



Los accidentes de tránsito y la cultura vial

Autora: Maestrante Rosalba Hernández Ibáñez.

Coautora: Dra. Delia Araceli Valadez Sánchez.

Abstract:

This article addresses the problems of the road safety system, from the perspective of a lack of road education for both the public and the authorities involved. It raises the consequences of the lack of knowledge of legal norms on the strengthening of the Rule of Law, as well as the need for those who carry out the application of sanctions to have all the tools to make them effective.

Resumen:

El presente artículo aborda las problemáticas en nuestra entidad federativa del sistema de seguridad vial, desde la perspectiva de una falta de educación en la materia para la ciudadanía y de las autoridades involucradas, plantear las consecuencias del desconocimiento de las normas jurídicas, y la urgente necesidad de establecer programas de prevención para la ciudadanía, así como dotar a los agentes de seguridad vial y autoridades relacionadas, de todas las herramientas necesarias en la aplicación de sanciones para el fortalecimiento del Estado de Derecho.

Palabras clave: Constitución, poder ejecutivo, autoridades administrativas, derechos humanos, sistema de seguridad vial, educación vial, normas jurídicas, programas de prevención, derechos fundamentales, estado de derecho, justicia administrativa, autoridades, accidentes de tráfico, colisión, ciudadanía, causas, efectos y sanciones.

Introducción:

El incremento de vehículos y motocicletas en México ha contribuido a aumentar los incidentes viales, aunado a la falta de una infraestructura adecuada, la concientización de la ciudadanía sobre la educación vial, la prevención de riesgos con el fin de reducir los accidentes de tránsito, entre otros temas. Por lo que consideramos importante en este trabajo de investigación analizar los accidentes de tránsito, su tipología, la importancia de la prevención y la educación vial para disminuir su incidencia y la correcta aplicación de las leyes de la materia para una justa impartición de justicia administrativa.

Es bien sabido que la primera condición que requiere la solución de cualquier tipo de problemática, es conocerlo en sus diferentes elementos, características, causas y efectos y en materia de seguridad vial, no es la excepción. En nuestro país, la movilidad es un concepto emergente en el marco legal en México, ya que hasta antes del año 2012, los antecedentes de instrumentos normativos en relación con la seguridad vial en nuestro país, tienen que ver con los conceptos de: transporte, vialidad y tránsito, lo cual era sumamente limitado y aislado uno del otro.¹

De acuerdo con la Organización Mundial de la Salud (OMS), la seguridad vial está considerada como un asunto de salud pública debido a su importancia, por ello es por lo que los problemas del sistema de seguridad vial son a menudo concebidos desde la perspectiva de la salud y no es para menos, ya que las consecuencias que originan las deficiencias del sistema atentan contra la integridad de las personas e incluso perder la vida.

Sin embargo, por su naturaleza multisectorial, se requiere la participación de distintos actores de gobierno, incluidos los que tienen que ver con salud pública y transporte.² Para ello se creó el Sistema Nacional de Movilidad y Seguridad Vial, el cual es un mecanismo de coordinación entre las autoridades competentes en materia de movilidad

¹ Radiografía de las leyes de movilidad en México. Noviembre 2020. Informe técnico-legal. Encuentro Nacional de Diputados Locales por la Movilidad.

² World Health Organization. Global status report on road safety 2018.

y seguridad vial, de los tres órdenes de gobierno, así como con los sectores de la sociedad en la materia, de acuerdo al artículo 7 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.³

En México durante el año 2022 hubo casi mil accidentes por día, según cifras del INEGI, lo que dejó como saldo 5 mil 181 personas muertas y 91 mil 501 lesionados. Para mayor concientización, dentro de **los estados con mayor número de accidentes en el año 2023 se encuentra Zacatecas**, junto con Baja California Sur, Nayarit, San Luis Potosí, Querétaro, Hidalgo, Oaxaca, Chiapas, Tabasco y Campeche, estados que con un rango de víctimas de 386 a 1,715.⁴

En este último, nuestro estado, la tasa de fallecimiento es de 5.9 por cada 100 mil habitantes, lo cual es **casi el doble del promedio a nivel nacional, que es de 3 decesos al año**. Datos duros para nuestra entidad federativa que obligan a tomar acciones urgentes para disminuir estas cifras.

Por lo que, es inminente realizar acciones de educación y capacitación en materia de seguridad vial, sobre todo en prevención en: hechos de tránsito, difusión de estadísticas, contenido de las normas jurídicas, autoridades relacionadas y las consecuencias en la aplicación de sanciones, tanto penales como administrativas, siempre con el efecto de proporcionar un trato justo y fortalecer la relación que existe entre el Gobierno y el gobernado, a través de un mejor conocimiento de la legislación relacionada.

