañana o en la noche, “Fuera del poblado, entre el ocaso y la salida del sol o en condiciones meteorológicas o ambientales que disminuyan sensiblemente la visibilidad, todo peatón, cuando circule por la calzada o el arcén, deberá ir provisto de un elemento luminoso o reflejante... que sea visible a 150 metros

para los conductores que se le aproximen, y los grupos de peatones dirigidos por una persona o formen un cortejo llevarán, además, en el lado más próximo al centro de la calzada, las luces necesarias para precisar su situación y dimensiones, las cuales serán de color blanco o amarillo hacia adelante y rojo hacia atrás y, en su caso, podrán un solo conjunto”<sup>184</sup>.

De hecho, contempla el momento de cruzar la calle que debe realizarse exclusivamente por la zona peatonal observando las reglas siguientes: si existen semáforos peatonales deberán seguir sus indicaciones, en el caso contrario deberán seguir con las indicaciones del agente de tránsito o cuando el semáforo vehicular permita la circulación, en los restantes pasos peatonales que existen en las calzadas deberán hacerlo únicamente cuando la distancia y la velocidad de los vehículos que se aproximen permitan hacerlo con seguridad, de igual forma al atravesar la calzada deben caminar perpendicularmente al eje de ésta, sin detenerse ni demorarse y no entorpecer el paso a los demás. En sí, es un Reglamento donde se encuentran establecidas todos los derechos y obligaciones de todos los usuarios de la vía pública para mantener un orden y que todos sepan cómo conducirse por la vía pública a fin de que los desplazamientos de las personas sean seguros y no se ven entorpecidos por imprudencias o ignorancia de las reglas, al mismo tiempo complementando a la Ley para poder sancionar las conductas atípicas a dicho ordenamiento.

---

<sup>184</sup> Reglamento General de Circulación de España

## Capítulo IV: Propuesta

### 4.1 ¿Por qué se debe promover una seguridad peatonal en Puebla?

La seguridad peatonal en Puebla es sumamente necesaria a fin de salvaguardar la vida de los peatones poblanos, se necesita implementar medidas que prevengan atropellamientos debido a que Puebla es el cuarto lugar a nivel nacional con mayor número de notificaciones de peatones lesionados detrás del Distrito Federal, Chihuahua y Tamaulipas. Durante el primer cuatrimestre del año 2015 se han registrado 418 reportes de peatones involucrados en accidentes viales, lo que significa que ha aumentado un 26% a comparación con el mismo periodo del año pasado por lo que es evidente que no se han tomado las medidas exactas para reducir las cifras de este problema. “De esta forma se puede mencionar que en promedio cada semana se notifican 29.8 peatones lesionados en accidente de transporte a la Secretaría de Salud Federal. Y tan sólo del 13 al 20 de abril se reportaron 28 personas afectadas por colisiones”<sup>185</sup>.

Asimismo, para garantizar la seguridad de los peatones además de otorgarles el primer lugar en la jerarquía de movilidad de acuerdo al artículo 256 del Capítulo X del Código Reglamentario para el Municipio de Puebla de acuerdo a la vulnerabilidad de los usuarios, se debe actuar con medidas más eficaces que permitan proteger la vida e integridad de los peatones, si tomamos en cuenta que en Puebla capital habitan más de dos millones de personas, que de 497, 562 domicilios únicamente el 33% cuenta con automóvil quiere decir que el 67% de los poblanos al no contar con un auto su desplazamiento es a pie o utilizan el transporte público. Sin embargo, no hay que olvidar que como ya se ha mencionado todas las personas somos peatones en algún momento ya sea con tan sólo hecho de estacionarse y cruzar una calle por lo que es menester que el gobierno proporcione medidas eficaces para salvaguardar la vida de todos, debido a que, en todos los aspectos de la vida pero sobretodo en este lo que hace uno en la vía pública le afecta a todos los demás, la conducta imprudente de una persona puede ocasionar una tragedia para las demás ya sea de manera temporal o permanente, los accidentes viales son prevenibles y debemos recordar que el conductor no

---

<sup>185</sup> Pérez, Pilar, Crece el número de peatones atropellados, El Sol de Puebla, 04 de mayo de 2015, consultado el 23 de septiembre de 2015 en <http://www.oem.com.mx/elsoldepuebla/notas/n3794417.htm>

es el único culpable de estos siniestros, en nuestro Estado los peatones están involucrados en numerosos accidentes y en una cifra considerable son culpables de accidentes de tránsito. No debemos minimizar el rol del peatón en la seguridad vial, no se debe únicamente otorgarle derechos al peatón sin que tengan una consecuencia al no cumplir también con sus obligaciones, todos somos vulnerables independientemente si utilizamos un automóvil, transporte público, bicicleta o nos desplazamos a pie, claro que en el momento de un impacto directo el peatón o ciclista pueden resultar más lastimados que los demás en ciertos casos pero debido a eso es por lo que se debe tomar acciones para salvaguardar su integridad física y la de los demás, todos debemos ser iguales ante la ley, en este caso en el Reglamento de Tránsito, todos estamos obligados a respetar las reglas ya que de lo contrario habrá una sanción en nuestra contra. En mi opinión es sumamente injusto que solamente los conductores tanto de transporte público o privado son los que están realmente obligados a cumplir con el ordenamiento, de esta manera no es eficiente porque se necesita que todos los que utilizamos las vialidades respetemos las señales de tránsito no solamente unos cuantos porque así por más reformas que se hagan si sólo se contempla un grupo no logrará el objetivo de salvaguardar la vida y la integridad física de las personas, todos somos importantes y nuestras acciones ya sean buenas o malas afectan a todos de cierta manera en la sociedad.

Del mismo modo, las normas se implementan por razones que favorezcan el bienestar de la sociedad “Que, se revisaron las conductas y las sanciones previstas en el tabulador de infracciones; considerando que éste es una herramienta que debe lograr que el capítulo 10 cumpla con los fines y objetivos propuestos, como son: la seguridad de los usuarios de la vía pública teniendo como centro a la persona y su integridad.”<sup>186</sup> Por lo cual en mi opinión se debe de tener medidas coercitivas para lograr estos fines, medidas que han funcionado por ejemplo con los automovilistas con la instalación de los cinemómetros lo cual ha hecho que los conductores reduzcan y ajusten su velocidad a los límites especificados para algunas vialidades de Puebla ya que de lo contrario serían acreedores a multas por el exceso de velocidad en las calles y esto se hace a favor de salvaguardar las vidas porque como ya he mencionado los accidentes viales se han vuelto un problema de salud pública. Sin duda, con estas medidas coercitivas además del incremento de las multas para los automovilistas en

---

<sup>186</sup> Capítulo X del Código Reglamentario para el Municipio de Puebla, Considerandos.

caso de no seguir los lineamientos viales han llevado a que Puebla sea una ciudad más segura pero centrándose únicamente en este sector, para lograr el objetivo de la Estrategia Mexicana de Seguridad Vial en cuanto a la reducción de las muertes por accidentes viales es necesario la implementación de medidas eficaces que de manera coercitiva encausen la cultura vial de los peatones porque sin duda es un gran número de los accidentes donde ellos se ven implicados.

“Entre mucho factores analizados en estos estudios todo indica que la población en general entiende que, el logro de la seguridad vial es responsabilidad de todos, la importancia de cumplir con las normas, la asociación entre seguridad vial con el comportamiento ciudadano”<sup>187</sup>. Puebla en un Estado que está invirtiendo en seguridad vial, en este año ha construido diversos puentes peatonales alrededor de la ciudad en puntos concretos por tal razón es necesario que los peatones utilicen los puentes peatonales porque así protegen tanto su vida como la de los demás, es necesario promover una sanción pecuniaria ya que con tan sólo una amonestación verbal nadie respetará las normas de tránsito. De acuerdo a lo estudiado en esta investigación la educación vial es muy importante para la seguridad vial en un país por lo que para que la gente respete los señalamientos y normas es necesario fomentar la seguridad peatonal desde aspectos concretos necesitamos concientizarnos de la gran magnitud que representa este problema y solucionarlo con medidas eficaces.

