

El Estudio de los incidentes de hechos de tránsito en Reynosa Tamaulipas durante el año 2021 - 2022

Study of incidents of traffic events in Reynosa Tamaulipas during the year 2021 - 2022

José Andres Méndez Ñeco*

Recibido: 02-10-2022

Aceptado: 13-12-2022

Resumen

El presente estudio de los incidentes de hechos de tránsito en la ciudad de Reynosa, Tamaulipas, busca conocer las zonas de colisión en hechos de tránsito, así como las diversas definiciones que existen en los hechos de tránsito terrestre, conocer los diferentes tipos de colisión que existen y los más frecuentes a suscitarse en la ciudad de Reynosa, Tamaulipas. Al mismo tiempo conocer el marco jurídico en los que se clasifican los hechos de tránsito terrestre y la aplicación de estos. También saber los índices de mortalidad debido a los incidentes

de tránsito, las edades de los conductores que están involucrados a este tipo de eventos. Además, conocer las edades de las personas que mayormente se ven involucrados en estos tipos de hechos, conocer cuántos partes de hechos de tránsito se realizan por año en el departamento de peritajes de la dirección de tránsito y vialidad de la secretaria de seguridad pública, tránsito y vialidad municipal. En este sentido se realizó una investigación cuantitativa que permito analizar las cifras de hechos de tránsito suscitados en frontera de Reynosa, durante el año 2021 y su diferencia en cifras con las obtenidas con las estadísticas del año 2022, donde claramente se mostró que durante este último año se tuvo un incremento del 49 hecho de tránsito señalando que se aumentó la cifra en comparación con el 2021.

Cómo citar

Méndez Ñeco, J. A. El Estudio de los incidentes de hechos de tránsito en Reynosa Tamaulipas durante el año 2021 - 2022. *Constructos Criminológicos*, 3(5). <https://doi.org/10.29105/cc3.5-53>

*Universidad Autonoma De Tamaulipas

Palabras clave: *Hechos de tránsito, colisiones terrestres, estadística, conductores.*

Abstract: *Traffic facts, land collisions, statistics, drivers.*

The present study of the incidents of traffic events in the city of Reynosa, Tamaulipas, seeks to know the collision zones in traffic events, as well as the various definitions that exist in land traffic events, to know the different types of collision that exist and the most frequent to arise in the city of Reynosa, Tamaulipas. At the same time to know the legal framework in which the facts of land transit are classified and the application of these. Also know the mortality rates due to traffic incidents, the ages of the drivers who are involved in this type of event. In addition, to know the ages of the people who are mostly involved in these types of events, to know how many reports of traffic events are carried out per year in the department of expertise of the traffic and road management of the secretary of public safety, traffic, and municipal roads. In this sense, a quantitative investigation was carried out that allowed the analysis of the figures of transit events that occurred at the Reynosa border, during the year 2021 and their difference in figures with those obtained with the statistics of the year 2022, where it was clearly shown that during the latter year there was an increase of 49 traffic incidents, indicating that the number increased compared to 2021.

Key Words: *Traffics events, Ground collisions, Statistics, Driver.*

1. INTRODUCCIÓN

Los grupos armados de autodefensas o milicias como muchos lo llaman; tratan de proteger a los habitantes en sus propias zonas o países. ¿Por qué proteger las poblaciones?

La problemática relacionada con los hechos de tránsito alcanza niveles

dramáticos, no solo para las familias afectadas que pierden un ser querido, sino también para aquellos, niños, adolescentes y adultos que sobreviven a un accidente de tránsito, pero quedan con secuelas graves y/o permanentes que les impiden de disfrutar de una vida plena en el futuro. (LUCRECIA VILLALOBOS - PARRA, 2008). Por otra parte, los hechos de tránsito desde hace varios años, y es debido a esto que es considerado como un problema serio de salud pública el cual deja como resultados como lesiones graves, temporales y permanentes o la muerte de personas de distintas edades. (MUÑOZ, ACCIDENTES DE TRÁNSITO TERRESTRE , 2013). Según datos de la asociación mexicana de instituciones de seguros (AMIS), 8 de cada 100 vehículos tienen un accidente al año en México y el Estado de México son las entidades donde existen mayormente estos tipos de hechos, derivado de alta densidad de los vehículos. (ASOCIACION MEXICANA DE INSTITUCIONES DE SEGUROS , 2019).