Desarrollo:

Comencemos por conceptualizar que: “La seguridad vial es el conjunto de medidas, normas, políticas y acciones adoptadas para prevenir los siniestros de tránsito y reducir

³Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el 17 de mayo de 2022 en el Diario Oficial de la Federación. Disponible en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Federal/pdf/wo124595.pdf>. Consultado el 19 de septiembre de 2024.

⁴ INEGI, Gobierno, Seguridad y Justicia. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>. Consultado el 20 de septiembre de 2024.

el riesgo de lesiones y muertes a causa de éstos. [...], de conformidad con al artículo 11 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.⁵

Por su parte, la fracción XXIX del artículo 2 de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, misma que fue adicionada mediante el Decreto número 456 publicado en el periódico oficial, órgano de Gobierno del Estado el 10 de agosto de 2024, define a la seguridad vial como el “Conjunto de políticas y sistemas orientados a controlar los factores de riesgo, con el fin de prevenir y reducir las muertes y lesiones graves ocasionadas por siniestros de tránsito.”⁶

Para adentrarnos más en el tema, el artículo 4 del Reglamento de Tránsito de la Ciudad De México⁷ en su fracción XVII señala que se entiende por: “**hecho de tránsito**, es el evento producido por el tránsito vehicular, en el que interviene por lo menos un vehículo, causando daños materiales, lesiones y/o muerte de personas.” El investigador **Alexander Castro de la Cruz**, señala que **los hechos de tránsito**⁸ más frecuentes son: **las colisiones** de vehículos, motocicletas, bicicletas, con objetos físicos, etc. Las cuales son ocasionadas por una acción negligente o irresponsable de un conductor, de un pasajero o de un peatón, siendo estas las más comunes, aunque también pueden ser provocadas por fallas mecánicas, las condiciones climáticas, las malas condiciones de las vías de comunicación y el cruce de animales durante la circulación. De **las más conocidas** son: colisiones traseras, colisiones frontales, colisiones laterales, colisiones de vehículos por vuelco, colisiones múltiples, colisiones por alcance, colisiones por

⁵ Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el 17 de mayo de 2022 en el Diario Oficial de la Federación. Disponible en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Federal/pdf/wo124595.pdf>. Consultado el 19 de septiembre de 2024.

⁶ DECRETO No. 456 mediante el cual se reforma la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, la Ley de las Instituciones Policiales de la Secretaría de Seguridad Pública del Estado de Zacatecas y la Ley del Sistema Estatal de Seguridad Pública de Zacatecas publicado el 10 de agosto de 2024 en el Periódico Oficial del Estado. Disponible en: <http://periodico.zacatecas.gob.mx/visualizar/aaa2db03-ad05-4b85-8532-333bf50a305f;1.2>

⁷ Reglamento de Tránsito de la Ciudad de México publicado en la Gaceta del Distrito Federal el 17 de agosto de 2015. Disponible en: <https://www.ssc.cdmx.gob.mx/storage/app/media/Transito/Actualizaciones/Reglamento-de-Transito-CDMX.pdf> (05/06/2024. 10:04 horas).

⁸ <https://www.studocu.com/es-mx/document/universidad-etac/metodologia-de-la-investigacion/accidentologia-vial-un-documento-para-saber-mas-acerca-de-los-accidentes-de-transito/648184280> (8 oct. 2024, 17:24 horas).

raspado; así como, por otra parte, tenemos **los atropellos**, que consiste en el encuentro de un vehículo y un peatón, en sus **diferentes tipos**: atropello completo, atropello por movimiento de rotación, atropello por movimiento de proyección, atropello fase de caída y atropello fase de aplastamiento.

Tenemos otra clasificación del mismo investigador **Alexander Castro**, que es importante mencionar, por la **gravedad de los percances**. En cualquier colisión pueden presentarse diferentes grados de gravedad, principalmente a las víctimas; siendo una práctica común tomar como referencia el hecho más severo.

Por ello es por lo que “(...) la seguridad vial debe ser concebida como un sistema social que se caracteriza de manera holística, el cual comprende una variedad de actividades o procesos en los que participan diferentes actores que interactúan entre sí en ambientes físicos, mediante la utilización de medios de transporte motorizados o no motorizados.”⁹

En ese sentido, los problemas de seguridad vial involucran las medidas, normas, políticas y acciones que regulan el derecho a la movilidad, entendida como el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 9 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.

