



FISCALÍA
GENERAL DEL ESTADO



ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE CHIHUAHUA

Secretaría de Educación y Deporte

FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO

INSTITUTO ESTATAL DE SEGURIDAD PÚBLICA

TESINA

‘Problemática vial en la ciudad de Chihuahua’

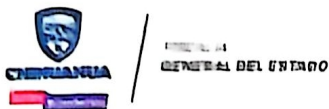
Para obtener el Grado de:

MAESTRA EN GESTIÓN DE SISTEMAS DE SEGURIDAD PÚBLICA

Catedrática: MTRA. ETHEL GARZA ARMENDARIZ

Postulante: C.P. BEATRIZ DESIREE VALDEZ RODRIGUEZ

Chihuahua, Chih. 13 junio 2022



ESTADO LIBRE Y SOBERANO DE CHIHUAHUA

Secretaría de Educación y Deporte

**FISCALÍA GENERAL DEL ESTADO
INSTITUTO ESTATAL DE SEGURIDAD PÚBLICA
T E S I N A**

“Problemática vial en la ciudad de Chihuahua”

Para obtener el Grado de:

MAESTRA EN GESTIÓN DE SISTEMAS DE SEGURIDAD PÚBLICA

Catedrática: MTRA. ETHEL GARZA ARMENDÁRIZ

Postulante: C.P. BEATRIZ DESIREE VALDEZ RODRIGUEZ

Chihuahua, Chih. 13 junio 2022

AGRADECIMIENTO

Agradezco a la Fiscalía General del Estado de Chihuahua, por esta gran oportunidad de continuar adquiriendo conocimientos, a mis formadores personas de gran sabiduría quien se han esforzado por ayudarme a llegar al punto en donde me encuentro, gracias por trasmitirme sus conocimientos y dedicación que los ha regido he logrado importantes objetivos.

A mi Asesora de Tesina Mtra. Ethel Garza Armendáriz, por guiarme en el camino para la realización de este proyecto.

DEDICATORIA

Gracias Dios por la oportunidad de culminar con éxito una nueva etapa en mi vida.

A mi familia por el apoyo, paciencia y fomentar en mí el deseo de superación y el anhelo de triunfo.

| | |
|--|----|
| AGRADECIMIENTO | 1 |
| DEDICATORIA..... | 1 |
| INTRODUCCIÓN..... | 5 |
| | |
| CAPITULO PRIMERO GENERALIDADES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO | 7 |
| 1.1 Delimitación | 12 |
| 1.2 Justificación | 13 |
| 1.3 Origen de la problemática vial..... | 13 |
| 1.4 Situación en México..... | 15 |
| 1.5 Problemática vial en la ciudad de chihuahua | 16 |
| CAPITULO SEGUNDO NORMATIVIDAD | 18 |
| 2.1 Ley de Movilidad y Seguridad Vial..... | 18 |
| 2.2 Ley de Vialidad y Tránsito del Estado de Chihuahua..... | 18 |
| 2.3 Reglamento de la Ley de vialidad y Tránsito del Estado de Chihuahua... | 18 |
| | |
| CAPITULO TERCERO ACCIDENTE DE TRÁNSITO | 22 |
| 3.1 Clasificación De Los Accidentes De Tránsito | 23 |
| 3.2 Accidentes por Causa..... | 24 |

| | |
|---|----|
| 3.3 Por Tipo de Accidente..... | 25 |
| 3.4 Por clase de Evento..... | 27 |
| 3.5 Lugares Donde Ocurren Los Accidentes Viales..... | 27 |
| 3.6 Tipo de Víctimas..... | 29 |
| CAPITULO CUARTO EDUCACIÓN VIAL..... | 30 |
| 4.1 Concepto..... | 30 |
| 4.2 Programas Del Departamento De Educación Y Cultura Vial..... | 33 |
| 4.3 Señalética | 37 |
| 4.4 Causales de accidentes viales..... | 52 |
| CAPITULO QUINTO INFRACCIONES | 54 |
| Concepto..... | 54 |
| 5.1 Infracciones comunes..... | 54 |
| 5.2 Infracciones Graves..... | 55 |
| 5.3. Tipos de sanciones y amonestaciones | 56 |
| 5.4 Requisitos de una boleta de infracción..... | 56 |
| PROPUESTAS..... | 57 |

| | |
|----------------------|----|
| ANEXO Y TABLAS | 58 |
| CONCLUSIONES | 63 |
| BIBLIOGRAFÍA..... | 65 |

INTRODUCCIÓN

Los accidentes viales son siniestros que toman lugar en la vía pública y que tienen que ver con un vehículo de distintos tipos: auto, camiones, bicicletas, motos entre otros, estos se caracterizan por cobrar el mayor número de vidas y personas lesionadas, así como pérdidas materiales.

En 2020 se reportaron 301 678 accidentes, de los cuales 245 297 registraron solo daños materiales (81.3%); en 52 954 se identificaron víctimas heridas (17.6%), y los 3 427 accidentes restantes corresponden a eventos con al menos una persona fallecida (1.1%) en el lugar del accidente. El total de víctimas muertas y heridas en los accidentes de tránsito ocurridos en zonas urbanas durante 2020 fue de 75 761 personas, de las cuales 3 826 fallecieron en el lugar del accidente (5.1%) y 71 935 presentaron algún tipo de lesión (94.9%).¹

Las entidades con mayor número de fallecidos en el lugar del accidente por cada 100 000 habitantes durante 2020 son: Sinaloa (8.8), Chihuahua (7.7),

¹ (INEGI, Instituto Nacional Estadístico de Geografía, 2021)

Queretaro (7.0), Sonora (6.5) y Zacatecas (5.9). Asimismo, en este mismo periodo la tasa a nivel nacional fue de 3 decesos por cada 100 000 habitantes.

En algunos casos, los accidentes viales toman lugar entre dos o más vehículos diferentes, mientras que en otros casos enfrentan a un vehículo con un transeúnte o peatón, quien siempre queda en inferioridad de condiciones en comparación con el vehículo. Al presentarse este tipo de accidente se producen heridos en ocasiones en las cuales el siniestro es grave o muy violento culminando con la muerte. Además, también se generan diferentes tipos de daños materiales a los vehículos involucrados, sean estos participantes directos o no.

CAPITULO PRIMERO

GENERALIDADES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁNSITO

Los problemas del tránsito y sus consecuencias más serias, de lesiones y muertes, constituyen una preocupación mundial. Resulta una de las principales causas de muerte en todo el mundo, con más de 1.200.000 víctimas fatales anuales, la principal causa de mortalidad. En nuestro país mueren más de 16,000 personas al año en siniestros viales de los cuales 1.4 millones son lesionados mientras que 1.2 millones discapacitados.

Esta situación requiere tomarse en cuenta a la hora de implementar políticas de educación y seguridad vial.

La presencia de los vehículos en las vías públicas son un problema y los conductores por desconocimiento de las Leyes y reglamentos, generan la problemática y además el comportamiento de peatones y conductores en las calles es la principal causa de accidentes en nuestro país.

Muchas veces es por el desconocimiento de las leyes y reglamentos que aplican para la ciudad, no conocemos los derechos y obligaciones que tenemos tanto como peatones, conductores y usuarios de las vías públicas.

En la ciudad chihuahua se han registrado tantos accidentes de tránsito en el último año, que es considerado el recoveco con el mayor porcentaje de accidentes, esto se debe principalmente a la dificultad que tenemos como conductores y peatones de medir nuestras acciones y a una errónea espontaneidad o imprudencia con la que arriesgamos nuestra vida y la de los demás muchas veces por falta de pericia al manejar o porque simplemente nos falta capacitación sobre el tema de educación vial.

Tenemos que aprender a vivir en comunidad, respetando las normas y la vida de las personas, tal como queremos ser respetados.

Es el momento de aceptar las fallas que cometemos, los conocimientos que nos faltan, incluso los abusos en los que podemos caer por “beneficiamos” a nosotros mismos.

Es hora de cambiar las “imprudencias” en nuestro comportamiento vial.

Una oportunidad para superarnos es el de poner interés en conocer el reglamento y la Ley del Estado de Chihuahua, y asistiendo a trazados de educación y seguridad vial con cursos sobre distintos temas que cumplen con las necesidades e intereses de los ciudadanos, en la búsqueda de fortalecer sus capacidades para mejorar su calidad de vida.