En la actualidad las legislaciones han incluido en sus códigos penales, las sanciones a los responsables de las lesiones, muerte y perjuicios ocasionados por hechos de tránsito. Los casos judiciales incrementaron en gran medida, buscando establecer culpabilidades, para poder sancionar al responsable e indemnizar a la víctima o sus familiares, en caso de haber fallecido en un hecho de tránsito terrestre; las versiones de las víctimas, imputados y testigos eran la única evidencia, que por ser subjetiva no daba un aporte conciso al caso, pues ante este panorama, la reconstrucción

analítica se presentó como una alternativa en el esclarecimiento de la investigación de hechos de tránsito (MALKA IRINA CABELLOS MARTINEZ, 2016).

Es por esto por lo que el estudio de la incidencia de hechos de tránsito terrestre en esta ciudad fronteriza cobra relevancia, ya que, si bien se sabe que los hechos de tránsito no van a desaparecer, pero es muy válido minimizar la ocurrencia de estos hechos y sobre todo aminorar los daños y lesiones que por los hechos de tránsito se vean ocasionados. Todo puede lograrse con una buena educación vial y responsabilidad e implementando una estrategia en las vialidades de la ciudad de Reynosa, Tamaulipas.

Como antecedente internacional un estudio sobre hechos de accidentes mortales de 1967 que 14 de 124 hechos de tránsito fatales están relacionados con el suicidio, así como intento de compensación, revancha o liberación de impulsos.

En el año 2005, la ONU aprobó la Resolución N.º 60/2005, para que todos los países definan el tercer domingo del mes de noviembre como “el Día Mundial en Memoria de las Víctimas del Tránsito”, con la finalidad de movilizar a la sociedad en la lucha por un tránsito más seguro. Esta es una fecha de acción y de reflexión sobre la actitud que cada ciudadano debe asumir al hacer uso de la vía pública. Una investigación realizada en la universidad Francisco Gavidia de San Salvador, capital de la República del Salvador en

Centroamérica, determinó que los hechos de tránsito terrestre dan origen a dos tipos de responsabilidades, incluidas en el: “Régimen de responsabilidad civil y penal por daños materiales y personales, ocasionados por hechos de tránsito terrestre”. (UNIDAS, 2022).

Antecedentes Nacionales, de acuerdo con un estudio realizado en la ciudad de México para conocer la frecuencia de incidencias en hechos de tránsito terrestres durante el año de 1974, se determinó que el domingo fue el día en que se presentó el mayor número de incidentes de tránsito con una frecuencia del 17.16 % de los hechos. Así también determinando que el día con menor frecuencia de hechos de tránsito terrestres fue el jueves con un 13.06%. Cabe mencionar que la mayor frecuencia de muertes provocadas por los hechos de tránsito terrestre se presenta durante la segunda mitad del año en el mes de noviembre con un 9.11% y durante el mes de junio la menos frecuencia con un 7.34%. (NAVARRO, 1974).

Relacionando los hechos de tránsito con el factor humano, tienen una asociación frecuente con el consumo del alcohol. Estos hechos han despertado gran interés a la epidemiología, como lo ha mencionado el Doctor Campos Hüttich: “Ha sido el método epidemiológico el que ha permitido conocer las características generales y particulares del accidente de tránsito, en el que se ven involucrados como factor principal millones de autos en México”.

Por otra parte, un estudio realizado durante el año 1996 reveló que hubo en el transcurso de los 12 meses un total de 13,111 choques entre vehículos, notando que fue en el mes de marzo cuando se tuvo un incremento considerable con una cifra de 1,646 y en el mes de diciembre se notó una disminución con solo 385 hechos de tránsito. (MUÑOZ, ACCIDENTE DE TRÁNSITO TERRESTRE, 2013).

En este sentido, también se pudo revisar qué, en el estado de Nuevo León durante el año 2013, se encontró que dos terceras partes de las muertes registradas durante el periodo de febrero a julio, fueron causadas por hechos de tránsito. (ARREOLA-RISSA C, 2003).

En México, en 2019 fallecieron 14 mil 673 personas por lesiones a causa de siniestros viales. Con ello, se calcula una tasa de 11.6 muertes por cada 100 mil habitantes, lo que representa una disminución del 6.5% en comparación con el 2028 (SECRETARIA DE SALUD, 2022).