El panorama no es nada alentador, en el 2023 se reportaron alrededor de 40 mil muertes por accidentes de tránsito en México, de acuerdo con la Asociación Mexicana de Instituciones de Seguros (AMIS) y uno de los grupos más afectados son los jóvenes

⁹ Pico Merchán, María Eugenia; González Pérez, Rosa Elena; Patricia, Noreña Aristizábal Olga. 2011. “Seguridad Vial y Peatonal: una aproximación teórica desde la política pública”. Revista “Hacia la promoción de la salud” pp. 222.

entre 15 y 29 años.¹⁰

Así mismo, **el INEGI** reportó que **durante el 2022** hubo casi **mil accidentes por día**. En cuanto al **total de víctimas**, se registraron 5 mil 181 personas muertas y 91 mil 501 lesionados, lo que representa casi 12 muertes y 250 personas lesionadas al día. Para mayor concientización de nuestra área de oportunidad, el mismo INEGI, señala que los estados **con menor número de accidentes en 2022** fueron: Tabasco: 2 mil 578, Zacatecas: 2 mil 421 y Tlaxcala: mil 979; Como se puede notar, dentro de **los estados con menor número de accidentes se encuentra Zacatecas**, situación que no fue alentadora por mucho tiempo, ya que de acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI)¹¹, **para 2023** las entidades **con mayor Índice de fallecimientos** relacionados con accidentes de tránsito son **Sinaloa, Chihuahua, Querétaro, Sonora y Zacatecas**. En este último, nuestro estado, la tasa de fallecimiento es de 5.9 por cada 100 mil habitantes, lo cual es **casi el doble del promedio a nivel nacional, que es de 3 decesos al año**. Datos duros para nuestra entidad federativa que obligan a tomar acciones urgentes para disminuir estas cifras.

Un dato que llama mucho la atención es que este mismo instituto (INEGI) informa que son las mujeres quienes menos accidentes ocasionan, también son las que menos decesos presentan por esta causa. La misma Organización Mundial de Salud (OMS) afirma que **los hombres suelen tener 3 veces más probabilidades de morir** en un accidente de tránsito que las mujeres. Cifra que coincide con las del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que estima que **por cada mujer que muere en un accidente de tráfico fallecen 3 hombres**; cabe destacar que este dato significa el mayor diferencial en cuanto a género por mortalidad a causa de lesiones accidentales¹².

¹⁰ Serrano, Mariel. Jóvenes, los que más fallecen en accidentes viales. Universidad Autónoma de Guadalajara. Disponible en: [https://www.uag.mx/es/mediahub/jovenes-los-que-mas-fallecen-en-accidentes-viales/2024-09#:~:text=En%20el%202023%20se%20reportaron,entre%2015%20y%2029%20a%C3%B1os](https://www.uag.mx/es/mediahub/jovenes-los-que-mas-fallecen-en-accidentes-viales/2024-09#:~:text=En%20el%202023%20se%20reportaron,entre%2015%20y%2029%20a%C3%B1os.). (11/06/2024 18:49 horas).

¹¹ INEGI, Gobierno, Seguridad y Justicia. Disponible en: <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/>. Consultado el 05/06/2024 14:23 horas.

¹² ¿Quiénes chocan más, los hombres o las mujeres? Disponible en: [https://blog.qualitas.com.mx/cultura-vial/quienes-chocan-mas-los-hombres-o-las-mujeres-\(11/06/2024](https://blog.qualitas.com.mx/cultura-vial/quienes-chocan-mas-los-hombres-o-las-mujeres-(11/06/2024) 18:49 horas).

De acuerdo con el último corte del INEGI, con cifras cerradas del 2023, del total de siniestros viales registrados en el país para ese año (377,231), **apenas el 15.8% fueron provocados por mujeres** al volante, en tanto que el **74.4% se atribuyó a la falta de pericia de los hombres**, esto es **4.7 veces más**; en un contexto donde el 90% de las defunciones causadas por accidentes de tránsito se producen en los **países de ingreso bajo y mediano como México**, según la Organización Mundial de la Salud (OMS). Del resto de casos a nivel nacional (9.8%), no se supo el sexo del responsable ya que se dio a la fuga antes de que las autoridades llegaran al punto del siniestro¹³.

Aunado a lo anterior, está comprobado que a la hora de manejar las mujeres suelen ser mucho más responsables que los hombres,¹⁴ sin embargo, al ser más responsables en cuanto a la velocidad al conducir un automóvil suelen ser mucho más precavidas y a veces por ser más lentas pueden generar algún tipo de choque o choques entre varios autos. Lo que es indicativo, que los extremos no son buenos, ni el exceso de velocidad, ni la lentitud en la misma.