A principios del año 2004, conducimos tu seguridad lanzo un curso sobre cultura vial, que aún sigue vigente, cuyo contenido es la información necesaria que deben conocer las personas sobre este tema, ya sea como conductores o peatones.

El contenido se basa en las leyes que engloban este tema en la constitución, pero explicado en un lenguaje sencillo para lograr captar el interés de la audiencia, así como facilitar su comprensión y aprendizaje.

La ciudad enfrenta retos en materia de seguridad vial debido al rápido crecimiento urbano, a la dinámica poblacional y a la exposición vehicular a riesgos asociados con la incidencia de siniestros viales.

Lo anterior preocupa porque, de no implementar las medidas adecuadas el panorama indica un aumento del número de lesiones y fallecimientos.

El problema de la seguridad vial es un tema de atención prioritaria por parte de los gobiernos de diversas naciones, principalmente por razones humanitarias, económicas y de salud pública. De todas las personas que fallecen en accidentes viales. En México, la seguridad vial es un aspecto importante de atender. Es una responsabilidad gubernamental mantener una acción permanente para dar al problema ciertos márgenes de control.

Es importante pensar en los comportamientos destacados como riesgosos, en qué consiste el riesgo y cuál es el comportamiento seguro, reflexionar acerca de lo que nos motiva a arriesgarnos cada día y sobre la conveniencia de cambiar comportamientos de riesgo por otros seguros.

Actualmente la ciudad de Chihuahua cuenta con la problemática en el tema de seguridad vial, en donde aquí se busca dar a conocer todos los aspectos que causan los accidentes viales por lo que se planteará en la presente tesis la situación actual y alternativas que nos permitan erradicar los accidentes una vez que se conozca la problemática en la ciudad. Nos enfocaremos en conocer las causas, consecuencias y como prevenir.

Chihuahua registra en promedio mensual de 600 eventos de accidentes viales presentándose en las principales avenidas de la ciudad.

Es importante el señalar las deficiencias en materia de seguridad vial para definir y establecer puntos a intervenir, el crear conciencia para evitar accidentes con el hecho de contar con responsabilidad al conducir. En la mayoría de los siniestros no se generaliza la culpabilidad, aunque no hay intención de lastimar hay culpa. Por ejemplo, un conductor en estado de ebriedad atropella peatones, sin embargo, sabe es ilegal manejar en ese estado, así como el hecho de encontrarse en estado étílico reduce sus

capacidades de maniobra, por lo que el hecho vial deja de ser impredecible o inevitable.

Una de las causas más importantes de los accidentes viales es la imprudencia o la inconciencia de los conductores o responsables de los vehículos. Hechos como conducir a altas velocidades, no respetar las luces en rojo, no dar paso a peatones, intentar pasar vehículos en lugares no permitidos, conducir bajo el efecto de narcóticos o alcohol, no seguir las reglas de vialidad tanto en espacios urbanos como rurales son sin duda faltas de gravedad que pueden generar accidentes de altísimo peligro no sólo para los que conducen sino también para los que se mueven con el mismo vehículo incluso para otros individuos que no actúan de manera irresponsable pero que se encuentran en el mismo espacio.

Los factores causantes de los accidentes son diversos y complejos y muchas veces están intrínsecamente inmersos en el comportamiento social.

El 26 de octubre de 2005, la Organización de las Naciones Unidas adoptó una resolución mediante la cual se convoca a los países miembros que designen

el tercer domingo de noviembre de cada año como el Día Mundial en Conmemoración de las Víctimas de Tránsito.²

El Día Mundial en Conmemoración fue creado para rendir homenaje a las víctimas de tráfico, con la firme intención de concientizar a la población mundial sobre los riesgos y consecuencias que estos eventos viales ocasionan, de tal forma que los gobiernos y la sociedad de estos países, puedan trabajar conjuntamente creando un plan de acción uniforme que permita disminuir o evitar accidentes de tránsito y, en consecuencia, disminuir el índice de muertos.

1.1 Delimitación

En la presente tesina se lleva a cabo un análisis la problemática de los accidentes viales en la ciudad de Chihuahua tomando como muestra los años 2016 al 2020, para obtener información que nos permita tener una idea clara de la problemática vial, nos enfocaremos en los accidentes de tráfico vial en la ciudad tomando como fuente confiable de información estadísticas de incidencias obtenidas de la Dirección de Vialidad del estado de Chihuahua, INEGI y Secretaría de Seguridad Pública.

² (INEGI, Instituto Nacional Estadístico de Geografía, 2015)

1.2 Justificación

Al realizar la presente investigación en relación con la problemática vial tomando como muestra los accidentes viales ocurridos en la ciudad de Chihuahua en el periodo del año 2016 al 2020 nos permitirá conocer la situación real y actual por la que atraviesa la ciudad así como los motivos por los que ocurren estos accidentes; exceso de velocidad, peatones, ebrios, distractores, peatones negligentes, desconocimiento de la señalética, entre otros aspectos.³

De tal manera que podamos emitir propuestas para disminuir las incidencias a la problemática vial partiendo de los generadores de estos, es decir factores, causas, y consecuencias del problema.

1.3 Origen de la problemática vial

De acuerdo con datos históricos, en octubre de 1769, en París Nicholas-Joseph Cugnot circulo el primer vehículo autónomo de la historia que bautizó Fardierápeur (coche de vapor) el cual era un triciclo que funcionaba a vapor y fue el primer aviso para la sustitución de los coches de tracción animal, algo

³ (Dirección de Tránsito y Vialidad del Estado de Chihuahua, 2016-2020)

que hizo desconfiar a la gente misma respecto a la capacidad humana para controlar los nuevos automotores.

Esta desconfianza no fue una alarma sin fundamentos, pues muchos años después específicamente e a principios del siglo XX los accidentes de tránsito eran la primera causa de muerte accidental en Estados Unidos, esto debido en mayor frecuencia a la conducta de quien iba al volante.

Ya desde entonces la presencia del alcohol, así como el vértigo de la velocidad hicieron fatídica presencia ante el volante, por lo que fue indispensable crear normas y reglamentos que dieron la luz al concepto denominado "seguridad vial"

La seguridad vial es un mosaico de normas diseñadas con el fin de prevenir accidentes de tránsito y minimizar sus consecuencias. Atañen tanto en la responsabilidad de quienes conducen como la de las personas a pie cuando circulan por la vía pública. También suelen incluirse las tecnologías instaladas en los vehículos, tendientes a procurar mayor seguridad.

William Phelps Eno es considerado como el "padre de la seguridad vial" dadas sus aportaciones a la regulación de tránsito vehicular en un concepto donde las señales, límites de velocidad no existían, a él se le atribuye el paso peatonal, la glorieta, la calle de sentido único.

Garret Morgan quien invento el primer semáforo automático a raíz de que se presenciara un terrible accidente en una intersección.

Misisipi Valley Association of State Highway Department desarrollo un conjunto de recomendaciones sobre las formas de las señales viales que sigue vigente, estas recomendaciones se basaron en los cálculos de personas de ingeniería.

Como podemos ver el creciente parque vehicular aunados al crecimiento demográfico, repercuten directamente en la importancia de la seguridad vial, pues todas y todos formamos parte de este sistema de algún modo.

1.4 Situación en México

En México, los accidentes de tránsito se encontraron entre las diez principales causas de muerte en 2019, año en el que fallecieron 4 mil 127 personas (45% del total de las muertes por lesiones de causa externa no intencional durante este año).

Con ello, se calcula una tasa de 12.4 muertos por cada 100 mil habitantes, lo que representa una disminución de 3.1% en comparación con 2017, cuando se registró una tasa de 12.8.

1.5 Problemática vial en la ciudad de Chihuahua

Para conocer la problemática vial en la ciudad de Chihuahua en los últimos años se lleva a cabo un análisis de los eventos suscitados de accidentes viales así como las causas por estos accidentes, la dependencia de gobierno del estado encargada de brindar atención en materia de educación vial es la Dirección de tránsito y vialidad a continuación se da a conocer la incidencia de los accidentes viales en el año 2016 al 2022, planteando la problemática real y comparando por años los eventos suscitados. En la tabla que se presenta a continuación se resalta la incidencia de accidentes viales por año en el cual se aprecia un alto porcentaje del en el año 2016 (12285 accidentes viales) mientras que en el año 2021 una incidencia del 10.2% menos una considerable disminución sin embargo esto se debe al factor de la pandemia de COVID-19, en el año 2022 se proyecta cerrar con un aumento significativo o igual que el 2016.