## **4.2 Propuestas**

En primer lugar, de acuerdo a esta investigación para promover una seguridad vial peatonal en Puebla se necesitan diversas etapas, se deben de reunir ciertos elementos que se complementan entre sí, es debido a esto que la conclusión a la que he llegado acorde a lo que he investigado, mi propuesta consiste en varios puntos relevantes para que se lleve a cabo en su totalidad, refiriéndome una propuesta a largo plazo, a corto plazo y una reforma al Código Civil para el Estado Libre y Soberano de Puebla.

---

<sup>187</sup>Páramo Ph. D, Pablo, *et. al*, Comportamientos urbanos responsables del peatón Área de Seguridad Vial, Fundación Mapfre, España, 2014, pág. 09

#### 4.2.1 La educación vial como medida a largo plazo

Ante todo, la educación en mi opinión es la base primordial de un país, son los cimientos que debe tener México para poder progresar debido a que las carencias educativas conducen a un estancamiento económico y social. Para que México avance es necesario hacer un análisis de cuáles son los factores que lo están impidiendo o retrasando y uno de ellos es la falta de educación, la pérdida de valores que van de la mano con la educación. En materia de seguridad vial tenemos un estancamiento social, ya que debido a que la gente no tiene la intención en conocer cómo debe adecuar su conducta a la vía pública, actuando de manera libre pero errónea, imprudente y hasta grosera con los demás usuarios de la vía pública se vuelve un caos completo el desplazamiento de las personas. Ya sea por ignorancia o desinterés en su mayoría la gente no sabe las normas viales, no tiene conocimiento de cómo es la manera segura de cruzar una calle, de cómo puede salvar la vida un puente peatonal, de en qué lugares específicos debe abordar el transporte público y descender de ellos, etc. La educación vial es la solución a prevenir accidentes viales, a evitar desgracias que ocurren en un instante por una mala conducta, a evitar siniestros causados por el “a mí no me va a pasar”, por lo que además de difundir campañas e información por distintos medios de comunicación se debe implementar esta cultura vial de manera diaria y constante desde de las personas que empiezan a asistir al colegio.

“Pero también hay que tomar en cuenta que no sólo existe el automóvil recorriendo nuestras vías, también existe el transporte público, motocicletas, bicicletas y peatones. Y sumando que ninguno de ellos conoce sus obligaciones, derechos, medidas de seguridad y prevención, tenemos como resultado, el dolor de cabeza de muchos, un tráfico que es inevitable día a día, donde cada uno de estos actores lucha por salir más rápido que el otro lo cual puede generar accidentes mortales”<sup>188</sup>. Es decir, que la educación vial en mi punto de vista debe incluirse como materia o que se adhiera a una materia que ayude a concientizar a los alumnos en aplicación de los valores en el programa del Sistema Educativo Nacional en los niveles de preescolar, primaria y secundaria, inclusive, se debe elaborar material didáctico para facilitar el estudio de la educación vial dirigida acorde al público en sus diferentes niveles académicos, se debe fomentar la participación de los padres de los alumnos y a los

---

<sup>188</sup> García Solórzano, Paris Roberto, Ensayo de Cultura y Educación Vial en México, pág. 1

integrantes de su familia en general a participar en actividades que ayuden a realizar lo aprendido a clase así como incentivar a los padres a una buena conducta vial para que sirvan de ejemplo para sus hijos.

En otras palabras, la educación vial es previsor de accidentes viales enseñando a los niños desde pequeños se pueden lograr magníficos objetivos como la reducción de lesiones y muertes en México, comparando a México con otros países pudimos observar que los países de Alemania y España hay un número muy bajo de accidentes viales, sobretodo en Alemania es un país donde sus pobladores respetan sus reglas de todo tipo pero sobre todo en materia vial porque saben los alcances que pueden ocurrir si las contradicen, además de que los alemanes cuentan con una cultura muy diferente a la de nuestro país basada en la disciplina y rigor, lo que quiere decir que son una cultura que respeta las reglas, que sabe que las normas se han creado para su beneficio y que la educación es muy importante porque gracias a ella es por lo que los niños pueden ir ya sea desplazándose a pie o utilizando el transporte público o bicicleta seguros porque están instruidos a cómo deben de comportarse en la vía pública; al igual que España ambos países cuentan con una materia que incluye la educación vial desde niveles de preescolar a secundaria de igual manera Perú está por integrar la educación vial como materia de su programa de estudios, por lo que se puede inferir que la educación vial desde una temprana edad es sumamente importante en materia de prevención de accidentes porque así la familia y el niño ya tienen el conocimiento de cómo desplazarse y a concientizarse de una manera donde se aprende a respetar la vida de los demás, el respeto a los ordenamientos legales y a no olvidar los valores que son tan importantes aplicarlos en la vida diaria para el bienestar de la sociedad. “La educación es medio fundamental para adquirir, transmitir y acrecentar la cultura; es proceso permanente que contribuye al desarrollo del individuo y a la transformación de la sociedad, y es factor determinante para la adquisición de conocimientos y para formar a mujeres y a hombres, de manera que tengan sentido de solidaridad social.”<sup>189</sup>

Por añadidura, la educación vial fomentará a la disminución de peatones involucrados en accidentes de tránsito debido a que el conocer la trascendencia de un mal comportamiento por parte de ellos en la vía pública, las consecuencias económicas y sociales que conllevan

---

<sup>189</sup> Ley General de Educación de México

estos siniestros y además de conocer cuál es el comportamiento adecuado al Reglamento de Tránsito es por lo que se podrá lograr el objetivo incluyendo a este sector de los usuarios para poder cumplir con la Estrategia Mexicana de la Seguridad Vial y coadyuvar con la Organización Mundial de la Salud en materia de implementar nuevas soluciones para la prevención y disminución de accidentes viales.

Asimismo, refiriéndome al nivel de preescolar es de vital importancia ya que es cuando el humano es más pequeño adquiere mayor tipo de conocimientos, de igual forma, la manera de evaluar el nivel preescolar no tiene que ver con las calificaciones sino es algo más profundo el objetivo de este nivel es formar a los infantes, es un medio a través del cual mejora el proceso educativo a lo largo de su vida. No hay que olvidar que “el conocimiento es un acto individual, y sobre todo, social en donde participan los padres de familia, educadores, autoridades administrativas y de apoyo, que conforman una parte importante del sistema nacional de educación.”<sup>190</sup> En el caso del nivel primario es fundamental porque el niño ya tiene un mayor conocimiento de peligros, de los riesgos que existen en la calle, de las consecuencias que resultan de los accidentes de tránsito por lo que es necesario que se incluya como materia porque así todos tienen conocimiento de las normas viales y las situaciones de riesgo y conforme va creciendo deben de ir aumentando los conocimientos de esta materia, así como involucrar a su familia en actividades poniendo en práctica lo aprendido en clase.

De igual forma, en el nivel secundaria se debe incluir porque aquí ya se es más independiente en la manera de desplazarse, es una edad donde la mayoría utiliza el transporte público, o es peatón para diversos lugares como ir a la escuela. En esta edad ya se debe tener un conocimiento claro y concreto de saber cómo actuar y de detectar los factores de riesgo, de igual manera en especial en el tercer nivel es cuando empieza la curiosidad por aprender a manejar lo cual cuando lo hagan ya estará concientizados del respeto a la vida misma y la de los demás, el respeto por las normas de tránsito y ese conocimiento se irá ampliando conforme vayan creciendo. Me refiero a esta propuesta como largo plazo ya que basado en la educación no es tan rápida esta medida porque se necesitará un tiempo para que los

---

<sup>190</sup> Barrera Chavira, Edith, La educación preescolar en México 1970-2005, México, Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, Boletín no. 7, pág.35

alumnos vayan adquiriendo estos conocimientos así como los padres de familia y así compartiendo información y conforme vaya pasando el tiempo las personas ya estarán instruidas de cómo conducirse en la vía pública además de que la población estará más concientizada en los valores porque desgraciadamente con el transcurso del tiempo se están perdiendo por lo que es importante incluir una materia que los refuerce y así como informar a los alumnos de las situaciones viales.