De acuerdo con la Comisión Nacional de Seguridad, los **factores que aumentan el riesgo de las lesiones causadas por el tránsito**: 1) El exceso de velocidad, 2) La conducción bajo los efectos del alcohol, 3) Conducir con fatiga, cansancio o sueño, 4) Realizar maniobras imprudentes.¹⁵

Por otro lado, la **aseguradora QUÁLITAS** tiene en su página web, un análisis de los **días con mayor número de accidentes** de tránsito en nuestro país fue: **los viernes, sábados y domingos**, en un horario de las 6 de la tarde y hasta las 12 horas de la mañana. A su vez, **el día con mayor número de víctimas mortales** por un accidente

¹³INEGI, Gobierno, Seguridad y Justicia <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/> (05/06/2024 14:23 horas).

¹⁴https://www.abc.es/ultimas-noticias/abci-estudio-afirma-mujer-mas-responsable-trabajo-y-hombre-mas-teorico-200112190300-67276_noticia.html?ref=https%3A%2F%2Fwww.abc.es%2Fultimas-noticias%2Fabci-estudio-afirma-mujer-mas-responsable-trabajo-y-hombre-mas-teorico-200112190300-67276_noticia.html

INEGI, Gobierno, Seguridad y Justicia <https://www.inegi.org.mx/temas/accidentes/> (05/06/2024 14:23 horas).

¹⁵ Comisión Nacional de Seguridad. 2010. Disponible en:

http://www.cns.gob.mx/portalWebApp/appmanager/portal/desk?nfpb=true&pageLabel=portals_portal_page_m2p1p2&content_id=830068&folderNode=830052&folderNode1=810277. Consultado: 25 sep. 2024, 9:52 p.m.).

vial fue **el domingo**. De acuerdo con el INEGI, el 22.8% de los decesos registrados ocurrieron durante este día. Mientras que **el martes es el día con menor número de accidentes** mortales en el: “Principales causas de los Accidentes Viales en México”.¹⁶

Esta misma aseguradora, **QUÁLITAS**, explica en su web, las consecuencias de sufrir un accidente de auto. Primero: **se ve afectado el estado físico de los involucrados**. Segundo, **hay fuertes consecuencias económicas para reparar los daños**. A continuación, explicamos las consecuencias de ambas situaciones¹⁷.

A) Consecuencias físicas de accidentes de autos: 1) Pérdida de una extremidad, 2) Se pierde la capacidad de caminar, 3) Estado vegetativo, y 4) La muerte. Esas son algunas consecuencias, pues todo depende de la magnitud del accidente. Si bien, la gravedad de un accidente de auto es diferente a la de uno en moto por la exposición, las lesiones pueden ser igual de graves.

B) Consecuencias económicas de accidentes de autos: 1) Deudas de hospital, 2) Daños a la vía pública, 3) Reparación del vehículo, 4) Tratamiento de recuperación, y 5) Gastos en caso de muerte (**un seguro para auto puede ayudar a que todas esas consecuencias, sean menos pesado el proceso**).

En ese sentido, los problemas de seguridad vial involucran: las medidas, las normas, las

¹⁶https://www.google.com/search?q=d%C3%ADas+con+mayor+n%C3%BAmero+de+accidentes+de+tr%C3%A1nsito+en+nuestro+pa%C3%ADs+fue%3A+los+viernes%2C+s%C3%A1bados+y+domingos%2C+en+un+horario+de+las+6+de+la+tarde+y+hasta+las+12+horas+de+la+ma%C3%B1ana.+A+su+vez%2C+el+d%C3%ADa+con+mayor+n%C3%BAmero+de+v%C3%ADctimas+mortales+por+un+accidente+vial+fue+el+domingo.+De+acuerdo+con+el+INEGI%2C+el+22.8%25+de+los+decesos+registrados+ocurrieron+durante+este+d%C3%ADa.+Mientras+que+el+martes+es+el+d%C3%ADa+con+menor+n%C3%BAmero+de+accidentes+mortales+en+el%3A+%E2%80%9CPrincipales+causas+de+los+Accidentes+Viales+en+M%C3%A9xico&oq=d%C3%ADas+con+mayor+n%C3%BAmero+de+accidente+de+tr%C3%A1nsito+en+nuestro+pa%C3%ADs+fue%3A+los+viernes%2C+s%C3%A1bados+y+domingos%2C+en+un+horario+de+las+6+de+la+tarde+y+hasta+las+12+horas+de+la+ma%C3%B1ana.+A+su+vez%2C+el+d%C3%ADa+con+mayor+n%C3%BAmero+de+v%C3%ADctimas+mortales+por+un+accidente+vial+fue+el+domingo.+De+acuerdo+con+el+INEGI%2C+el+22.8%25+de+los+decesos+registrados+ocurrieron+durante+este+d%C3%ADa.+Mientras+que+el+martes+es+el+d%C3%ADa+con+menor+n%C3%BAmero+de+accidentes+mortales+en+el%3A+%E2%80%9CPrincipales+causas+de+los+Accidentes+Viales+en+M%C3%A9xico&gs_lcrp=EgZjaHJvbWUyBggAEEUYOdIBCDE2NjNqMG0oqAIAAsAIB&sourceid=chrome&ie=UTF-8 fecha y hora de consulta: 05/06/2024, 10:04 hrs. (05/06/2024, 10:04 hrs).