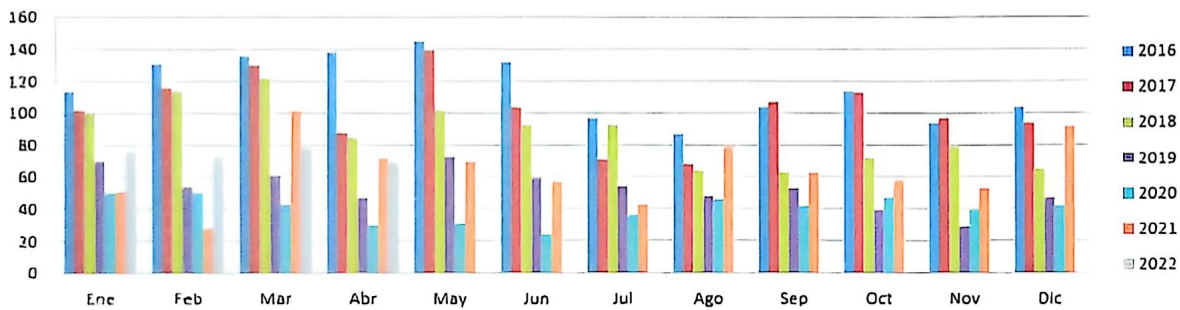
| Comparación de accidentes por año | | | | | | | | | | | | | |
|--|------|------|------|-----|------|-----|------|-----|------|------|------|------|--------------|
| | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total |
| 2016 | 999 | 1017 | 929 | 968 | 1013 | 945 | 865 | 916 | 1022 | 1238 | 1165 | 1208 | 12285 |
| 2017 | 1083 | 1119 | 1189 | 888 | 1027 | 967 | 850 | 941 | 967 | 1065 | 1002 | 930 | 12028 |
| 2018 | 851 | 870 | 886 | 847 | 884 | 859 | 774 | 790 | 831 | 836 | 1008 | 912 | 10348 |
| 2019 | 817 | 763 | 840 | 743 | 856 | 801 | 675 | 762 | 924 | 908 | 907 | 940 | 9936 |
| 2020 | 707 | 778 | 602 | 352 | 441 | 441 | 560 | 734 | 776 | 752 | 649 | 969 | 7761 |
| 2021 | 776 | 794 | 1090 | 847 | 941 | 889 | 1026 | 967 | 916 | 914 | 897 | 902 | 10959 |
| 2022 | 767 | 841 | 933 | 858 | | | | | | | | | 3399 |

(Dirección de Tránsito y Vialidad del Estado de Chihuahua, 2016-2021)

Iniciaremos analizar la problemática de accidentes viales por exceso de velocidad en la ciudad de chihuahua en el año 2016-2021.

| Comparación de accidentes por exceso de velocidad | | | | | | | | | | | | | |
|--|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total |
| 2016 | 114 | 131 | 136 | 138 | 145 | 132 | 97 | 87 | 104 | 114 | 94 | 104 | 1396 |
| 2017 | 102 | 116 | 130 | 88 | 139 | 104 | 71 | 68 | 107 | 113 | 97 | 94 | 1229 |
| 2018 | 100 | 114 | 122 | 85 | 102 | 93 | 93 | 64 | 63 | 72 | 79 | 65 | 1052 |
| 2019 | 70 | 54 | 61 | 47 | 73 | 59 | 54 | 48 | 53 | 39 | 29 | 47 | 634 |
| 2020 | 50 | 50 | 43 | 30 | 31 | 24 | 36 | 46 | 42 | 47 | 39 | 42 | 480 |
| 2021 | 51 | 28 | 102 | 72 | 70 | 57 | 43 | 79 | 63 | 58 | 53 | 92 | 768 |
| 2022 | 76 | 73 | 78 | 69 | | | | | | | | | 296 |

A continuación, se los meses de más incidencia de accidentes viales se suscitan



en marzo, julio, agosto y diciembre.

(Dirección de Tránsito y Vialidad del Estado de Chihuahua, 2016-2021)

CAPITULO SEGUNDO

NORMATIVIDAD APLICABLE POR LA DIRECCION DE VIALIDAD

2.1 Ley de Movilidad y Seguridad Vial

2.2 Ley de Vialidad y Tránsito del Estado de Chihuahua

2.3 Reglamento de la Ley de Vialidad y Tránsito del Estado de Chihuahua.

ARTICULO 1. Las Leyes y sus reglamentos son de orden público e interés social; regula el uso de las vías públicas de competencia Estatal, por parte de los peatones y vehículos, incluyendo la protección de los peatones, la vigilancia de las vialidades de los municipios que lo comprenden y la aplicación de disposiciones ecológicas relativas al tránsito de vehículos.

ARTÍCULO 87. Programas Educativos y de Seguridad Vial. Es obligación de la Dirección y/o presidentes municipales la creación y desarrollo de programas de educación y seguridad vial permanentes, involucrando la participación de instituciones educativas y de los diversos sectores de la población, actividades que desempeñará a través de un Departamento de Educación y Seguridad Vial.

ARTÍCULO 88. Difusión y Programas Preventivos. Con el objeto de reducir el número de accidentes viales, el Departamento de Educación y Seguridad Vial

diseñará los programas necesarios para difundir el contenido de esta Ley y sus reglamentos, destacando la importancia de su cumplimiento, incluyendo además los temas relativos a:

- I. El conocimiento de las señales y dispositivos de control de tránsito;
- II. El manejo de cortesía y a la defensiva;
- III. La normatividad de los peatones, pasajeros y conductores en la vía pública y en los medios de transporte; y
- IV. Otras disciplinas auxiliares útiles en el logro de los objetivos de estas disposiciones.

ARTÍCULO 89. Del Departamento de Educación y Seguridad Vial. El Departamento de Educación y Seguridad Vial deberá:

- I. Implementar las acciones necesarias para impulsar la educación vial, en coordinación con las instituciones educativas, en los términos del artículo 13, fracción XXVIII de la Ley Estatal de Educación vigente en el Estado;⁴
- II. Colaborar de manera activa en los consejos escolares de participación social a los que alude el artículo 140, fracción V de la Ley Estatal de Educación,

⁴ (Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua, 2016)

a través de la educación y capacitación de brigadas viales escolares que se integrarán con padres de familia, en los planteles de niveles preescolar y primaria, o con alumnos de los niveles medio, medio superior y superior y en ambos casos con autoridades escolares;

III. Impartir cursos a solicitantes de licencias para conducir;

IV. Brindar cursos de actualización y especialización en la materia al personal operativo y administrativo, cuando el desempeño de sus actividades así lo amerite o lo requiera; y,

V. Impartición de cursos a personal de empresas e instituciones y particulares que lo soliciten.

ARTÍCULO 71. Los programas de Educación y Seguridad Vial deberán referirse a:

I. conocimiento de las señales y dispositivos del control de tránsito;

II. La normatividad de los peatones, pasajeros y conductores en la vía pública y en los medios de transporte;

III. Metodología del manejo de la Ley y sus reglamentos; y

IV. Otras disciplinas auxiliares útiles en el logro de los objetivos de estas disposiciones⁵

ARTICULO 149. La Dirección llevará a cabo las acciones necesarias para abatir el índice de accidentes que ocurren en las vías públicas, para lo cual implementará programas dirigidos a conductores y peatones, tendientes a darles a conocer las normas de seguridad pertinentes.

⁵ (Reglamento de Vialidad Y Tránsito para el Estado de Chihuahua, 2006)

CAPITULO TERCERO

ACCIDENTE DE TRÁNSITO

Accidente de Tránsito Terrestre

Es un Percance vial que se presenta súbita e inesperadamente, determinado por condiciones y actos irresponsables potencialmente previsibles, atribuidos a factores humanos, vehículos preponderantemente automotores, condiciones climatológicas, señalización y caminos, los cuales ocasionan la pérdida prematura de vidas humanas y/o lesiones, así como secuelas físicas o psicológicas, perjuicios materiales y daños a terceros. (Seguridad Peatonal, 2013)

Clase De Accidente De Tránsito Fatal

Percance vial en el que resultan pérdidas de vidas humanas (muertos), puede haber heridos y consecuentemente daños materiales, estos pueden afectar la propiedad del estado y/o particular.⁶

⁶ (Seguridad Peatonal, 2013)

Es pertinente señalar, que el registro del evento se realiza en el lugar del suceso, por lo que, si una persona herida fallece en el traslado o en el hospital, el registro de la estadística considera como herido. No fatal: Accidente de tránsito en el que no se presentan pérdidas de vidas humanas, pero sí lesionados (heridos), así como daños materiales. Sólo daños: Evento vial en el que únicamente se presentan daños materiales a vehículos, propiedades particulares y/o del estado, tales como postes, guarniciones, señalizaciones, etcétera.