#### **4.2.2 Sanciones pecuniarias a peatones infractores en Puebla, Puebla como medida a corto plazo**

De un lado, para que de verdad exista un cambio en la conducta de los usuarios de la vía pública se deben tomar medidas que funcionen de una manera más inmediata, medidas eficaces que realmente solucionen un problema no que lo propicien o inciten más. Esto es, que debido a que en nuestro país no existe una educación vial los usuarios no respetan las normas de tránsito pero es por esto que el gobierno debe de implementar medidas para que realmente se cumplan sus normas por ejemplo las multas pecuniarias, es un medio que a mi punto de vista es algo eficaz e idóneo debido a que si una persona no se comporta adecuadamente a la normatividad de tránsito debe de ser sancionado en alguna manera siendo la más eficaz la sanción pecuniaria resultando en una multa acorde a la conducta prohibitiva; en Puebla como ya he mencionado los peatones realmente no cuentan con ninguna sanción que restrinja su conducta, una amonestación verbal no creo que sea suficiente para que su conducta cambie además de que en la realidad el policía de tránsito no “amonesta” a los peatones infractores.

Asimismo, en los considerandos de esta reforma al Capítulo X del Código Reglamentario del Municipio de Puebla menciona que la vía pública no debe de ser monopolizada por ningún usuario, pero no estipula que las normas de tránsito tampoco porque en esta reforma lo único que realmente regula son a los automovilistas lo que en mi opinión también parece un monopolio en cuestión de normas viales, es necesaria la regulación de la seguridad vial pero para regularla es necesario tomar en cuenta todas las conductas y casos que pueden llegar a suceder no solamente de algunos usuarios que aparenten ser menos vulnerables por su forma de desplazarse como son los automóviles. Un automovilista en un accidente también puede sufrir lesiones, daños materiales e incluso la

muerte por lo que a mi parecer todos los seres humanos somos vulnerables en caso de algún accidente, lo más importante es salvaguardar la vida y adoptar medidas para garantizar su protección. “los principales motivos de viaje en Puebla son: trabajo, estudio, compras, regreso a casa. En conclusión de cada 100 personas que realizan viajes al día, 47 lo hacen en transporte público, 36 caminando o en bicicleta y tan sólo 17 en vehículo particular.”<sup>191</sup> Por lo que es evidente que todos necesitamos hacer uso de la vía pública por distintas razones por lo tanto, es menester que exista una equidad en las sanciones de tránsito, todos debemos tener derechos y obligaciones, así como una sanción por no respetarlos.

Lógicamente, mi propuesta es en favor de cuidar y respetar a los peatones pero no con una finalidad retributiva sino para su protección, de acuerdo a mi investigación Chihuahua y Veracruz están implementando medidas para los peatones con sanciones pecuniarias para disminuir los atropellamientos y estas sanciones administrativas tienen una similitud con las penas, debido a que las dos responden a lo antijurídico. Basándome en las teorías existentes para sustentar estas multas, es que la teoría absoluta o retributiva busca el castigo del infractor considerando que por su conducta debe retribuir a la sociedad, en este caso por un comportamiento imprudente no adecuado a la normatividad de tránsito; la teoría relativa que muestra que la pena tiene como fin la prevención destinada a evitar la futura comisión de ilícitos y a su vez motivar la supresión del ánimo delictivo del infractor, lo que me refiero a que exista una sanción pecuniaria para que así de forma coercitiva los peatones se abstengan de cometer infracciones ya que de lo contrario serán sancionados económicamente lo que representa una disminución al patrimonio de ellos por lo que los obliga a respetar las normas y así prevenimos accidentes viales. En cuanto a la teoría mixta menciona que se debe orientar más por la prevención que por la retribución por lo que en mi investigación sería para prevenir accidentes tanto para los peatones como para todos los usuarios de la vía pública y así poder contribuir con la Estrategia Mexicana de Seguridad vial en la reducción del 50% de muertes por estos siniestros. De igual forma, para que vayan estas multas acorde a la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos deben ser proporcionales a la gravedad del hecho y a la culpabilidad de su autor.

---

<sup>191</sup> Código Reglamentario para el Municipio de Puebla, considerandos

En otros términos los parámetros en que me baso para realizar esta propuesta a corto plazo son que los bienes jurídicos que deseo proteger con esta medida es la vida, la seguridad de las personas y su integridad física; la finalidad de estas multas son la prevención de accidentes viales donde se vean involucrados los peatones por ejemplo evitar atropellamientos y que de igual forma estas sanciones sean acorde a la gravedad del hecho previendo un mínimo y un máximo en estas multas. Mi objetivo es la prevención de accidentes por todas las consecuencias que ellos conllevan como ya he mencionado, se necesita reformar este nuevo Reglamento de Tránsito, se debe tomar en cuenta el salario mínimo del Estado de Puebla siendo de \$66.45 hasta el 28 de septiembre de 2015 y considerar como base el monto de las infracciones de los Estados de Veracruz y Chihuahua que contemplan sus ordenamientos legales. Se debe sancionar la conducta de los peatones cuando no crucen por las esquinas que a mi parecer como sanción deberían ser de 5 a 10 salarios mínimos dependiendo de la gravedad de la situación, no utilizar los puentes peatonales deberían ser de 35 a 40 días de salario mínimo debido a su gravedad ya que éstos son construidos en vías rápidas, excluyendo a las personas discapacitadas cuando las condiciones físicas de las personas se lo impidan; no obedecer las indicaciones de los agentes, promotores voluntarios de seguridad vial y las señales de tránsito 10 a 15 días de salario mínimo, no abstenerse de cruzar vías primarias haciendo uso de audífonos, teléfonos celulares u otros objetos que les cause distracción 35 a 40 días de salario mínimo debido a que el no estar atento se es más probable que se cause un accidente vial, de igual forma se debe agregar como obligación no invadir la vía pública de una manera intempestiva y ser sancionada alrededor de 10 a 15 días de salario mínimo. A mi parecer también se debe implementar como medida que cuando haya escasa visibilidad el uso de ropa o algún objeto reflejante para que puedan ser vistos los peatones en la oscuridad y así disminuir accidentes, así como la prohibición de circular por la calle en patinetas o patines y ser sancionados ya que es un grave peligro que la gente vaya transitando de esa manera junto o incluso entre los automóviles, de igual manera se debe prohibir el comercio en los cruceros para salvaguardar la vida de los peatones; otra innovación a las conductas es que cuando se vean involucrados peatones en un accidente de tránsito también debe aplicársele la prueba de alcoholemia o un examen toxicológico para verificar su responsabilidad en el siniestro y de igual forma se debe implementar en este ordenamiento que si un peatón causa un accidente por negligencia o

imprudencia debe de ser multado por un monto de 50 a 70 días de salario mínimo vigente, en cuanto a los menores de edad deberán ser responsables solidarios sus padres en cuanto a estas multas. En cuanto al procedimiento en mi opinión se debe de pedir una identificación oficial, elaborar la multa respectiva, en el caso de que una persona no quiera ser identificada en mi opinión debería la policía de tránsito trasladar a la persona al Juzgado Calificador para que así se vea obligada a identificarse y a pagar su multa o de lo contrario permanecer en este establecimiento el tiempo que lo estipule la ley.

Más bien, todas estas sanciones son a favor de las personas en cuestión de su seguridad, para salvaguardar la vida de todos los poblanos y así reducir la cifra de atropellamientos además de ya no ser el número cuatro a nivel nacional en relación a los atropellamientos. Se debe de implementar además que el conductor no sea el único responsable en un accidente vial porque como hemos visto los peatones también son responsables y son de igual manera causantes de muchos accidentes pero desafortunadamente algunas las leyes no favorecen al conductor lo cual se me hace sumamente injusto porque así se vuelve una cadena de errores cambiando totalmente la vida de las personas involucradas en un accidente vial por lo que se deben tomar medidas en todas las áreas para disminuir este problema, cualquier ley que va en función de raza, de género o de clase es racista y clasista violando el principio de igualdad ante la ley lo que significa que la ley contemple figuras que favorezcan más a unos que otros, todos tenemos el mismo carácter de transeúntes, ninguno de nuestros congéneres debe de ser visto distinto a los demás, cualquier ley que vaya en sentido contrario tiene un perjuicio falaz en su fundamento, por lo que el peatón no debe ser visto con una preferencia sobre ninguno de los otros usuarios de la vía pública porque le da ventajas irracionales de los demás como es excederse de su imprudencia. Puebla necesita que no solamente los conductores sean los responsables de los accidentes sino que lo puedan ser también los peatones para poder así compartir responsabilidad o asumirla en estos casos y no se vea tan afectado en su totalidad los conductores y así verse más obligados a cumplir con sus normas viales. En este estudio, comparando a nuestro país con otros se ve que tanto en países de medianos recursos como Perú están implementando medidas para salvaguardar la vida de todos sus ciudadanos con implementación de multas y de igual forma en países de mayores ingresos como el caso de España y Europa, ahí la gente respeta las normas porque además de que tienen una cultura

vial las multas para peatones son altas y los que resulten responsables de un accidente vial debe asumir las consecuencias además de ser multado.