¹⁷https://gnpautos.mx/blog/estadisticas-de-accidentes-de-autos/Amero+de+v%C3%ADctimas+mortales+por+un+accidente+vial+fue+el+domingo.+De+acuerdo+con+el+INEGI%2C+el+22.8%25+de+los+decesos+registrados+ocurrieron+durante+este+d%C3%ADa.+Mientras+que+el+martes+es+el+d%C3%ADa+con+menor+n%C3%BAmero+de+accidentes+mortales+en+el%3A+%E2%80%9CPrincipales+causas+de+los+Accidentes+Viales+en+M%C3%A9xico&oq=d%C3%ADas+con+mayor+n%C3%BAmero+de+accidente+de+tr%C3%A1nsito+en+nuestro+pa%C3%ADs+fue%3A+los+viernes%2C+s%C3%A1bados+y+domingos%2C+en+un+horario+de+las+6+de+la+tarde+y+hasta+las+12+horas+de+la+ma%C3%B1ana.+A+su+vez%2C+el+d%C3%ADa+con+mayor+n%C3%BAmero+de+v%C3%ADctimas+mortales+por+un+accidente+vial+fue+el+domingo.+De+acuerdo+con+el+INEGI%2C+el+22.8%25+de+los+decesos+registrados+ocurrieron+durante+este+d%C3%ADa.+Mientras+que+el+martes+es+el+d%C3%ADa+con+menor+n%C3%BAmero+de+accidentes+mortales+en+el%3A+%E2%80%9CPrincipales+causas+de+los+Accidentes+Viales+en+M%C3%A9xico&gs_lcrp=EgZjaHJvbWUyBggAEEUYOdIBCDE2NjNqMG0oqAIAAsAIB&sourceid=chrome&ie=UTF-8 fecha y hora de consulta: 05/06/2024, 10:04 hrs. (05/06/2024, 10:04 hrs).

políticas y las acciones que regulan el derecho a la movilidad, entendida como el derecho de toda persona a trasladarse y a disponer de un sistema integral de movilidad de calidad, suficiente y accesible que, en condiciones de igualdad y sostenibilidad, permita el desplazamiento de personas, bienes y mercancías, el cual deberá contribuir al ejercicio y garantía de los demás derechos humanos, por lo que las personas serán el centro del diseño y del desarrollo de los planes, programas, estrategias y acciones en la materia, de conformidad con lo dispuesto por el artículo 9 de la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial.¹⁸

Por lo tanto, al existir numerosos factores que interactúan entre sí y que permiten que un determinado sistema de seguridad vial tenga éxito o fracase, también se deben de involucrar los diversos sujetos que participan en dicho sistema.

Entonces el principal problema que lacera el correcto funcionamiento del sistema es el incumplimiento de las normas, por parte de la ciudadanía. Después de identificar este enorme problema lo más lógico sería buscar la causa que le da origen. Pudiéramos entrar en un debate filosófico de la motivación ética o sociológica que impulsa a los ciudadanos para actuar de determinada manera, sin embargo, la explicación más sencilla que podríamos encontrar, quizá sea el desconocimiento de la ley.

En primera instancia, al hablar de los sujetos involucrados podemos referirnos, por un lado, al Estado, el cual se divide en el Poder Ejecutivo, Legislativo y Judicial. El Poder Legislativo es el encargado de elaborar las leyes que enuncian los derechos y obligaciones en materia de seguridad vial; el Poder Ejecutivo tiene la facultad de ejecutar el cumplimiento de dichas leyes y de emitir los reglamentos correspondientes. Por su parte, el Poder Judicial puede estar relacionado con la seguridad vial cuando existen circunstancias de carácter penal o administrativo.