Cada año se pierden aproximadamente 1,3 millones de vidas a consecuencia de estas lesiones. Entre 20 y 50 millones de personas sufren traumatismos no mortales, y muchos de ellos provocan una discapacidad. Las lesiones causadas por el tránsito ocasionan pérdidas económicas considerables para las personas, sus familias y los países en su conjunto; esas pérdidas son en consecuencia de los costos del tratamiento y de la pérdida de productividad de las personas que mueren o quedan discapacitadas por sus lesiones,

y del tiempo de trabajo o estudio que los familiares de los lesionados deben distraer para atenderlos, las colisiones debidas al tránsito cuestan a la mayoría de los países el 3% de su PIB (ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD, 2022).

OBJETIVO GENERAL

Conocer las zonas de colisión hechos de tránsito en la ciudad de Reynosa, Tamaulipas durante el 2021-2022.

Objetivos Específicos

Determinar los hechos de tránsito terrestre que se han suscitado en la ciudad de Reynosa, Tamaulipas durante el 2021-2022.

Conocer los tipos de prevención aplicadas con anterioridad y analizar el resultado obtenido durante 2021-2022.

Generar propuesta o política pública, para atenuar los puntos frecuentes de colisión en hechos de tránsito terrestre en la ciudad de Reynosa, Tamaulipas.

1. CONCEPTO DE HECHOS DE TRÁNSITO

El nacimiento de la industria automotriz, en México, juega un papel fundamental para el desarrollo, ya que marca radicalmente el rumbo del desarrollo industrial con este fenómeno, que se hace notar con fuerte impacto en el año de 1925 con la instalación de líneas de ensamble de la marca Ford.

Sin embargo, es en 1935 donde surge la marca que revolucionaria por completo el inicio de fabricación masiva de vehículos a motor, quien es denominado: General Motors, que años más tarde de posicionaría

en primer lugar en fabricación. Aunque, por otra parte, tan solo tres años después iniciaría sus operaciones también en realizar vehículos a motor, operaciones Automex, quien se convertiría en la marca Chrysler, en 1998. (MIRANDA, 2007).

Esto provocó que otras empresas automotrices también se enfocaran en comercializar sus ventas en México, tales como Volkswagen en el año de 1964, la marca Ford expande su producción en el mismo año, siendo la marca Chrysler quien se expande en el año de 1964 con una planta de motores y en el año de 1968 con su planta de ensamblaje.

Por otra parte, dejando en claro lo ya comentado al respecto de la aparición de los vehículos a motor en México, se puede analizar el concepto de Hecho de tránsito y por qué no llamarlo accidente, lo cual se explica a continuación.

De acuerdo con lo estipulado ya por la Real Academia Española principalmente hace referencia a la cualidad o estado que aparece en algo sin que ésta forme parte de su esencia; es decir, un “accidente” al considerarse como tal, no genera algún tipo de responsabilidad y por consiguiente no se emite la reparación del daño para la parte afectada.

Mientras que, por otro lado, la palabra “hecho” es referente a la cosa o el acto que sucede, la acción de que se trata. Al ser ocurrido, se considera suceso, lo cual lo convierte en un hecho histórico que obliga

a referirse a este como un hecho en pasado. (ROBLEDO-NAVARRO, 2025).

En este sentido, Manuel Ossorio, describe al hecho de tránsito como un acto que sufre una persona por el hecho de un tercero en el momento en que un sujeto transita por alguna de las vías públicas, que generalmente es a causa de la intensidad, la complejidad, y la velocidad que provoca el tránsito de vehículos. Así como su manifestación son los choques de automotores y el atropello de los peatones. Conforme al paso del tiempo se ha ido modificando el concepto para esclarecer la culpabilidad de un hecho, como lo es la presunción de culpa del causante del daño, es esta en la parte en que se debe demostrar que el presunto responsable comprobará que no tuvo relación directa con el hecho, si no que fue descuido por parte de la víctima o de un tercero.

2. TIPOS DE HECHOS DE TRÁNSITO

SALIDA DE CAMINO Y VOLCADURA: Esto corresponde al hecho en el cual un vehículo en circulación abandona la vía de rodamiento, esto puede suceder por circunstancias debidas o ajenas al conductor, presentándose en otras opciones como fallas mecánicas las cuales pueden ser de carácter previsible o imprevisible, o también por falla de mantenimiento correctivo o preventivo. Es en este caso donde existe mayor daño en carrocería del vehículo, por el proceso que conlleva la volcadura.

PROYECCIÓN: Se le conoce al hecho en que un vehículo en circulación llega a tener un impacto contra un objeto fijo, en cualquier caso, ya sea que el conductor haya planeado las circunstancias o sean ajenas a él.