Sin duda, en mi opinión las sanciones pecuniarias al peatón serían una medida eficaz a corto plazo para adecuar la conducta de éstos a la normatividad de tránsito, Puebla necesita urgentemente estas medidas para así salvaguardar la vida de los peatones y de los demás usuarios de la vía pública, las normas deben ser de observancia general y no excluir a un sector porque todos convivimos en una sociedad afectándonos las conductas de los demás en ciertos aspectos mayormente en un accidente vial. Es una manera de prevención de accidentes ya que de acuerdo a mi investigación las sanciones pecuniarias tanto en México como en otros países son eficaces debido a que son una manera de suprimir la inadecuada conducta de las personas, es un forma de reprimir y disminuir las muertes y lesiones provocadas por los accidentes viales así como de cierta manera es una forma de encausar en los peatones una cultura vial que se verá reflejada con su cumplimiento en desplazamientos seguros ya que todos los ciudadanos respetarán las normas viales porque lo primero que el Estado debe de salvaguardar es la vida de sus pobladores a través de medidas que lo garanticen.

La ley debe de ser igual para todas las personas, el principio de igualdad establece que a todas las personas que van a ser usuarias de un cierto servicio público se les deben imponer las mismas obligaciones y el hecho de que una ley distinga y permita o contemple abusos permisivos a los peatones implica un trato desigual entre los peatones y quienes son usuarios de la vía pública en cualquier otra forma que trae como consecuencia una actitud de desapego a la normatividad, pues el peatón al advertir que no tiene consecuencias en su contra y que sus responsabilidades aun ante su imprudencia van a estar demeritadas por una norma inequitativa y desigual ostenta un comportamiento de desapego a la norma y a la ley que trae como consecuencia una conducta desviada y antisocial que genera tanto en lo fáctico como en lo ideológico efectos negativos para la circulación en las vialidades, en lo fáctico en virtud que el desacato automático sistemático del peatón a las leyes de tránsito genera otros desequilibrios que se vuelven efectos de la causa que es su desacato como puede ser cruzar indebidamente una calle y el vehículo se desvíe, que cruce cuando aun cuando el semáforo no lo permita y un vehículo frene precipitadamente, y efectos ideológicos en virtud de que

las demás personas que vean que los peatones no cumplen las disposiciones viales van a tener la tendencia de repetir su comportamiento y peor aun si al peatón rebelde se le informa que la norma es inequitativa y desigual; el principio de igualdad y el de no discriminación contenida en el texto constitucional que es la norma fundamental más cercana a la norma fundante y que de él derivan las normas y los reglamentos, evidentemente todas las normas deben adaptarse al texto constitucional ya que implica la no distinción de personas sino que las leyes sean de aplicación igual para los iguales, y en el caso de los usuarios de la vía pública yo creo que tanto por fines de técnica jurídica como por fines de cumplir con los objetivos de la seguridad vial, la igualdad ante la ley debe ser un principio toral para que todos ciñan su conducta a lo que más convenga como el comportamiento correcto al ser usuarios de la vía pública independientemente de la calidad que tengan, mientras una norma le permita algo a un peatón y le exija un deber desmedido a un conductor se estará en una cuestión inequitativa que le va a generar al peatón rebeldía como un hijo consentido que pudre su desarrollo, esto en virtud de que no se le puede imponer un deber de cuidado a una persona que exceda al grado de cuidar la imprudencia de los demás. En una democracia todos sabemos que la existencia de un deber implica obligaciones, que todo derecho y toda libertad tiene límites y trae como efecto una obligación. Para hacer realidad los derechos es indispensable que todos conozcamos y cumplamos nuestras obligaciones, vamos a apostarle a la igualdad y partiendo de un clima igual entre todos los usuarios de la vía pública, fomentar la obediencia de las normas que tengan un respaldo científico y se manifiesten positivas para regular la forma en que los usuarios de la vía pública deben conducirse.

Por consecuencia, debe imponerse igual sanción a cualquier usuario de la vía pública entendiéndose que la sanción no va en igualdad de cuantía sino en igualdad de tipo de sanción, si existe una sanción pecuniaria para un conductor de un vehículo debe forzosamente existir sanción pecuniaria al peatón, no es un tema de ideología ni de izquierda ni de derecha, es un tema de eficiencia en imponer la ley para los usuarios de la vía pública a fin de promover, proteger y respetar la vida de todos nuestros congéneres, respetar las disposiciones en materia vial es proteger la vida de todos, la protección de la vida está por encima de cualquier cuestión ideológica. Todos los usuarios de la vía pública deben de ser sujetos a sanciones pecuniarias para promover que se obedezca la normatividad vial porque solo mediante esta obediencia podemos proteger la vida que está por encima de cualquier otro

bien jurídico que pudiera alegarse que se dañe con una multa, pues la coercitividad radica precisamente en eso en que una norma se imponga a la persona que la viola mediante una sanción para corregir coercitivamente su comportamiento y en la forma en que se conduce.

Finalmente, haciendo una ponderación entre facultar al Estado para multar y sancionar a los peatones con el objetivo de encausar su conducta hacia un uso adecuado de las vías públicas, debe ponderarse en virtud de que protege la vida de todos, el orden social el uso democrático de las vías de comunicación al que tenemos derecho y no debe contraponerse alguna idea socialista o neoliberal porque no estamos hablando de políticas tendientes a acabar con una clase trabajadora ni una idea neoliberal en el sentido de recaudar bajo cualquier pretexto, estamos hablando de que cualquiera de esos dos análisis si se hicieran ideológicamente acabarían en una falacia por ejemplo si atropellaran a una persona rica esa sí podría pagar y de igual forma acabaría con la idea neoliberal si no existe un criterio de un bien que se proteja entonces por qué la norma sólo pretende recaudar. Nos encontramos en una cuestión que no se rige por ideologías, ni condición económica, se rige por el bien común y ese es un interés público superior al interés de un particular rebelde, el mal uso de la vía pública debe traer consecuencias y sanciones pecuniarias para cualquiera de sus usuarios, debido a que el fin es encausar la conducta correcta a los usuarios de la vía pública y en cuanto a un sector de los usuarios como los peatones tienda a desobedecer las normas de tránsito genera un desorden que puede ocasionar que exista en una manera desmedida los atropellamientos, los homicidios, las lesiones y demás hechos de tránsito que generan daños a bienes jurídicos que se intentan proteger a través de las normas de vialidad, con las que tenemos que encausar la conducta de los peatones y de los demás de los usuarios para la obediencia de las normas en materia de vialidad e imponerles multas ante su desacato, repito no es cuestión ideológica ni de clase social es una cuestión de proteger un interés común que es la estabilidad social, el uso democrático de las vías de comunicación y la vida, la salud y el patrimonio de todos, las ideologías están superadas hay una causa de necesidad suficiente para imponer coercitividad a los peatones, es un tema de razón.

### **4.2.3 Reforma al Código Civil para el Estado Libre y Soberano de Puebla**

Como ya hemos visto los accidentes viales, son un problema social que afecta en diversos aspectos de la vida diaria, tienen un impacto sobre todo económico en el patrimonio de las personas, ya que como se contempla en esta investigación las personas que se ven involucradas en un accidente vial obtienen un deterioro de cerca de la mitad de su patrimonio, lo cual es un daño sumamente grande para las personas involucradas en estos accidentes. Desafortunadamente derivado de estos siniestros las personas pueden resultar con lesiones, con incapacidades temporales o permanentes cambiando radicalmente su vida y obteniendo un daño no solamente hacia su persona sino también afectando a su familia, y muchas veces causados por la imprudencia de una persona que no tiene responsabilidad alguna al verse involucrada en una situación como ésta como los peatones, lo cual se me hace sumamente injusto que no tengan ninguna obligación de resarcir el daño por su mal comportamiento en la vía pública, siempre el que tiene que indemnizar a la otra persona es el conductor y no siempre él tiene la responsabilidad del siniestro.