Causa Determinante O Presunta Del Accidente De Tránsito

Motivo principal que causó el accidente, ya sea por condiciones inseguras o actos irresponsables potencialmente prevenibles, atribuidos a conductores de vehículos, así como a peatones o pasajeros, falla de vehículos, condiciones del camino, circunstancias climatológicas, etcétera.

3.1 Clasificación De Los Accidentes De Tránsito

I. Choque: ocurre entre dos o más vehículos o cuando un vehículo en movimiento en cualquier sentido choca con algo que se encuentra provisional o permanentemente fijo.

II. Atropello: ocurre cuando un vehículo en movimiento impacta con una o varias personas. La persona o personas pueden estar inmóviles o en movimiento.

III. Volcadura: ocurre cuando un vehículo pierde contacto entre llantas y superficie de rodamiento originándose giros verticales o transversales.

IV. Salida del camino: ocurre cuando el conductor pierde el control de su vehículo y abandona intempestivamente la cinta o banda de rodamiento

V. Caída de persona: ocurre cuando una persona cae hacia fuera o dentro de un vehículo en movimiento.

VI. Choques diversos: cualquier accidente no especificado en las fracciones anteriores.⁷

3.2 Accidentes Por Causa

I. Conductor: Uno puede ser por exceso de velocidad y esta causa produce un aumento de adrenalina en los conductores que les impide visualizar y reaccionar ante los posibles riesgos, frente a ellos, distracción,

⁷ (Reglamento de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua, 2006)

desconocimiento de las reglas, alcohol, drogas, conducción temeraria, cambios de carril, conducir de noche, condiciones meteorológicas.

II. Peatón: Desconocen las reglas de vialidad para peatones es por eso por lo que no le toman importancia. No cruzan por las esquinas, no hacen contacto visual con los conductores, no esperan que se les otorgue la preferencia de paso, la distracción etc.

III. Falla del vehículo: Llantas en malas condiciones, mal funcionamiento de los frenos, problemas de dirección, fallas en la dirección (volante), deficiencias en el alumbrado, problemas de suspensión.

IV: Mala condición del camino: malas condiciones de este, mezcla de aceite y material terroso, baches.

V. Otras causas:

3.3 Por Tipo De Accidente

I. Colisión con vehículo: entre vehículos, pueden ser en la parte frontal, central o laterales, se producen por alcance al no conservar la distancia prudente entre vehículos, averías, daños, etc.

II. Colisión con peatón (atropellamiento): Evento vial donde un vehículo de motor arrolla o golpea a una persona que transita o que se encuentra en alguna vía pública, provocando lesiones leves o fatales.

III. Colisión con animal: Es aquel accidente en el que un vehículo de motor arrolla a cualquier tipo de animal provocando daños materiales, inclusive lesiones leves o fatales a personas ocupantes o no del vehículo

IV. Colisión con objeto fijo: Encuentro violento de un vehículo de motor con cualquier tipo de objeto, que, por sus características, (Seguridad Peatonal, 2013)

se encuentre sujeto al piso o asentado en él, tales como postes, guarniciones, señales de tránsito, árboles, contenedores de basura, etcétera. También se incluye en este tipo de colisión, el percance de un automotor en movimiento contra otro estacionado

V. Volcadura: Es el tipo de accidente que debido a las circunstancias que lo originan, provocan que el vehículo pierda su posición normal, incluso dé una o varias volteretas.

VI. Caída de pasajero: Accidente donde una o más personas que viajan en el vehículo, (excluyendo al conductor), caen fuera del mismo. No se considera

este tipo de accidente si la caída fue por consecuencia de otro tipo de accidente.

VII: Salida del camino: Evento en donde el vehículo, por causas circunstanciales, abandona de manera violenta e imprevista la vía de circulación por la cual transita. Incluso si por el propio movimiento del vehículo éste cae a una zanja, cuneta, barranca, etcétera.

3.4 Por Clase De Evento

I. Fatal: Cuando uno o más de los involucrados perece.

II. No fatal: cuando uno o más de los involucrados solo sufre lesiones que no ponen en riesgo la vida.

III. Solo Daños: Cuando los involucrados no sufren ninguna lesión, solo existen daños materiales.

3.5 Lugares Donde Ocurren Los Accidentes Viales

Zona Urbana

Es el área habitada o urbanizada que, partiendo de un núcleo central, presenta continuidad física en todas direcciones hasta ser interrumpida, en forma notoria, por terrenos de uso no urbano como bosques, sembradíos o cuerpos de agua. Se caracteriza por presentar asentamientos humanos concentrados

de más de 15,000 habitantes. En estas áreas, se asienta la administración pública, el comercio organizado y la industria. Cuenta con infraestructura, equipamiento y servicios urbanos, tales como drenaje, energía eléctrica, red de agua potable, escuelas, hospitales, áreas verdes y de diversión, etcétera.

Zona Suburbana

Son aquellas zonas donde la población es de 2,500 a 14,999 habitantes, las viviendas se encuentran dispersas y en algunas ocasiones carecen de algunos servicios.

Camino Rural

Camino acondicionado con materiales naturales (piedra bola, tezontle, etcétera), para el tránsito de vehículos y/o personas.

Carretera Estatal

Son aquellas vialidades que integran los planos regionales (estados, provincias, otras divisiones mayores), se denominan también carreteras de alimentación o regionales y tienen como propósito principal servir de acceso a las carreteras troncales y comunicar centros de menor población, producción y mercados en planos regionales.

3.6 Tipo De Víctimas

Conductor: Operador del automóvil, camioneta de pasajeros, microbús, camión urbano de pasajeros, ómnibus, tren eléctrico o trolebús, camioneta de carga, camión de carga, tractor con o sin remolque, ferrocarril, motocicleta, etcétera, involucrados en el accidente.

Pasajero: Personas que son transportadas en algún vehículo de motor, sin considerar al conductor.

Peatón: Es toda persona que transita por sus propios medios de locomoción por alguna calle, avenida, boulevard, glorieta, etcétera.

Ciclista: Considérese a toda aquella persona que va operando o circulando en alguna bicicleta, triciclo, etcétera.

CAPITULO CUARTO

EDUCACIÓN VIAL

4.1 Concepto

La educación vial, considerada como una nueva disciplina pedagógica, debe hacerse llegar a todos los niveles sociales puesto que aporta la suficiente cultura vial para vivir en el seno de una sociedad.

La educación vial tiene como foco principal generar cultura vial, en todos los usuarios de las vías, ya sean conductores, pasajeros, peatones, motociclistas o ciclistas, por lo que incorporarla desde edades tempranas es fundamental, por cuanto en esta etapa es donde se produce la adquisición de hábitos que perdurarán toda la vida. La educación vial corresponde a un conjunto de acciones orientadas a la enseñanza de las reglas, leyes y normativas que los peatones, conductores y pasajeros deben cumplir en la vía pública, y cuya importancia se basa en la garantía de un tránsito

Lo anterior preocupa porque, de no implementar las medidas adecuadas el panorama indica un aumento del número de lesiones y fallecimientos.

Entendemos la seguridad vial, como la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos, cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito.

La seguridad se refiere a aquello que está exento de peligro, daño o riesgo.

Hablar de cultura vial es referimos a la manera en la que las personas se relacionan en las vías, es decir, la interacción de sus pensamientos, sentimientos y acciones cuando transitan en calles o aceras, como conductores o peatones.

Cada sociedad tiene una cultura vial particular, la diferencia de cómo se transita en cada país depende principalmente del desarrollo de la cultura de sus ciudadanos, donde lo básico es que exista cierta estabilidad y control al momento de desplazarse por los espacios de movilización.

Un factor determinante en la cultura vial de cada comunidad, es que existan leyes y normas, que la ciudadanía conozca, comprenda y respete.

Una vía para la ejecución de este factor determinante, es la educación vial, como una competencia la cual se refiere a la adquisición de conocimientos, hábitos y actitudes, en relación con las reglas, normas y señales que regulan la circulación de vehículos y personas que transitan por la vía pública.