ATROPELLOS: Es conocido por el proceso en que un vehículo en circulación tiene una colisión con un ser humano. En esta parte, interviene el perito especializado para determinar la edad, condiciones físicas, estado psicofísico, el cual permita conocer el tiempo que desplazamiento del peatón, en el caso del conductor se consideran los tiempos de percepción, reacción y tiempo mecánico de frenado.

INCENDIO: También conocido por descompostura o falla mecánica, se entiende que estos acontecimientos de incendio suceden a raíz de un problema de chatarra, cuando el vehículo ha sido detenido en un lugar prohibido, debe ser retirado a la brevedad que las circunstancias lo permitan. De lo contrario esto puede dar origen a lo que se conoce como una colisión por incendio, dañando de esta manera vehículos que pudieran estar estacionados alrededor.

3. COLISIONES

Existen diferentes tipos de colisiones vehiculares, es decir, varían por la forma y zonas en que realizan contacto o tienen incidencia que ocasionan los daños en cualquier parte de la periferia en las carrocerías, para ello existen los siguientes conceptos:

FRONTAL: Es el caso donde se encuentran implicados dos vehículos que tienen contacto violento de frente.

ALCANCE: se da en el caso de que uno de los dos vehículos colisiona por la parte posterior del otro, ya sea en movimiento o por proyección con el que está estacionado. A este hecho se le conoce también como colisión posterior.

LATERAL: se le conoce al hecho en que uno de ellos o los dos vehículos presentaran daños en alguno de sus costados, lo cual no implica que deban aparecer de forma perpendicular.

ANGULAR: También conocido como colisión perpendicular. Es conocido cuando uno de ellos colisiona su parte frontal con alguno de los costados del otro, generalmente en se observa ese hecho en un cruceo regular.

CHOQUES: se le conoce al suceso violento en el que dos objetos pueden derivar daños para ambas partes, en el caso de los hechos de tránsito, hace referencia al encuentro violento de dos vehículos, en el cual pueden verse incluidos lesiones o muertes de personas. (JOEL NAVAS PEREZ, 2009).

4. PANORAMA JURÍDICO EN LOS HECHOS DE TRÁNSITO

Por otro lado, haciendo mención estrictamente en los artículos que se relacionan directamente con los hechos de tránsito, en el código penal federal y estatal

se estipula lo siguiente: De esta manera, en el Código Penal Federal de México hace mención en el artículo 62 párrafo II, lo siguiente:

Artículo 62.- Cuando por culpa y por motivo del tránsito de vehículos se causen lesiones, cualquiera que sea su naturaleza, sólo se procederá a petición del ofendido o de su legítimo representante, siempre que el conductor no se hubiese encontrado en estado de ebriedad o bajo el influjo de estupefacientes, psicotrópicos o de cualquiera otra sustancia que produzca efectos similares y no se haya dejado abandonada a la víctima. (CODIGO PENAL FEDERAL , 2022).

Por otro lado, el Estado de Tamaulipas tiene una ley que regula el tránsito en todos los municipios que lo conforman, en la cual, se menciona las obligaciones a las que deben apegarse los dueños de los vehículos a motor que circulen en la entidad federativa, entre los cuales se especifica lo siguiente:

Art. 18 BIS: Todo vehículo automotor que circule por las vías públicas en el Estado y sus municipios, deberá contar con póliza de seguro vigente para responder de los daños a terceros, en su persona o bienes, que con motivo del uso del vehículo automotor pudiera producirse a usuarios, peatones, conductores o terceros, en su persona o patrimonio. Dicha póliza de seguro deberá portarse en el vehículo por el poseedor de este.

Además, en el reglamento de tránsito y vialidad que compete a la ciudad de Reynosa,

Tamaulipas menciona en los siguientes artículos la pena impuesta al incumplimiento de 27 cualquier falta que ponga en peligro la vida y la integridad de las personas, siempre y cuando éstas no se encuentren violentando ninguna norma, tales como conducir bajo los influjos de alcoholes.

5. ASPECTOS PREVENTIVOS DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO

En diversos países se han presentado notorias disminuciones en mortalidad a causa de los hechos de tránsito con medidas que son tan sencillas como el uso obligatorio del cinturón de seguridad, la prohibición de menores en asientos delanteros de los vehículos, uso de casco en motociclistas, reducir la velocidad en todas las vialidades terrestres, el uso de luces en los vehículos aun cuando sea de día o en ciertas condiciones climatológicas así como también evitar el consumo de alcohol en conductores automovilísticos, es necesario saber que no se requiere de un estudio científico para conocer que cualquiera de las medidas mencionadas con anterioridad requieren de un cambio conductual en toda la sociedad. (PUENTES, 2005).