Por lo que en mi opinión, propongo que se adicione al Código Civil para el Estado Libre y Soberano de Puebla en su capítulo vigésimo titulado como La reparación del daño causado por hecho ilícito, que se adicione de manera clara que el que resulte culpable comprobado a través de dictámenes de peritos, de un accidente vial se vea obligado a reparar los daños y perjuicios que derivados del incidente ocurrieron en contra de la parte, sin excluir de responsabilidad a las personas que por imprudencia hubieren actuado. Me parece correcta esta adición ya que nuestro Código Civil no contempla con claridad los accidentes de tránsito en materia de reparación del daño causado por hecho ilícito por lo que en mi opinión debe de establecerse de una manera que no excluya a un sector como son los peatones, todos debemos tener la misma responsabilidad en un accidente de tránsito no en razón de la vulnerabilidad de cada persona porque todos somos vulnerables a sufrir una lesión, una incapacidad y sufrir algo así cambia la vida de las personas para siempre además de que se ve un detrimento del patrimonio de cada familia independientemente de que en qué rol de la vía pública se desempeñaban el daño es igual para todos, no se debe adjudicar toda la responsabilidad de un accidente de tránsito a alguien sino se debe investigar realmente a través de un peritaje quien fue el responsable de dicho siniestro para que así las personas se abstengan también a

conducirse de una manera inadecuada en la vía pública, todos debemos estar garantizados de que si ocurre un accidente la persona responsable será la que repare el daño y otorgue una indemnización económica para repararlo en caso de ser posible que las cosas vuelvan a la anterioridad de los hechos antes ocurridos. Por lo que es evidente, que se necesita comprobar en base a un dictamen de expertos para determinar la responsabilidad y no basarse en una costumbre que la culpa siempre la tiene el conductor lo cual es absurdo en mi visión.

Esto es, para que las partes que se vean involucradas en un accidente vial obtengan una situación más equitativa en cuanto al responsable de los actos, no nos hace ningún bien criminalizar específicamente a un sector como culpable de algo que realmente pudo haber ocurrido de otra manera, los juzgadores no deben basarse en prejuicios deben sustentarse en la realidad de los hechos, en la manera que ocurrieron para hacer un panorama justo y equitativo para las partes al sufrir un evento como éstos, el que resulte responsable a través de un dictamen pericial es el que debe reparar el daño por haber provocado esta conducta, lo que en mi investigación percibo es que reparar el daño a través de una indemnización económica tomando en cuenta la gravedad del hecho, detrimento en su patrimonio, de las lesiones que pudo obtener, de las incapacidades temporales o permanentes que pudieron resultar de ello así como el privar de la libertad a una persona por un proceso penal, es una manera también de prevención para que las personas que tengan una conducta inadecuada se vea sancionada también de otra manera más equitativa con la otra parte, todos nuestros actos deben de tener consecuencias y en estos la consecuencia será una sanción económica para resarcir el daño causado a la otra parte.

De igual forma, para tomar un punto de partida jurídico que consagre coercitividad a las acciones preventivas en materia vial resulta indispensable regular, reformar y modificar la legislación civil en cuanto a la responsabilidad civil del usuario de la vía pública que arrolle o lesione al peatón negligente que circule en desacato a la forma establecida, para lo cual debe reformarse a fin de eliminar el desinterés y la desidia que por no obedecer las reglas genera el conocimiento de que no existe consecuencia jurídica civil que sancione la desobediencia a los lineamientos peatonales. Además todo sistema jurídico debe garantizar la certeza jurídica de las personas cuestión que sólo se logra con la participación ciudadana que legitime la ley y sea consecuente con los lineamientos que en ella se establezcan por lo

que la certeza jurídica es universal y se debe procurar que mediante la obediencia de los ciudadanos se proteja ya que nos es común a todos.

Por lo que en mi opinión, las secuelas que dejan los accidentes viales en mi cosmovisión hay veces que no se puede resarcir el dolor ni los daños psicológicos que puedan provocar pero con una indemnización económica es una medida eficaz para solventar los daños que el dinero pueda arreglar y como compensación de lo que pudo haber sentido en esos momentos de angustia; todos estos planteamientos los realizo con el fin de prevenir y disminuir los accidentes donde se vean involucrados los peatones a fin de que ellos tengan una responsabilidad económica en el mismo.

## Conclusión

Los accidentes viales son un problema de salud pública, una gran contrariedad que afecta a la sociedad en diversos aspectos los cuales no pueden tratarse de manera separada a ellos, afectan económicamente al Estado y al patrimonio de las personas involucradas, socialmente en la integración y psicológicamente a los integrantes de la familia del implicado. Nuestro país cuenta con diversos planes de acción para disminuir estos siniestros, afortunadamente el Estado de Puebla trabaja conjuntamente con el gobierno federal para poder mitigar este problema reformando el Código Reglamentario para el Municipio de Puebla en su capítulo X de la Seguridad Vial pero para realmente cumplir el objetivo de reducir las muertes y lesiones en un 50% por accidentes de tránsito se deben crear normas que rijan todas las conductas de todos sus usuarios, no se puede dejar por un lado a los peatones porque se les otorga un privilegio por no tener ninguna medida coercitiva que los obligue realmente a cumplir con sus obligaciones ya que el no tener ninguna sanción fomenta el abuso y el desinterés de cumplir con las normas viales.

Esto es, que es una problemática social que viene de la mano con la falta de educación vial en nuestro país, por eso se debe implementar una medida eficaz para el fomento de esta educación, la sociedad en general debe participar y debemos concientizarnos de lo que generan estos accidentes, la destrucción que pueden ocasionar en un hogar, en una vida al ya no ser como antes. Es un tema muy importante ya que se pueden prevenir estos accidentes, las propuestas que menciono en esta investigación no son en favor de la contribución, simplemente todas las medidas como la adición de multas a peatones infractores, la implementación de la educación vial como materia en el programa de estudios y la reforma al Código Civil son medidas de prevención de accidentes porque se ha comprobado en otros países que al tener una sanción y educación vial desde pequeños fomenta el respeto a las normas viales y así se disminuyen los accidentes.

Por último, si perseguimos la protección del bien jurídico de la vida, la integridad física y emocional de nuestros congéneres y de los habitantes de la nación tenemos que pugnar por leyes que guarden equidad entre todos los usuarios de la vía pública a fin de evitar que el hecho de que las normas en cualquiera de las normas del derecho sancionen a uno de los usuarios o criminalicen o le den la personalidad de que pueden ocasionar un mayor daño,

no por el uso indebido de la circulación sino simplemente por ostentar un estatus vamos a generar de un derecho adicional al usuario que falazmente consideramos vulnerable, lo que traerá como consecuencia que la conducta no sea coercitiva igualmente para todos debemos pugnar para que las leyes y los reglamentos de tránsito tengan en equidad tanto a peatones como conductores y en general a todos los usuarios de la vía pública para que ninguno de ellos tenga un derecho abusivo frente al otro que le permitiera en cierto momento escudarse en una disposición legal a pesar de su imprudencia o de su desacato a las normas de vialidad, por eso la coercitividad de la normas debe ser general y abstracta y debe abarcar a todos los que se dirigen que son los usuarios de la vía pública de la misma manera y de la misma magnitud, de esta manera lograremos que las normas sean eficientes y los usuarios adecuen su conducta porque en tanto una norma es coercitiva y uno tiene conocimiento de que no adquiere ventajas mayores frente a los demás uno se va a someter al imperio de la regla voluntariamente a fin de evitarse problemas jurídicos que se deriven de su desacato, por consecuencia tenemos que pugnar porque existan normas y reglamentos que interpongan a todos por igual obligaciones, derechos y responsabilidades derivadas de nuestra actuación como usuarios. Con esto obtendremos una eficiente protección de nuestros derechos como usuarios y se promoverá el uso de las vías públicas. Debemos tomar conciencia del respeto a las normas viales, el respeto a la vida de uno mismo y la de los demás, cada acción tiene una consecuencia la cual en estos casos el resultado no es favorecedor para nadie. Es menester la cooperación de toda la sociedad para la reducción de estos accidentes, para que así el desplazamiento diario de cada persona sea seguro y eficaz.