La educación vial debe impartirse tanto a conductores como a peatones, pues ambos roles deben interactuar en las calles y dar cumplimiento de las normas viales frente a distintas situaciones.

Toda ciudad necesita la educación vial suficiente para mantener estabilidad y seguridad para los ciudadanos en la vía pública.

Cada persona tiene la responsabilidad de tener el completo conocimiento del reglamento y las normas viales, de esta manera se puede fomentar la convivencia, la tolerancia, el respeto y, a la vez, reducir la falta de control en las vías y el gran porcentaje de accidentes que ocurren día a día.

Alrededor del mundo constantemente se desarrollan estrategias de sensibilización y educación, en la búsqueda de lograr que las personas reconozcan la importancia del tema y el compromiso que deben tener con este problema social, donde por situaciones al parecer sencillas o pequeñas, pueden producirse consecuencias graves y permanentes.

Para poder cumplir con este propósito, es de vital importancia despertar el interés ciudadano, pues como actores principales y usuarios del sistema vial, somos los llamados a acatar las normas y revisar actitudes frente al problema.

Tenemos que aprender a vivir en comunidad, respetando las normas y la vida de las personas, tal como queremos ser respetados.

Una oportunidad para superarnos, es el de poner interés en conocer el reglamento y la Ley del estado de chihuahua, y asistiendo a trazados de educación y seguridad vial con cursos sobre distintos temas que cumplen con las necesidades e intereses de los ciudadanos, en la búsqueda de fortalecer sus capacidades para mejorar su calidad de vida.

El proyecto de educación vial busca contribuir la iniciativa del municipio de chihuahua a través del programa manejamos tu seguridad; la cual tiene como propósito promover el curso de educación vial y darlo a conocer a todos los ciudadanos interesados y a los nuevos solicitantes de licencias y a la vez lograr sensibilizar a dichas personas acerca de la importancia de este tema para el bienestar de nuestra sociedad.

4.2 Programas Del Departamento De Educación Y Cultura Vial

Programa: Conductor Consciente (Operativo De Alcholemia)

Problemática: Que no haya conductores en estado etílico para manejar su vehículo.

Objetivo: Erradicar y crear conciencia en la ciudadanía el no manejar si bebe alguna bebida alcohólica.

Acciones concretas: Erradicación de accidentes viales en la ciudad disminuyendo la tasa de choques.

Frecuencia: Fines de Semana

Programa: Brigadas Escolares

Problema: Pasos peatonales y velocidad de los automovilistas.

Objetivo: Salvaguardar la integridad de los alumnos y demás usuarios de la vía para la prevención de accidentes.

Acciones: Capacitar a los padres de familia y maestros para asegurar la vía escolar.

Frecuencia: De lunes a viernes

Programa: Mini ciudad Vial

Problemática: Falta de conocimiento de educación vial.

Objetivo: Conocimientos básicos de circulación y seguridad vial.

Acciones: Impartición de pláticas de conocimientos básicos de circulación y seguridad vial de manera que puedan aprender jugando.

Frecuencia: Ciclo escolar.

Programa: Auxiliares Viales

Problemática: Accidentes viales en zona escolar.

Objetivo: Brindar seguridad vial a los peatones y otros usuarios de la vía en centros educativos en horarios de mayor tráfico

Acciones: Salvaguardar al peatón y usuarios de la vía en zonas de alto riesgo.

Frecuencia: 2 veces de lunes a viernes en horario escolar.

Programa: Cinturón De Seguridad

Problemática: Evitar un mayor daño en caso de un percance vial.

Objetivo: Logra la conciencia de la ciudadanía ya que lo establece la ley federal de tránsito.

Acciones: El ciudadano toma conciencia en ello.

Frecuencia: Temporalmente cada 3 meses.

Es una técnica de la comunicación visual, que se encarga del estudio de las relaciones funcionales entre los signos de orientación en el espacio y los comportamientos de los individuos ante ellos. Busca obtener una mejor y más rápida

La Asociación Mexicana en Medicina Vial (AMEVI) es la organización no gubernamental responsable de promover la seguridad vial publicando el problema de lesiones causadas por hechos de tránsito, identificando soluciones eficaces y constituyendo alianzas a favor de la seguridad de los mexicanos en materia vial.

Tiene su sede en la ciudad de Chihuahua y es la única sociedad multidisciplinaria en medicina vial de ámbito estatal, dedicada a la investigación, análisis y prevención de los accidentes de tráfico. La asociación es el fundamento de prioridades estratégicas, planes y tareas; el punto de partida para el diseño de trabajos y estructuras de la seguridad vial para el estado de Chihuahua y el resto del territorio nacional.

Dando inicio en el año 2005 integrándose con 128 médicos que cuentan con cedula profesional federal expedida por la dirección general de profesiones, con cedula profesional estatal y el nombramiento como médico oficial tal como lo establece la ley de vialidad y tránsito del estado de Chihuahua.⁸

Como órgano colegiado tiene capacidad jurídica para participar en aspectos sociales legislativos de competencia a los alcances que tiene la sociedad.

⁸ (INEGI, Instituto Nacional Estadístico de Geografía, 2015)

4.3 Señalética

Es una técnica de la comunicación visual, que se encarga del estudio de las relaciones funcionales entre los signos de orientación en el espacio y los comportamientos de los individuos ante ellos. Busca obtener una mejor y más rápida accesibilidad a distintos lugares y servicios.

Sistema de señalamientos viales

El señalamiento restrictivo y preventivo dentro de la Ciudad es insuficiente y en algunos casos no se encuentra dentro la normatividad existente. También en algunos casos el señalamiento informativo no mantiene la continuidad que le permitan al usuario seguir una determinada ruta para ir al sitio a donde desea llegar.

En la Ciudad es notable la gran cantidad de señales que no presentan la visibilidad adecuada a causa de árboles existentes en banquetas y camellones. Dentro del inventario de señalamiento vertical, de los 300 Km. que componen los principales corredores se determina que el 88% se encuentra en buenas condiciones físicas, el 11% en regulares y el 1% en malas condiciones. El señalamiento horizontal presenta deficiencias, ya que el 11% se encuentra en buenas condiciones, el 44% en regulares condiciones y el 45% en condiciones malas, decir, la pintura de las líneas delimitadoras de

carriles y zonas de pasos peatonales, se observan muy deteriorados y/o se carece de estas líneas⁹

Aplicación De Las Señales Viales

Toda señal podrá limitarse a uno o más carriles, mediante marcas en la calle. Cuando exista aparente contradicción, entre una señal aplicable a toda la anchura de la calle que estén autorizados a utilizar los conductores a quienes se dirija esa señal y una señal horizontal cuya aplicación se reserve a un carril delimitado, la preeminencia entre ambas se resolverá a favor de la señal horizontal siempre que dicho carril sea exclusivo, señalizado con una señal de flecha de carril con una única dirección y sentido, o delimitado de forma que desde él solo pueda seguirse, de forma inequívoca, una sola dirección y sentido.¹⁰

Tipos De Señales De Circulación:

Señales Preventivas: Estas señales contienen símbolos o leyendas que tienen como objetivo prevenir a los conductores de vehículos sobre la existencia de algún peligro en el camino.

⁹ (INEGI, Instituto Nacional Estadístico de Geografía, 2015)

¹⁰ (Dirección General de Servicios Técnicos, 2014)

Curva Inversa

Se usa para indicar la presencia de dos curvas consecutivas de dirección contraria; indicará si es derecha-izquierda o izquierda-derecha.



Camino Sinuoso

Indicará si existen tres o más curvas inversas consecutivamente.



Cruce De Caminos

Indica la intersección a nivel de dos caminos. El camino principal se mostrará con la línea ancha y el secundario en el que se tenga que hacer ALTO o CEDER EL PASO, con la línea más angosta.



Entronque En T

Se utilizará para indicar una intersección a nivel de tres ramas, cuando el ramal que entronca sea normal o tenga un ángulo de esviaje hasta de 30°. El camino principal se indicará con línea ancha y el secundario en el que se tenga que hacer ALTO o CEDER EL PASO, con una línea 50% más angosta. El símbolo deberá indicar si el ramal entronca por el lado derecho, izquierdo o de frente.



Entronque En Delta

Se utilizará para indicar una intersección a nivel de tres ramas. El camino principal se indicará con línea ancha y el secundario en el que se tenga



que hacer ALTO o CEDER EL PASO, con una línea 50% más angosta. El símbolo deberá indicar si las ramas entroncan por el lado derecho, el izquierdo o al frente.