De lo anterior, podemos concluir que las Leyes aplicables en materia de seguridad vial

¹⁸ Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, publicada el 17 de mayo de 2022 en el Diario Oficial de la Federación. Disponible en: <http://www.ordenjuridico.gob.mx/Documentos/Federal/pdf/wo124595.pdf>. Consultado: 19 sep. 2024.

para el caso de Zacatecas, facultan al Poder Ejecutivo local, a través de diversas dependencias de la administración pública centralizada y paraestatal, principalmente a la Secretaría de Seguridad Pública a través de la Dirección de la Policía de Seguridad Vial; recientemente denominada Policía Vial Preventiva.¹⁹

De tal forma que corresponde a dicho ente la implementación de programas y campañas de educación vial dirigidos a la ciudadanía, con la finalidad de generar una cultura vial que garantice el derecho a la movilidad de las personas.

Un ejemplo de ello fue la campaña implementada desde febrero de 2023 denominada “*La vida no tiene reversa*”, la cual busca crear conciencia tanto en automovilistas como en motociclistas y peatones sobre la importancia de **respetar las normas y legislación vial**. En vista de ello, el estado de Zacatecas recomienda a los peatones usar los puentes destinados al paso de personas, cruzar sobre los pasos de cebra y respetar los semáforos, se han implementado operativos de reducción de velocidad en avenidas con gran afluencia y alcoholímetros. Francisco Oswaldo Caldera Murillo, titular de la Dirección de Policía de Seguridad Vial del estado, ahora Policía Vial Preventiva, asegura que la campaña ha contribuido principalmente a la disminución de sanciones por manejar en estado de ebriedad.²⁰

Otra de las acciones que se han implementado por parte de la Dirección de Policía Vial Preventiva, en coordinación con el Sistema Estatal para el Desarrollo Integral de la Familia, fue el curso de verano y seguridad vial, mismo que tuvo inicio desde el 19 de julio de 2023.

Durante esos días, los asistentes adquirieron conocimientos teóricos y prácticos en materia de seguridad vial, primeros auxilios, conducción vehicular y mecánica básica. Al

¹⁹ DECRETO No. 456 mediante el cual se reforma la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, la Ley de las Instituciones Policiales de la Secretaría de Seguridad Pública del Estado de Zacatecas y la Ley del Sistema Estatal de Seguridad Pública de Zacatecas publicado el 10 agosto 2024 en el Periódico Oficial del Estado. Disponible en: <http://periodico.zacatecas.gob.mx/visualizar/aaa2db03-ad05-4b85-8532-333bf50a305f;1.2>

²⁰ Gobierno del Estado de Zacatecas. “Refuerza Gobierno de Zacatecas operativos viales mediante la campaña La vida no tiene reversa”. <https://www.zacatecas.gob.mx/refuerza-gobierno-de-zacatecas-operativos-viales-mediante-la-campana-la-vida-no-tiene-reversa/>

finalizar el curso, se les otorgó su licencia de manejo o renovación de esta, bajo una cuota de recuperación.²¹

Es así como a través de las políticas públicas se contribuye mejorar la cultura vial en la población, ya que, la responsabilidad del buen funcionamiento del sistema de seguridad vial, no solamente es de las autoridades, sino que una parte fundamental es de los ciudadanos. Se habla precisamente del término “ciudadanía” porque es a partir de la mayoría de edad que se adquieren mayores obligaciones. Por ejemplo, en materia de seguridad vial, al cumplir la mayoría de edad se puede obtener una licencia para conducir. Esto se encuentra normado en el artículo 82 del Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas.²²

De tal forma que dicha condición, no solamente trae consigo la adquisición de derechos y obligaciones de carácter político-electoral, estipulados en el artículo 35 y 36 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos, sino que, de forma social y jurídica, se adquiere una condición distinta.

En este orden de ideas, las autoridades de todos los niveles de gobierno, como la ciudadanía, deben cumplir, las normas y disposiciones en materia de seguridad vial, para que éste pueda cumplir con su función. Desafortunadamente, en la realidad sucede lo contrario, ya que con facilidad se violan esas disposiciones.

Pero, como explicábamos anteriormente, la eficacia del sistema de seguridad vial no solamente depende de los ciudadanos, sino que otro de los sujetos que tiene una responsabilidad incluso mayor, son las autoridades, para lo cual, desafortunadamente podemos encontrar el mismo problema; es decir, el desconocimiento de las leyes, reglamentos y demás disposiciones que conducen su actuar.