## FUENTES DE CONSULTA

- AGUILAR RUIZ, Miguel Óscar y Navas Pérez, Joel y Olivares Alcalá, Reynaldo, Investigación Criminalística en Hechos de Tránsito Terrestre, 2ª edición, México, UBIJUS, 2009, págs. 267
- ARRIBAS, ALONSO et. al., Educación vial Documento de apoyo para la educación vial en Preescolar y E.G.B., Estudios y experiencias educativas, Ministerio de Educación, España, No. 3, págs. 45
- BARRERA CHAVIRA, Edith, La educación preescolar en México 1970-2005, México, Centro de Estudios Sociales y de Opinión Pública, Boletín no. 7, págs. 39
- CAL Y MAYOR, Rafael, Manual de Educación Vial y Seguridad, México, Diana, 1973, págs. 263
- CERVANTES TREJO, Arturo et. al., Tercer informe sobre la situación de la seguridad vial México 2013, México, CONAPRA, 2013, págs. 181
- FLORES CERVANTES, Cutberto, Los accidentes de tránsito, 10ª edición, México, Porrúa, 2007, págs. 290
- GARCÍA SOLÓRZANO, Paris Roberto, Ensayo de Cultura y Educación Vial en México, págs. 8
- HERNÁNDEZ MOTA, Juan Martín, Huellas e Indicios en los Accidentes de Tránsito, México, Flores Editor y Distribuidor, 2011, t.2, págs. 277
- HERNÁNDEZ MOTA, Juan Martín, Huellas e Indicios en los Accidentes de Tránsito, México, Flores Editor y Distribuidor, 2011, t. 3, págs. 333
- PÁRAMO PH. D, Pablo, et. al, Comportamientos urbanos responsables del peatón Área de Seguridad Vial, Fundación Mapfre, España, 2014, págs. 132
- TEXIS ROJAS, Tomás A., Manual práctico para la Investigación de Accidentes de Tránsito, México, UBIJUS, 2013, págs. 612

Código Civil Federal

Código Civil para el Estado Libre y Soberano de Puebla

Código Penal para el Estado Libre y Soberano de Puebla

Código Reglamentario para el Municipio de Puebla

Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos de Automotor y Seguridad Vial de España

Ley de Vialidad para el Estado Libre y Soberano de Puebla

Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua

Ley General de Educación de México

Ley Orgánica de Ordenamiento General del Sistema Educativo de España

Arcega Joel, En vilo la situación jurídica del joven involucrado en la muerte de peatón, El Sol de Puebla, Policía, jueves 06 de agosto de 2015

Periódico Oficial del Estado de Puebla, Cuarta Sección, 10 de julio de 2014, Reglamento Interior de la Secretaría de Seguridad Pública y del Estado de Puebla

Periódico Oficial del Estado de Puebla, Tercera Sección, 17 de julio de 2013, Reglamento de la Ley de Vialidad para el Estado libre y soberano de Puebla

Real Decreto Legislativo 339/1990 de fecha dos de marzo

Reglamento de Tránsito y Seguridad Vial para el Estado de Veracruz

Reglamento General de Circulación de España

Tercer Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial México 2013, CONAPRA, México, 2013, págs. 181

¿Qué son la responsabilidad contravencional, civil y penal en accidentes de tránsito? Sura, México, consultado el 16 de julio de 2015 en <http://www.sura.com/blogs/autos/accidentes-responsabilidad-civil.aspx>

11 de julio día mundial de la población, Instituto Nacional de Estadística e Informática, Perú, 2014, consultado el 22 de julio de 2015 en [http://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones\\_digitales/Est/Lib1157/libro.pdf](http://www.inei.gob.pe/media/MenuRecursivo/publicaciones_digitales/Est/Lib1157/libro.pdf)

1er Congreso Nacional de Educación y Seguridad Vial Aprendiendo Seguridad Vial, Argentina, págs. 78, consultado el 2009, 06 de abril de 2015 en [http://www.seguridadvial.gov.ar/Media/Default/Campanas/Impresos/manual\\_formacion\\_transito\\_sv.pdf](http://www.seguridadvial.gov.ar/Media/Default/Campanas/Impresos/manual_formacion_transito_sv.pdf)

Accidentes viales: 212 personas murieron entre enero y abril, El Comercio Perú, 22 de abril de 2015, consultado el 22 de julio de 2015 en <http://elcomercio.pe/peru/pais/accidentes-viales-212-personas-murieron-entre-enero-y-abril-noticia-1822345>

Acciones para el Fortalecimiento de la Seguridad Vial, Secretaría de Comunicaciones y Transportes, México, 2012, págs.87, consultado el 25 de febrero de 2015 en [http://www.sct.gob.mx/fileadmin/ajardon/Material/Acciones\\_Seguridad\\_Vial.pdf](http://www.sct.gob.mx/fileadmin/ajardon/Material/Acciones_Seguridad_Vial.pdf)

Agrupación de factores relacionados con los accidentes de tránsito 2012, Ministerio de Salud, Perú, consultado el 22 de julio de 2015 en [http://www.paho.org/per/images/stories/FtPage/2014/PDF/AELAT\\_YlianaRojas2014.pdf?ua=1](http://www.paho.org/per/images/stories/FtPage/2014/PDF/AELAT_YlianaRojas2014.pdf?ua=1)

Alemania registra el menor número de muertos en carretera de su historia, La información, Accidentes de tránsito, 22 de febrero de 2013, consultado el 02 de septiembre de 2015 en [http://noticias.lainformacion.com/catastrofes-y-accidentes/accidentes-en-carretera/alemania-registra-el-menor-numero-de-muertos-en-carretera-de-su-historia\\_y7WqXw7B6EFBjnW2Vhkis2/](http://noticias.lainformacion.com/catastrofes-y-accidentes/accidentes-en-carretera/alemania-registra-el-menor-numero-de-muertos-en-carretera-de-su-historia_y7WqXw7B6EFBjnW2Vhkis2/)

Alonso, Francisco et. al. , Formación y Educación Vial Una visión a partir de algunas prácticas internacionales, *Attitudes*, 2003, págs. 243, consultado el 05 de septiembre de 2015 en [http://www.attitudes.org/wp-content/download/cuadernos\\_de\\_reflexion/03\\_Formacion\\_y\\_educacion\\_vial.%20Una\\_vision\\_a\\_partir\\_de\\_algunas\\_practicas\\_internacionales.pdf](http://www.attitudes.org/wp-content/download/cuadernos_de_reflexion/03_Formacion_y_educacion_vial.%20Una_vision_a_partir_de_algunas_practicas_internacionales.pdf)

Álvarez, Blanca, *Multas a peatones, Eroski consumer, Educación y seguridad vial, España*, 25 de marzo de 2014, consultado el 10 de septiembre de 2015 en [http://www.consumer.es/web/es/motor/educacion\\_y\\_seguridad\\_vial/2014/03/25/219620.php](http://www.consumer.es/web/es/motor/educacion_y_seguridad_vial/2014/03/25/219620.php)

Arellano, Mely, Ayuntamiento de Puebla concesionará 18 puentes peatonales, Lado B, Sociedad, 11 marzo de 2013, consultado el 02 de octubre de 2015 en <http://ladobe.com.mx/2013/03/ayuntamiento-de-puebla-concesionara-18-puentes-peatonales/>

Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur, *Verkehr und Mobilität*, consultado el 06 de septiembre de 2015 en <http://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/LA/vor-schulen-und-kindergaerten-mehr-tempo-30-auf-hauptverkehrsstrassen.html>

*Bußgeldkatalog 2015 für Fußgänger*, consultado el día 05 de septiembre de 2015 en <http://bussgeld.org/fussgaenger>

C.V., Si cruzas no mires el móvil, El País, España, Valencia, 03 de marzo de 2015, consultado el 10 de septiembre de 2015 en [http://ccaa.elpais.com/ccaa/2015/03/03/valencia/1425398023\\_132406.html](http://ccaa.elpais.com/ccaa/2015/03/03/valencia/1425398023_132406.html)

Cada día, al menos 1 poblano es atropellado en la Angelópolis, consultado el 14 de julio de 2015 en <http://www.poblanerias.com/2015/02/cada-dia-al-menos-1-poblano-es-atropellado-en-la-angelopolis/>