Entronque Lateral Oblicuo

Se utilizará para indicar una intersección a nivel de tres ramas, cuando el ramal que entronca tenga un ángulo de esviaje mayor de 30°. El camino principal se indicará con línea ancha y el secundario en el que se tenga que hacer ALTO o CEDER EL PASO, con una línea 50% más angosta. El símbolo indicará si el entronque lateral es por la derecha o por la izquierda.



Entronque En Y

Se utilizará para indicar la bifurcación de un camino. El camino principal se indicará con línea ancha y el secundario en el que se tenga que hacer ALTO o CEDER EL PASO, con una línea 50% más angosta.



Glorieta

Se usará para indicar una intersección a nivel de dos o más caminos que tenga una isleta central de forma circular o semejante.



Incorporación Del Tránsito

Se usará para indicar la proximidad de una confluencia, derecha o izquierda, por donde se incorporará un volumen de tránsito en el mismo sentido. El símbolo mostrará si la confluencia es por el lado derecho o por el izquierdo.



Salida

Se usará para indicar la proximidad de una salida en los caminos de acceso controlado. El símbolo indicará si la salida es por la derecha o por la izquierda.



Estrechamiento Simétrico

Se usará para indicar una reducción simétrica en la anchura del camino, ya sea disminuyendo el número de carriles o simplemente las dimensiones de la sección transversal.



Estrechamiento Asimétrico

Se utilizará para indicar una reducción asimétrica de la anchura del camino, ya sea disminuyendo el número de carriles o simplemente las dimensiones de la sección transversal. El símbolo indicará si el estrechamiento es a la derecha o a la izquierda.



Puente Móvil

Se usará para indicar la proximidad de un puente cuyo sistema de piso pueda estar momentáneamente desplazado, horizontal o verticalmente, para permitir el paso de embarcaciones.



Puente Angosto

Se utilizará para indicar la proximidad de un puente cuya anchura entre guardamiesas sea menor a la de la calzada del camino.



Anchura Libre

Se utilizará para indicar la proximidad de pasos estrechos o estructuras angostas que no permitan la circulación simultánea de dos vehículos.



La anchura libre aproximada al decímetro inferior se indicará en un tablero adicional.

Altura Libre

Se utilizará para indicar la proximidad de un paso inferior o cualquier otra estructura cuyo espacio libre vertical sea menor de 4.30 metros.



La altura libre, aproximada al decímetro inferior, se indicará en un tablero adicional.

Vado

Se utilizará para indicar la proximidad de un vado en el camino.



Termina Pavimento

Se utilizará para indicar la proximidad de la terminación de pavimento.



Superficie Derrapante

Se utilizará para indicar la proximidad de un tramo con pavimento resbaloso. Esta señal será temporal y se retirará tan pronto como la condición que indica haya desaparecido.



Pendiente Peligrosa

Se utilizará para indicar la proximidad de una pendiente descendente en la cual se requiera frenar constantemente, de preferencia con motor.



Zona De Derrumbes

Se utilizará para indicar la presencia de un tramo de camino en el cual existen posibilidades de encontrar derrumbes. El símbolo indicará si el derrumbe es por la derecha o por la izquierda.



Alto Próximo

Se utilizará para indicar la proximidad de una señal de alto cuando ésta última no sea visible a una distancia suficiente para que el conductor pueda parar en el lugar mismo de la restricción.



Peatones

Se utilizará para indicar la proximidad de lugares frecuentados por peatones, o bien de un cruce especialmente destinado a ellos.



Escolares

Se utilizará para indicar la proximidad de una zona frecuentada por escolares, o bien de un cruce especialmente destinado a ellos.



Ganado

Se utilizará para indicar la proximidad de un tramo frecuentado por ganado, o bien la existencia de un cruce para el mismo.



Cruce De Ferrocarril

Se utilizará para indicar la proximidad de un paso de ferrocarril a nivel.



Maquinaria Agrícola

Se utilizará para indicar la proximidad de un tramo frecuentado por maquinaria agrícola o bien de un cruce destinado para la misma.



Semáforo

Se usará antes de las intersecciones aisladas que estén controladas por semáforos, o cuando se entra a una zona donde no se espera encontrarlos.



Camino Dividido

Se usará para indicar el principio o el final de un camino dividido con faja separadora central. Según la posición del símbolo, se indicará el inicio o la terminación del tramo dividido.



Ciclistas

Se utilizará para indicar la proximidad de un lugar frecuentado por ciclistas, o bien de un cruce especialmente destinado a ellos.



Dirección General de Servicios Técnicos, (2014, p. 60-70)

Grava Suelta

Se usará para indicar la proximidad de un tramo en el que existe grava suelta sobre la superficie de rodamiento.



Señales Restrictivas

Estas señales están fijadas en postes, con símbolos o leyendas que tienen por objeto indicar al usuario, tanto en zona rural como urbana, la existencia de limitaciones físicas o prohibiciones reglamentarias que regulan el tránsito.

Alto

El uso de esta señal deberá determinarse siempre mediante un estudio de las condiciones locales del tránsito. En general, esta señal deberá colocarse en los siguientes casos de intersecciones a nivel:



- 1.- En el cruce de dos carreteras principales.

- 2.- En el entronque de un camino secundario con una carretera principal.
- 3.- En el cruce de una carretera con una vía férrea.
- 4.- En intersecciones urbanas en donde la posibilidad de accidentes haga necesario el uso de esta señal.

En todos los casos, la señal se colocará sobre el camino o calle de menor volumen de tránsito, en el lugar preciso donde deben detenerse los vehículos.

Ceda El Paso

El uso de esta señal deberá determinarse siempre mediante un estudio de las condiciones locales del tránsito. Esta señal indicará que el conductor debe detenerse o aminorar la velocidad de su vehículo, cuando sea necesario ceder el paso al tránsito al que se incorpora o cruza. La señal de Ceda el Paso no debe considerarse como un sustituto de la señal de alto, cuando ésta sea necesaria.



Inspección

Se utilizará para indicar a determinados conductores que deberán detenerse en el lugar para revisión por parte de las autoridades correspondientes. Cada señal llevará un tablero adicional con la leyenda respectiva, tal como ADUANA, BASCULA, FISCAL, FORESTAL, POLICÍA, etc.



Velocidad

Se utilizará para indicar el límite máximo de la velocidad que se fije en el tramo de la carretera o vía urbana, el cual será expresado en múltiplos de 10 con la abreviatura Km./h, con excepción de la velocidad límite de 95 Km./h que únicamente se usará para regular la circulación de los autobuses.



Circulación

Se usará en aquellas intersecciones donde sea necesario indicar la obligación de circular en el sentido mostrado, a fin de evitar la invasión de un carril con circulación contraria. La flecha se colocará horizontal o inclinada indicando el sentido del tránsito.



Circulación

Se usará al inicio de una faja separadora central de un camino dividido para indicar la obligación de circular en el sentido mostrado.



Sólo Vuelta Izquierda

Se usará en ciertas intersecciones para indicar que uno o más carriles deberán usarse exclusivamente para vuelta izquierda y no deberán ser ocupados por vehículos que sigan de frente.



Conserve Su Derecha

Se empleará para indicar a los conductores de camiones que deben transitar por el carril de su derecha, con el fin de dejar libre el carril o carriles de la izquierda para el tránsito de vehículos ligeros.



Doble Circulación

Se utilizará en aquellas vías de un sólo sentido, cuando cambien a un tramo de dos carriles en el que se permita la doble circulación.

Deberá colocarse al inicio del tramo aludido.



Altura Libre Restringida

Se utilizará para indicar que la altura libre de un paso inferior u otra estructura es menor de 4.30 m, y deberá ser colocada en la estructura. La dimensión se indicará en metros con aproximación al decímetro inferior.



Peso Restringido

Se utilizará en los puentes u otros lugares del camino donde sea necesario limitar el peso de los vehículos, ya sea por la capacidad de los puentes o por la de la superficie de rodamiento. La señal llevará un



tablero adicional en la que se indicará si el peso permitido se refiere al peso máximo del vehículo o al peso máximo por eje. Se usará además una señal igual anticipada, indicando en el tablero adicional la distancia a la que se

Prohibida La Vuelta A La Derecha

Se utilizará en aquellos lugares donde no se permita la vuelta a la derecha, ya sea por tratarse de una circulación de sentido contrario o, en casos específicos, para no interferir con otros movimientos importantes.