²¹ Gobierno del Estado de Zacatecas. “Ofrece Gobierno de Zacatecas Curso de Verano de Educación y Seguridad Vial”. Disponible en: <https://www.zacatecas.gob.mx/ofrece-gobierno-de-zacatecas-curso-de-verano-de-educacion-y-seguridad-vial/>

²² Reglamento General de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad del Estado de Zacatecas, publicado 07 de junio de 2017 en el Periódico Oficial. Disponible en: <http://periodico.zacatecas.gob.mx/visualizar/a764fd5a-0861-4347-8a03-19ef33065e2d;1.0>

Explican las autoras del artículo “Seguridad vial y peatonal: una aproximación teórica desde la política pública” que el hábito de conducta está asociado al grado de conocimiento, raciocinio, comprensión práctica y adopción del comportamiento. Esos aspectos generan la necesidad de trabajar procesos de aprendizaje con la participación activa de los actores involucrados, así como de fomentar el sentido de la comunidad y la convivencia, asociados con la construcción de una cultura ciudadana. “(...) se considera que un reflejo de ésta es el conocimiento que de las leyes y las normas tengan los ciudadanos, al igual que el cumplimiento voluntario de las mismas.”²³

“El conocimiento generalizado de los derechos y de las obligaciones, así como de las prácticas y costumbres a las que se atribuye una función razonable y relevante en la vida colectiva, se denomina cultura jurídica o cultura de la legalidad. En tanto que aumente esta cultura, tenderán a disminuir los comportamientos arbitrarios de la autoridad y de los miembros de la sociedad. Vigilar a la autoridad y sabernos defender ante ella, pero también cumplir con las obligaciones que hayamos contraído con otras personas, es una de las más eficaces formas de consolidar el orden jurídico.”²⁴

No obstante, aun cuando los sujetos antes mencionados desconozcan las disposiciones jurídicas en relación con la seguridad vial, existe un principio según el cual, la ignorancia de la ley no exime de su cumplimiento. De esta manera, nadie puede alegar que no cumple con una disposición por el hecho de no conocerla.²⁵

Es ahí cuando nos encontramos con otro problema que obstaculiza el funcionamiento del sistema de seguridad vial, ya que el incumplimiento de las normas jurídicas tiene consecuencias, las cuales puede ser la aplicación de sanciones por parte de la

²³ Pico Merchán, María Eugenia; González Pérez, Rosa Elena; Patricia, Noreña Aristizábal Olga. 2011. “Seguridad Vial y Peatonal: una aproximación teórica desde la política pública”. Revista “Hacia la promoción de la salud” 222 pp.

²⁴ Valadés, Diego. Instituto de Investigaciones Jurídicas de la UNAM. Disponible en: <http://historico.juridicas.unam.mx/publica/derechos/lector.htm#:~:text=El%20conocimiento%20generalizado%20de%20los,o%20cultura%20de%20la%20legalidad>. Consulta realizada el 18 sep. 2024.

²⁵ Ídem.

autoridad.

Pero cuando es la propia autoridad la que desconoce los requisitos fundamentales para llevar a cabo la aplicación de una sanción, entonces nos encontramos ante un grave problema, ya que, en materia de seguridad vial, el ejemplo más simple es la aplicación de una multa por parte de un agente de tránsito, a las personas que violan el reglamento.

Para ello existe el Tribunal de Justicia Administrativa, el cual es el órgano competente para resolver los recursos administrativos que se interpongan contra las multas y sanciones impuestas por las autoridades de tránsito. También puede declarar la nulidad de los actos administrativos que sean contrarios a la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad; o incluso resolver controversias relacionadas con la aplicación inconsistente de la Ley de Transporte, Tránsito y Vialidad por parte de diferentes autoridades.

En este contexto, la justicia administrativa juega un papel fundamental en la promoción de la seguridad vial, ya que través de sus diferentes funciones, puede contribuir al correcto funcionamiento del sistema de seguridad vial.

De esta manera, al referirnos a aquellos problemas, podemos observar que ambos se encuentran ligados a la educación en materia de seguridad vial, por lo que es sumamente importante que existan programas de esa índole, con la finalidad de generar una cultura vial mucho más amplia.

Como decíamos al principio, es fundamental la coordinación entre las distintas autoridades que participan en el sistema de seguridad vial: "Para el funcionamiento operativo del sistema es indispensable que las personas actúen de forma coordinada, ya sea porque su participación es directa en el engranaje (peatones, ciclistas, pasajeros y conductores de vehículos motorizados) o indirecta, representada en los actores involucrados como diseñadores de las políticas y programas de seguridad vial que

actúan como facilitadores del funcionamiento del sistema.”²⁶

Conclusión:

Las recomendaciones que emiten para evitar accidentes automovilísticos tanto la Organización Mundial de Salud (OMS), como las aseguradoras de vehículos, autoridades de seguridad vial, agentes de tránsito, y que las mismas leyes reglamentarias correspondientes lo establecen, son las siguientes: 1. **Adquirir un seguro para auto** (lo cual ya es obligatorio desde 2019 en México) no exenta de sufrir un accidente, pero sí ayuda a resolver la situación de mejor manera; 2) **Investigar sobre los autos más seguros** para tener la certeza que se cuenta con un vehículo en excelentes condiciones; 3) **No competir al conducir**; 4) **Respetar los señalamientos** y carriles designados para el tipo de tu vehículo. 5) **Darle mantenimiento al vehículo**, debe tener sus respectivos y cuidados, de manera permanente **revisar que todos sus componentes funcionen correctamente y cuentas con el combustible suficiente**; **6) No exceder la capacidad de pasajeros**; **7) Respeta los señalamientos** y los límites de velocidad; **8) Evitar por completo los distractores**, debe haber tolerancia cero con los celulares, audífonos o cualquier otro elemento que te haga reducir la atención en el camino. Es importante recalcar que en un accidente no sólo corre en peligro la vida de un conductor irresponsable o descuidado, sino también la de los pasajeros, los peatones o personas cercanas; **9) Usar cinturón de seguridad** en todo momento, **el cinturón de seguridad tiene 6 objetivos contra los accidentes de auto**, mismos que en caso de un siniestro podrían liberar de daños más severos e incluso salvar la vida: a) Sujetar, b) Mantener al pasajero en su sitio, 3) Minimizar las heridas en caso de colisión, 4) Evitar que las personas salgan despedidas del auto. 5) Prevenir que haya golpes con elementos duros en el interior del vehículo. 6) Evitar que la persona se desplace dentro del auto. Es por ello por lo que, sin importar si es pasajero o conductor, siempre se debe hacer uso de este elemento

²⁶ Pico Merchán, María Eugenia; González Pérez, Rosa Elena; Patricia, Noreña Aristizábal Olga. 2011. “Seguridad Vial y Peatonal: una aproximación teórica desde la política pública”. Revista “Hacia la promoción de la salud” pp. 222.

A manera de conclusión y dentro de este orden de ideas, **la seguridad vial** tiene que ver con la “**educación vial**, entendida ésta como la adquisición de hábitos que le permiten al ciudadano acomodar su comportamiento a normas y principios del tránsito y la seguridad peatonal.” Por ello es por lo que se debe tener en cuenta en las actuaciones de los diferentes actores presentes en las situaciones de movilidad, es que ellos deben tener una suficiente y adecuada información para lograr que el sistema funcione de manera integral y segura.”²⁷

Las autoridades son quienes deben diseñar e implementar políticas públicas en relación con la materia. También es necesario que se puedan llevar a cabo acciones para promover la cultura de la seguridad vial, a través de la implementación de programas y campañas de sensibilización en la comunidad y en las escuelas, y de igual forma que vayan dirigidas a capacitar a los agentes de tránsito, quienes son el primer contacto con la población.

Además, el papel de los medios comunicación es de gran importancia para difundir información sobre la prevención de accidentes y el respeto a las normas de tránsito.

La educación vial es un compromiso de todos. Las autoridades tienen la responsabilidad de liderar los esfuerzos para promoverla, pero también es necesario que la población en general se involucre activamente en la construcción de una cultura vial más segura y responsable. No sólo se trata de conocer las normas de tránsito, sino también de fomentar una cultura de respeto, tolerancia y responsabilidad entre todos los usuarios de las vías públicas, con la finalidad de generar un ambiente vial más seguro y armonioso.

La educación vial es fundamental para llevar a cabo el correcto funcionamiento del sistema de seguridad vial, a través del cumplimiento de las normas de tránsito y

²⁷ Pico Merchán, María Eugenia; González Pérez, Rosa Elena; Patricia, Noreña Aristizábal Olga. 2011. “Seguridad Vial y Peonato: una aproximación teórica desde la política pública”. Revista “Hacia la promoción de la salud” 222 páginas.

además, para el fortalecimiento del Estado de Derecho. tratándose inclusive en materia de delitos y en el caso de sanciones administrativas, que no ameritan pena corporal, sino únicamente resarcir el daño con el pago de una cantidad pecuniaria, las cuales deben ser en ambos casos lo suficientemente ecuanime para: 1) Que sirva de lección y no incurrir en la reincidencia y, 2) Sea lo suficientemente equitativa para reparar el daño ocasionado. Lo anterior, prevaleciendo en ambos casos, la justicia en la aplicación de las normas jurídicas al caso concreto y, por ende, la efectividad, el respeto y la observancia en nuestra legislación mexicana. Existe mucho trabajo por realizar esta materia.