- Cárcel a peatón con el nuevo reglamento, El Mexicano, Ciudad Juárez, 26 de mayo de 2015, consultado el 01 de octubre de 2015 en <http://www.oem.com.mx/elmexicano/notas/n3819291.htm>
- Circula Seguro tu publicación sobre seguridad vial, ¿Cómo se plantea la seguridad vial en Alemania?, Educación Vial, consultado el 03 de septiembre de 2015 en <http://www.circulaseguro.com/como-se-plantean-la-seguridad-vial-en-alemania/>
- Circula Seguro, Educación vial ¿empezamos desde cero?, Portugal, 2015, consultado el 04 de abril 2015 en <http://www.circulaseguro.com/educacion-vial-empezamos-desde-cero/#more-83680>
- Circula Seguro, Educación vial ¿empezamos desde cero?, Portugal, 2015, consultado el 04 de abril 2015 en <http://www.circulaseguro.com/educacion-vial-empezamos-desde-cero/#more-83680>
- Circulando los otros no siempre son peores que yo, Revista Dirección General de Tráfico, España, diciembre 2014, págs.12, consultado el 24 de abril 2015 en <http://revista.dgt.es/Galerias/noticia/2014/12DICIEMBRE/DGT2-v2.pdf>
- Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad COMETRAVI, consultado el 08 de julio de 2015 en <http://www.cgma.df.gob.mx/work/sites/stv/resources/LocalContent/44/3/cometravi.html>
- Consejo Nacional de Seguridad Vial, consultado el 23 de julio de 2015 en [http://www.mtc.gob.pe/cnsv/nosotros/nosotros\\_principios\\_cnsv.html](http://www.mtc.gob.pe/cnsv/nosotros/nosotros_principios_cnsv.html)
- Demografía en Alemania, Embajada de Alemania, consultado el 01 de septiembre de 2015 en <http://www.embajadadealemania.org/pages/demografia.php#.VeYngc9RHIU>
- Diario Oficial de la Federación, 06 de junio de 2011, pág. 1, consultado el 24 de marzo de 2015 en [http://dof.gob.mx/nota\\_detalle.php?codigo=5193284&fecha=06/06/2011](http://dof.gob.mx/nota_detalle.php?codigo=5193284&fecha=06/06/2011)
- Dirección General de Tráfico, Ministerio del interior, consultado el 10 de septiembre de 2015 en <http://www.dgt.es/es/la-dgt/objetivos-y-competencias/>
- Dirección General de Tráfico, Ministerio del interior, consultado el 13 septiembre de 2015 en <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/politicas-viales/>
- Educación Vial un camino hacia la vida, Ministerio de Educación, Ciencia y Tecnología, Argentina, págs. 36, consultado el 23 de abril 2015 en <http://www.me.gov.ar/curriform/publica/educacionvial.pdf>
- Eguía, Sergio, ¿Me pueden multar si voy borracho en bicicleta?, El Correo, Sociedad, España, 13 de julio de 2015, consultado el 18 de septiembre de 2015 en <http://www.elcorreo.com/bizkaia/sociedad/201507/13/pueden-multar-borracho-bicicleta-20150713093910.html>

El Consejo Nacional de Seguridad Vial de Perú obtiene la certificación ISO 39001, Compromiso RSE, Perú, 05 de enero de 2015, consultado el 23 de julio de 2015 en <http://www.compromisorse.com/rse/2015/01/05/el-consejo-nacional-de-seguridad-vial-de-peru-obtiene-la-certificacion-iso-39001/>

Encuesta Nacional de Salud y Nutrición 2012, Secretaría de Salud, México, 2012, págs. 3

España asciende al quinto puesto de la UE en tasa de fallecidos por accidente de tráfico, Dirección General de Tráfico, España, consultado el día 08 de septiembre de 2015 en <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2014/20140626-Espania-asciende-al-quinto-puesto-de-la-UE-en-tasa-de-fallecidos-por-accidente-de-trafico-.shtml>

Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 Resumen Ejecutivo, Dirección General de Tráfico, España, págs. 228, consultado el 13 de septiembre de 2015 en [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico\\_2020\\_003.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_003.pdf)

Estrategia Mexicana de Seguridad Vial, OMS, consultado el 25 de mayo de 2015 en [http://www.paho.org/mex/index.php?option=com\\_content&view=article&id=496:estrategia-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380#](http://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=496:estrategia-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380#)

Folleto Anexo al Periódico Oficial, Reglamento de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua, consultado el 14 de julio de 2015 en <http://www.congresochihuahua.gob.mx/biblioteca/reglamentos/archivosReglamentos/9.pdf>

Gaceta oficial del Distrito Federal, Ley de Movilidad para el Distrito Federal, México, consultado el 13 de junio de 2015 en [http://www.iztacalco.df.gob.mx/portal/images/docs/PDF/Ley\\_movilidad.pdf](http://www.iztacalco.df.gob.mx/portal/images/docs/PDF/Ley_movilidad.pdf)

Guía de educación en seguridad vial para profesores y tutores de primaria, Ministerio de Educación, Perú, págs.160, consultado el 28 de abril de 2015 en <http://www.mtc.gob.pe/cnsv/educacion/Guias%20Educativas%20--/Guia%20Ed.Vial%20Secundaria%20FINAL...pdf>

Imprudencia peatonal ahora causa más muertes que manejar ebrio, El Comercio Lima, Más de Lima, 29 de agosto de 2015, consultado el 31 de agosto de 2015 en [http://elcomercio.pe/lima/accidentes/imprudencia-peatonal-ahora-causa-mas-muertes-que-manejar-ebrio-noticia-1836773?ref=nota\\_lima&ft=bajada](http://elcomercio.pe/lima/accidentes/imprudencia-peatonal-ahora-causa-mas-muertes-que-manejar-ebrio-noticia-1836773?ref=nota_lima&ft=bajada)

Informe Mundial sobre Prevención de los Traumatismos causados por el Tránsito, Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, Ginebra, 2004, págs.74, consultado el 24 de marzo de 2015 en [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/summary\\_es.pdf?ua=1](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/summary_es.pdf?ua=1)

Informe sobre el Estado de la Seguridad Vial en la Región de las Américas, Organización Panamericana de la Salud, Washington D.C., 2009, págs. 108, consultado el 22 de

marzo 2015 en  
[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009/gsrss\\_pah\\_o.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/gsrss_pah_o.pdf)

Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial México 2014, México, STCONAPRA, México, 2014, págs. 186, consultado el 03 de agosto de 2015 en [http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Informe\\_Nacional.pdf](http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Informe_Nacional.pdf)

Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2013, Organización Mundial de la Salud, 2013, págs.12, consultado el 05 de febrero del 2015 en [http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/83798/1/WHO\\_NMH\\_VIP\\_13.01\\_spa.pdf](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/83798/1/WHO_NMH_VIP_13.01_spa.pdf)

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, Información por entidad, Puebla, consultado el 16 de julio de 2015 en <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/pue/poblacion/default.aspx?tema=me&e=21>

Instituto Nacional de Estadística y Geografía, México, consultado el 24 de junio de 2015 en <http://www.inegi.org.mx/inegi/acercade/default.aspx>

Introducción a la educación del transeúnte orientaciones y propuestas didácticas, Ministerio de la Ciencia la Tecnología, Argentina, 2005, págs.30, consultado el 07 de marzo de 2015 en [http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion\\_vial/publicaciones/Introduccion%20a%20la%20educacion%20del%20transeunte.pdf](http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion_vial/publicaciones/Introduccion%20a%20la%20educacion%20del%20transeunte.pdf)

Introducción a la educación del transeúnte orientaciones y propuestas didácticas, Ministerio de la Ciencia la Tecnología, Argentina, 2005, pág. 6, consultado el 07 de marzo de 2015 en [http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion\\_vial/publicaciones/Introduccion%20a%20la%20educacion%20del%20transeunte.pdf](http://www.vialidad.gba.gov.ar/datos/educacion_vial/publicaciones/Introduccion%20a%20la%20educacion%20del%20transeunte.pdf)

La ONU en México, UNESCO, consultado el 25 de mayo de 2015 en <http://www.unesco.org/new/es/mexico/communities/united-nations-system-in-mexico/the-un-in-mexico/>