Prohibido El Retomo

Se utilizará en aquellas arterias donde la vuelta en "U" pueda representar un riesgo mayor o causar inconvenientes al tránsito de vehículos.



Prohibido Seguir De Frente

Se empleará al inicio de una calle o carretera en las que no se permita el tránsito de frente, principalmente por el cambio en el sentido de circulación.



Prohibido El Paso A Bicicletas, Vehículos Pesados Y Motocicletas

Se usará para indicar que se prohíbe la circulación de dichos vehículos en determinado tramo de la carretera o calle. Deberá colocarse al inicio del tramo de referencia.



Prohibido El Paso De Vehículos De Tracción Animal

Se usará para indicar que se prohíbe la circulación de dichos Vehículos sobre la carretera.



Prohibido El Paso De Maquinaria Agrícola

Se usará para indicar que se prohíbe la circulación de dicha maquinaria sobre la carretera



Prohibido El Paso A Bicicletas

Se usará en aquellos caminos o calles donde se prohíba la circulación de este tipo de vehículos.



Prohibido El Paso De Peatones

Se usará en aquellos sitios en los que el tránsito de vehículos haga peligroso el paso o cruce de peatones y éstos tengan otro lugar por donde transitar o cruzar. Esta señal deberá ser colocada de manera que solo sea visible por los peatones.



Prohibido El Paso De Vehículos Pesados

Se empleará al principio de rutas en las que no se permita el paso de vehículos pesados. A partir de este punto, dichos vehículos deberán disponer de una ruta alterna, la cual se indicará mediante una señal informativa anticipada.



Prohibido El Uso De Señales Acústicas

Se utilizará para indicar a los usuarios la prohibición de sonar la bocina, ejemplo para prevenir un accidente.



4.4 Causales De Accidentes Viales

Uso del celular: Los conductores pueden observar el entorno que les rodea, pero no pueden ver o procesar la mitad de la información, a esto se le llama "ceguera por falta de atención".

Alcohol o uso de drogas: Ninguna persona podrá conducir o maniobrar un vehículo con una cantidad de alcohol en aire expirado superior a los .089 miligramos por litro.

Los estados de ebriedad se clasifican en:

- I. Primer grado de .090 a .139 % BAC miligramos por litro de concentración de alcohol en sangre.
- II. Segundo grado: de .140 a .229% BAC
- III. Tercer grado .230% BAC en adelante

Exceso de velocidad: Los límites de velocidad son unos valores máximos o mínimos que se establecen para la marcha de un vehículo por un tipo de vía determinado.

20 km: Para dar vuelta, tiene preferencia de paso el peatón

30 km: Escuelas, parques, hospitales, templos, parques infantiles, y lugares de esparcimiento.

40km: Zona urbana, colonias o áreas residenciales, donde no exista señalamiento.

60 km: Calles de preferencia, secundarias y laterales

70 km: Periféricos, anillos de circulación, vías de acceso rápido, avenidas

110 km Carreteras de 60 a 110 km/hr

Desconocimiento de la señalización: su objetivo informar a los usuarios sobre el nombre y la ubicación de cada uno de los destinos que se presentan a lo largo de su recorrido.

Cansancio

Fumar

Comer y/o beber

inexperiencia

CAPITULO QUINTO

INFRACCIONES

Concepto:

Una infracción de tránsito es un citatorio o el citatorio emitido a un violador de una o más infracciones de tránsito (leyes aplicables a vehículos de motor). El citatorio o emplazamiento, expedido por un oficial de policía o un representante autorizado del Gobierno, es una orden para comparecer ante un juez (magistrado). Después de ser emitido el citatorio o emplazamiento, la persona acusada de violar la ley puede permanecer libre mientras se encuentra pendiente de comparecer ante el Tribunal.¹¹

5.1 Comunes:

- Estacionamiento:
 - Donde exista señalamiento prohibitivo.
 - En amarillo.
- Falta de luces delantera o traseras.
- Falta de placas o colocarlas en un lugar no destinado para ello.

¹¹ Abogado.com

- Falta de tarjeta de circulación.
- Falta de seguro.
- Conducir sin licencia o que esté vencida.
- No usar cinturón de seguridad.
- Uso de celular

5.2 Graves

- Agresión verbal o física.
- Choque, atropello o volcadura.
- Estado de ebriedad 1er., 2o. o 3er. grado.
- Exceso de velocidad.
- Zona azul
- El darse a la fuga, cuando el conductor abandone el lugar del accidente
- Realizar competencias o arranques de vehículos en la vía pública
- Conducir fuera de horario establecido
- Llevar instaladas placas de circulación que no correspondan al vehículo

5.3 Tipos de sanciones o amonestaciones:

1. Amonestación verbal o escrita
2. Multa
3. Remisión y retención de vehículos
4. Suspensión de licencia de conducir
5. Cancelación de la licencia de conducir
6. Arresto hasta por treinta y seis horas y;
7. Trabajos en beneficio de la comunidad

5.4 Requisitos de una boleta de infracción:

Para que una boleta sea válida deberá estar fundada y motivada, citando en día y hora determinado a fin de que la persona acuda y sea escuchado en audiencia por la autoridad competente.

1. Nombre y domicilio del conductor, este se exceptuará cuando el conductor se niegue a proporcionarlo.
2. Marca, línea, color y matrícula de circulación del vehículo
3. Día, hora y lugar en que se cometió la infracción;
4. Nombre y número de identificación del oficial de tránsito que la elaboro, y
5. La información de si se retuvo algún documento, y en su caso cual fuere.

PROPUESTAS

A nivel mundial, una tercera parte de los lesionados por accidentes de tránsito son personas que resultan atropelladas. A continuación, se enlistan algunas recomendaciones para la solución a la problemática vial.

Para evitar accidentes viales, estas son algunos de los puntos que se deben tener en cuenta:

- ✓ Mayor difusión de los programas de educación y seguridad vial a todos los niveles.
- ✓ Difusión de las leyes y reglamentos de tránsito.
- ✓ Campañas viales para reducir los accidentes viales
- ✓ Implementar el curso de obtención de licencia a los usuarios que van a renovar su licencia.
- ✓ Incrementar la conciencia sobre un problema o una conducta
- ✓ Incrementar el nivel de información sobre un tema o asunto
- ✓ Contribuir a formar creencias, sobre todo donde éstas no están arraigadas

ANEXO Y TABLAS

Personas fallecidas por accidentes

| Comparación de Muertos | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total |
| 2016 | 1 | 6 | 2 | 8 | 0 | 5 | 4 | 6 | 2 | 3 | 5 | 2 | 44 |
| 2017 | 6 | 5 | 4 | 2 | 10 | 4 | 4 | 9 | 5 | 5 | 0 | 7 | 61 |
| 2018 | 5 | 8 | 4 | 5 | 5 | 4 | 12 | 2 | 2 | 11 | 10 | 11 | 79 |
| 2019 | 4 | 3 | 5 | 6 | 5 | 7 | 5 | 8 | 8 | 5 | 8 | 5 | 69 |
| 2020 | 6 | 3 | 3 | 7 | 6 | 6 | 3 | 5 | 6 | 3 | 4 | 2 | 54 |
| 2021 | 7 | 6 | 6 | 6 | 6 | 8 | 3 | 4 | 10 | 5 | 5 | 10 | 76 |
| 2022 | 8 | 6 | 6 | 8 | | | | | | | | | 28 |

Accidentes por exceso de velocidad

| Comparación de accidentes por exceso de velocidad | | | | | | | | | | | | | |
|---|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-----|-------|
| | Ene | Feb | Mar | Abr | May | Jun | Jul | Ago | Sep | Oct | Nov | Dic | Total |
| 2016 | 114 | 131 | 136 | 138 | 145 | 132 | 97 | 87 | 104 | 114 | 94 | 104 | 1396 |
| 2017 | 102 | 116 | 130 | 88 | 139 | 104 | 71 | 68 | 107 | 113 | 97 | 94 | 1229 |
| 2018 | 100 | 114 | 122 | 85 | 102 | 93 | 93 | 64 | 63 | 72 | 79 | 65 | 1052 |
| 2019 | 70 | 54 | 61 | 47 | 73 | 59 | 54 | 48 | 53 | 39 | 29 | 47 | 634 |
| 2020 | 50 | 50 | 43 | 30 | 31 | 24 | 36 | 46 | 42 | 47 | 39 | 42 | 480 |
| 2021 | 51 | 28 | 102 | 72 | 70 | 57 | 43 | 79 | 63 | 58 | 53 | 92 | 768 |
| 2022 | 76 | 73 | 78 | 69 | | | | | | | | | 296 |