Lara García, Catalina, Incrementan muertes por accidentes viales en México, Periódico El Universal, 06 de marzo de 2014, consultado el 07 de julio de 2015 en <http://archivo.eluniversal.com.mx/periodismo-datos/2014/accidentes-automovilisticos-viales-84251.html>

Las principales cifras de la siniestralidad vial en España 2013, Dirección General de Tráfico, España, 2013, págs. 205, consultado el 09 de septiembre de 2015 en [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Siniestralidad\\_Vial\\_2013.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Siniestralidad_Vial_2013.pdf)

Los Austrias, La monarquía hispánica, consultado el 27 de abril de 2015 en <http://www.cervantesvirtual.com/bib/historia/monarquia/felipe2.shtml>

Manual de apoyo a la educación vial, Ministerio del Interior Dirección General de Tráfico, España, 2001, págs. 48, consultado el día 30 de septiembre de 2015 en [http://www.uhu.es/sevirtual/archivos/Contenidos\\_bloqueIII/media/Manual%20aopyo%20a%20la%20educacion%20vial.pdf](http://www.uhu.es/sevirtual/archivos/Contenidos_bloqueIII/media/Manual%20aopyo%20a%20la%20educacion%20vial.pdf)

*Mehr Tote, aber weniger Verletzte im Strassenverkehr*, Bild, Unfall-Statistik, 02 de septiembre de 2015, consultado el 02 de septiembre de 2015 en <http://www.bild.de/auto/2015/unfallstatistik/verkehrsunfall-bilanz-42270906.bild.html>

México en las Naciones Unidas, UNESCO, consultado el 25 de mayo de 2015 en <http://www.unesco.org/new/es/mexico/communities/united-nations-system-in-mexico/mexico-to-the-united-nations/>

Ministerio de Salud, Políticas Municipales para la Promoción de la Seguridad Vial, Cuadernos de Promoción de la Salud, no. 8, Lima, 2005, consultado el 03 de marzo de 2015 en [http://bvs.minsa.gob.pe/local/PROMOCION/152\\_polmun.pdf](http://bvs.minsa.gob.pe/local/PROMOCION/152_polmun.pdf)

Ministerio de Salud, Programa Nacional de Investigación en Accidentes de Tránsito, consultado el 23 de julio de 2015 en <http://www.ins.gob.pe/portal/jerarquia/2/253/programa-nacional-de-investigacion-en-accidentes-de-transito/jer.253>

Ministerio de Transportes y Comunicaciones, Nosotros, Perú, consultado el 23 de julio de 2015 en <http://www.mtc.gob.pe/nosotros/index.html>

Molinero F., Enrique, Abultadas leyes de tráfico en Alemania, Periódico el Universal, Metrópoli, 30 de agosto de 2007, consultado el 09 de septiembre de 2015 en <http://archivo.eluniversal.com.mx/ciudad/86363.html>

Necesidad de formación vial, Mediatrain, México, consultada el 10 de marzo de 2015 en <http://www.culturavial.com/accidentes-viales/necesidad-de-formacion.html>

Organización Panamericana de la Salud, Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial, México, consultado el 09 de julio de 2015 en [http://www.paho.org/mex/index.php?option=com\\_content&view=article&id=491:i-mesevi-iniciativa-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380](http://www.paho.org/mex/index.php?option=com_content&view=article&id=491:i-mesevi-iniciativa-mexicana-seguridad-vial&Itemid=380)

Organización Territorial en Perú, consultado el 18 de julio de 2015 en <http://www.enperu.org/peru-informacion-general-organizacion-territorial.html>

Papeletas a peatones imprudentes vuelven desde septiembre, El Comercio Lima, Más de Lima, 31 de agosto de 2015, consultado el 31 de agosto de 2015 en

<http://elcomercio.pe/lima/transporte/papeletas-peatones-imprudentes-vuelven-desde-setiembre-noticia-1837190>

Papeletas a peatones: quiénes las imponen, plazos de pagos de multas, servicio comunitario y más, Terra Perú, 15 de noviembre de 2010, consultado el 29 de julio de 2015 en <http://www.terra.com.pe/noticias/noticias/act2592792/papeletas-peatones-quienes-imponen-plazos-pago-multas-servicio-comunitario-mas.html>

Papeletas y Multas Administrativas, Servicio de Administración Tributaria de Lima, consultado el 29 de julio de 2015 en [https://www.sat.gob.pe/websitev8/Modulos/Contenidos/mult\\_Papeletas\\_ti\\_peatonal.aspx](https://www.sat.gob.pe/websitev8/Modulos/Contenidos/mult_Papeletas_ti_peatonal.aspx)

Peatones son culpables del 40% de accidentes de tránsito fatales, El Comercio Lima, 13 de julio de 2010, consultado el 22 de julio de 2015 en <http://elcomercio.pe/lima/sucesos/peatones-son-culpables-40-accidentes-transito-fatales-1-noticia-595780>

Pérez, Pilar, Crece el número de peatones atropellados, El Sol de Puebla, 04 de mayo de 2015, consultado el 23 de septiembre de 2015 en <http://www.oem.com.mx/elsoldepuebla/notas/n3794417.htm>

Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, Organización Mundial de la Salud, 2011, págs.26, consultado el 06 de marzo de 2015 en [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/es/](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/es/)

Prevención de accidentes, Asesores de Emergencias y Desastres *Emergency Management Consultants*, México, págs. 7, consultado el 26 de junio de 2015 en [www.camafu.org.mx/index.../prevencion-de-accidentes-.html?...pdf](http://www.camafu.org.mx/index.../prevencion-de-accidentes-.html?...pdf)

Programa de Acción Específico Seguridad Vial 2013 – 2018, Secretaría de Salud, México, 2013, págs. 86, consultado el día 25 de junio de 2015 en [http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/PAE\\_SV.pdf](http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/PAE_SV.pdf)

Rojas González, Gerardo, Accidentes viales generan pérdidas por 3,116.6 mdp en Puebla, 04 de marzo de 2014, E- consulta, consultado el 20 de julio de 2015 en <http://e-consulta.com/nota/2014-03-04/ciudad/accidentes-vehiculares-en-puebla-generan-perdidas-por-31166-mdp>

Secretaría de Movilidad, Comisión Metropolitana de Transporte y Vialidad COMETRAVI, consultado el 08 de julio de 2015 en <http://www.semovi.df.gob.mx/wb/stv/comision-metropolitana-de-transporte-y-vialidad.html>

Secretariado Técnica de la Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, Iniciativa Mexicana de Seguridad Vial, México, consultado el 09 de julio de 2015 en [http://conapra.salud.gob.mx/Programas/IMESEVI\\_Resultados.html](http://conapra.salud.gob.mx/Programas/IMESEVI_Resultados.html)

Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes, Perfil Estatal de Puebla 2013, consultado el 16 de julio de 2015 en [http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Perfiles/21\\_Puebla.pdf](http://www.conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Observatorio/Perfiles/21_Puebla.pdf)

Seguridad Peatonal Manual de Seguridad Vial para instancias decisorias y profesionales, Organización Mundial de la Salud, Ginebra, 2013, págs. 124, consultado el 25 de septiembre en [http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/128043/1/9789243505350\\_spa.pdf](http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/128043/1/9789243505350_spa.pdf)

Seguridad Vial en Perú, Estadísticas por choque, Perú, consultado el 23 de julio de 2015 en <http://www.seguridadvialperu.com/estadisticas.php?screen=3>

Seguridad Vial La Visión Cero en Camino, *Trafikverket Swedish Transport Administration, Towards Zero Together*, págs. 19, consultado el 03 de septiembre de 2015 en [http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Publicaciones\\_Cientificas/La\\_Vision0.pdf](http://conapra.salud.gob.mx/Interior/Documentos/Publicaciones_Cientificas/La_Vision0.pdf)

Seguridad Vial Perú el camino seguro, Perú, consultado el 24 de julio de 2015 en <http://www.seguridadvialperu.com/index.php>

Sistema de Gobierno de Alemania, Embajada de Alemania, consultado el 01 de septiembre de 2015 en <http://www.embajadadealemania.org/pages/gobierno.php#.VeYons9RHIV>

Triulzi, Carlos, Nacimiento del reglamento de Tránsito, Revista Art Deco México Periódico de cultura, arte y moda, México, núm. 19, consultado el 27 de abril de 2015 en <http://www.artdecomexico.com/reglamentodetransito/>