Eventos por causa

| VARIABLE | ENTIDAD | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|--------------------------------------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Total de eventos (absoluto) | Chihuahua | 31,666 | 28,631 | 25,938 | 28,169 | 22,175 |
| Conductor (absoluto) | Chihuahua | 21,555 | 18,584 | 19,541 | 21,289 | 20,600 |
| Peatón o pasajero (absoluto) | Chihuahua | 334 | 410 | 352 | 240 | 152 |
| Falla del vehículo (absoluto) | Chihuahua | 311 | 524 | 466 | 292 | 201 |
| Mala condición del camino (absoluto) | Chihuahua | 386 | 667 | 518 | 569 | 285 |
| Otras causas (absoluto) | Chihuahua | 9,080 | 8,446 | 5,061 | 5,779 | 937 |

Eventos tipo de accidente

| VARIABLE | ENTIDAD | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-------------------------------------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Total, de eventos (absoluto) | Chihuahua | 31,666 | 28,631 | 25,938 | 28,169 | 22,175 |
| Colisión con vehículo (absoluto) | Chihuahua | 23,671 | 20,554 | 18,569 | 20,631 | 15,948 |
| Colisión con peatón (absoluto) | Chihuahua | 1,444 | 1,355 | 1,237 | 1,260 | 909 |
| Colisión con animal (absoluto) | Chihuahua | 88 | 88 | 77 | 92 | 96 |
| Colisión con objeto fijo (absoluto) | Chihuahua | 2,853 | 2,861 | 2,541 | 5,514 | 2,083 |
| Volcadura (absoluto) | Chihuahua | 796 | 832 | 791 | 884 | 795 |
| Caída de pasajero (absoluto) | Chihuahua | 181 | 163 | 136 | 137 | 136 |
| Salida del camino (absoluto) | Chihuahua | 368 | 379 | 380 | 417 | 319 |

Por tipo de accidente

| VARIABLE | ENTIDAD | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|-----------------------------|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|
| Total de eventos (absoluto) | Chihuahua | 31,666 | 28,631 | 25,938 | 28,169 | 22,175 |
| Fatal (absoluto) | Chihuahua | 286 | 268 | 270 | 263 | 263 |
| No fatal (absoluto) | Chihuahua | 6,893 | 6,384 | 5,917 | 6,205 | 4,244 |
| Solo daños (absoluto) | Chihuahua | 24,487 | 21,979 | 19,751 | 21,701 | 17,666 |

Número de víctimas

| VARIABLE | ENTIDAD | 2016 | 2017 | 2018 | 2019 | 2020 |
|------------------------------|-----------|------|------|------|------|------|
| Total de víctimas (absoluto) | Chihuahua | 319 | 325 | 294 | 293 | 288 |
| Conductor (absoluto) | Chihuahua | 118 | 167 | 109 | 124 | 128 |
| Pasajero (absoluto) | Chihuahua | 64 | 66 | 67 | 72 | 69 |
| Peatón (absoluto) | Chihuahua | 124 | 86 | 99 | 90 | 88 |
| Ciclista (absoluto) | Chihuahua | 12 | 5 | 16 | 5 | 2 |
| Otras víctimas (absoluto) | Chihuahua | 1 | 1 | 3 | 2 | 1 |
| Total de víctima (absoluto) | Chihuahua | 9835 | 9044 | 8323 | 8627 | 5788 |

Valor de las infracciones:

| Infracción | Valor en Unidad de Medida y Actualización (UMA) |
|--|---|
| Falta de un faro delantero | De 4 a 6 |
| Falta de llanta de refaccion o de herramienta indispensable para el cambio | De 4 a 6 |
| Falta de una placa | De 5 a 7 |
| Falta de ambas placas | De 9 a 13 |
| Falta de tarjeta de circulación vigente | De 3 a 5 |
| Conducir sin licencia o licencia vencida | De 7 a 11 |
| No usar cinturón de seguridad | De 8 a 11 |
| No utilizar casco el conductor y/o acompañante en motocicleta | De 6 a 13 |
| Ingerir bebidas alcohólicas durante la conducción | De 7 a 9 |
| Manejar en algún grado de ebriedad | De 41 a 101 |
| Manejar estando suspendida o cancelada la licencia de conducir | De 51 a 101 |
| Omitir alto reglamentario | De 7 a 11 |

CONCLUSIÓN

ÚNICA. - En la ciudad de Chihuahua se presenta un problema en materia de seguridad vial, las personas no cuentan con la educación básica de vialidades y no respetan los señalamientos al cruzar una calle esto genera una alta incidencia en accidentes viales culminando con la muerte de peatones.

La reducción de la velocidad de los vehículos, la separación de los peatones del resto del tránsito, el incremento de la visibilidad de los peatones, la inducción al cambio de las pautas de conducta por conductores mediante la educación pública y una estricta aplicación de la ley, así como la adecuación del diseño de los vehículos y la mejora de la atención a los heridos son intervenciones que han resultado eficaces.

Las necesidades de los grupos especiales de peatones, tales como niños y personas mayores y discapacitadas deben tener prioridad cuando se proyectan y aplican las medidas en peatones. Las repercusiones que representan los accidentes y muertes por peatones impactan en diversas esferas de la vida económica y social del individuo, de la familia y del País entero.

El impacto en el retiro de las fotos multas se puede apreciar en el aumento en los accidentes, ya que en el trimestre en que operaron las fotos multas la cantidad de accidentes por mes fueron menos de 900, pero durante el mes de mayo, cuando más personas se enteraron de que las cámaras dejaron de operar, el número de accidentes se fue a mil 100, es decir 200 por ciento más.

Las proyecciones muestran que, entre 2000 y 2020, las muertes resultantes del tránsito descenderán en torno al 30% en los países de ingresos altos, pero aumentarán considerablemente en los de ingresos bajos y medianos. De no emprenderse las acciones pertinentes, se prevé que, en 2020, las lesiones causadas por este evento sean el tercer responsable de la carga mundial de morbilidad y lesiones

Es importante que se realicen operativos de vialidad y patrullaje en la ciudad con la finalidad de prevenir y disminuir las muertes por peatones en la ciudad.

La policía vial, en coordinación con la Intendencia, debe realizar acciones de control en la venta y consumo de bebidas alcohólicas. Es importante también que se revise periódicamente el estado de la señalización de tránsito y se elaboren folletos informativos de difusión masiva sobre la obligación que tienen los ciudadanos de respetarlas.

BIBLIOGRAFÍA

1. Ley de Vialidad y Tránsito para el Estado de Chihuahua, H. Congreso del Estado Secretaría de Servicios Jurídico Legislativos.
2. Ley De Seguridad Privada Para El Estado De Chihuahua. H. Congreso del Estado Secretaría de Servicios Jurídico Legislativos y División de Documentación y Biblioteca. Páginas 4 a la 7
3. Ley General Del Sistema Nacional De Seguridad Pública, Cámara de Diputados del H. Congreso de la Unión. Página 3
4. Instituto Nacional Estadístico De Geografía (INEGI).
5. Dirección de Tránsito y Vialidad del Estado de Chihuahua.
6. Manual de Señalización Vial y Dispositivos de Seguridad, Dirección General de Servicios Técnicos, México año 2014.
7. http://www.cndh.org.mx/sites/all/doc/Recomendaciones/2014/Rec_2014_012.pdf
8. https://www.inegi.org.mx/contenidos/saladeprensa/boletines/2021/accidentes/ACCIDENTES_2021.pdf

9. <https://sice.com/acualidad/el-semaforo-150-anos-de>

10. <https://www.autopista.com/blog/seguridad-vial-un-siglo>

11. <https://www.gob.mx>

12. Informe sobre la Situación de la Seguridad Vial, México 2019

13. [abogado.com/recursos/violaciones-del-traffic/-qu-es-una-infracci-n-de-tansito.html#:](https://abogado.com/recursos/violaciones-del-traffic/-qu-es-una-infracci-n-de-tansito.html#:~:text=Una%20infracci3n%20de%20tr3nsito%20es,aplicables%20a%20veh3culos%20de%20motor).)

~:text=Una%20infracci3n%20de%20tr3nsito%20es,aplicables%20a%20veh3culos%20de%20motor).

Recebi
K. Teane
22-06-22