Debido al gran impacto que han tenido los hechos de tránsito terrestre, se obtuvo como respuesta durante el año 2011 el acuerdo por el que se dio a conocer la Estrategia Nacional de Seguridad Vial, haciendo del conocimiento público la suma de México al Decenio de Acción por la Seguridad Vial proclamado por la Asamblea General de la Organización de las Naciones Unidas

decretando oficialmente el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020, teniendo como fin estabilizar y reducir significativamente las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo.

Por otro lado, en México, existe el Secretariado Técnico del Consejo Nacional para la Prevención de Accidentes quien es el departamento administrativo de la Secretaria de Salud para llevar a cabo la política nacional para la prevención de lesiones ocasionadas por accidentes, así como también realizar las diligencias correspondientes con el sector público, privado y social que estén relacionados con el tema de accidentes, además de organizar la operación de los Consejos Estatales para la Prevención de Accidentes de las 32 entidades federativas. (STNAPRA, 2022).

Es muy conocido que en los hechos de tránsito terrestre existen distintas lesiones, entre las cuales, algunas pudieran llegar a ser de gravedad, sin embargo, un estudio realizado demuestra que se han disminuido gradualmente estas afectaciones gracias al uso oportuno del cinturón de seguridad. Esto se ve reflejado en los resultados, que demuestran que se han reducido entre 40 y 50% las muertes por lesiones, y en cuanto a las lesiones graves, se ha notado una disminución del 40 y 55%, además se han llevado a cabo pruebas de cinturones especiales para niños menores de 14 años, ancianos, recién nacidos e inclusive personas con requerimientos especiales. (MATHA HIJAR MEDINA, 1996).

METODOLOGIA

Método de investigación cuantitativo, tipo de diseño de la investigación: No experimental, transversal, explicativo y descriptivo. Nivel de estudio del objeto: Descriptivo experimental. Variable de la investigación, variable independiente: hechos de tránsito, variable dependiente: zonas de colisión, población de estudio: los hechos de tránsito terrestre en Reynosa, Tamaulipas. Muestra 4,473 hechos de tránsito, criterio de inclusión: tipos de hechos y lugares suscitados en la ciudad de Reynosa, Tamaulipas durante el 2021-2022, espacio Reynosa, Tamaulipas. Tiempo: 2021-2022. Metodología: para cumplir con la investigación que el presente trabajo requiere se plantea un estudio cuantitativo con base a la información que permita analizar el departamento de la dirección de tránsito y vialidad de la ciudad de Reynosa, Tamaulipas. El cual permitió que se realizara las estadísticas mensuales que obtienen del departamento de peritajes al momento de tomar parte de un hecho de tránsito terrestre en el que interviene personal capacitado, para determinar la responsabilidad de los hechos en cada situación según corresponda. Y de esta manera se logrará recabar la información necesaria que permita cumplir con los objetivos en esta investigación con el fin de obtener principalmente las zonas de colisión más frecuentes que se encuentran en Reynosa y a su vez se logre identificar los tipos de accidentes de tránsito terrestre que son más comunes en esta ciudad fronteriza, de esta manera se lograra cumplir con cada uno de los objetivos planteados ante esta investigación.



RESULTADOS

Pudiera pensarse que uno de los factores principales para que se presenten este tipos de hechos de tránsito se centraría en relación a la cantidad de vehículos que existen en ésta ciudad fronteriza, pero consultando los resultados tabulados de la encuesta intercensal de población y

vivienda realizada por el INEGI, la cantidad de habitantes en la ciudad de Reynosa es de 704 767, superando a la ciudad de Matamoros, más sin embargo esta última ciudad supera en accidentes a Reynosa, teniendo una diferencia en hechos de tránsito de 51, lo cual demuestra que la afluencia poblacional no es un factor importante (INEGI, 2021)

TIPO DE HECHO	Fa	Fr	%
ALCANCE	166	0.13	13
LATERAL	176	0.14	14
VOLCADURAS	80	0.06	6
PROYECCION	237	0.19	19
ATROPELLOS	39	0.03	3
REVERSA	26	0.02	2
ANGULAR	207	0.17	17
SALIDA CAMINO	49	0.04	4
CHOQUES	244	0.20	20
FRONTAL	10	0.01	1
INCENDIO	14	0.01	1
Total	1248	1.00	100

Tabla 1.- Muestra las cantidades de colisiones durante el primer semestre del año 2021.

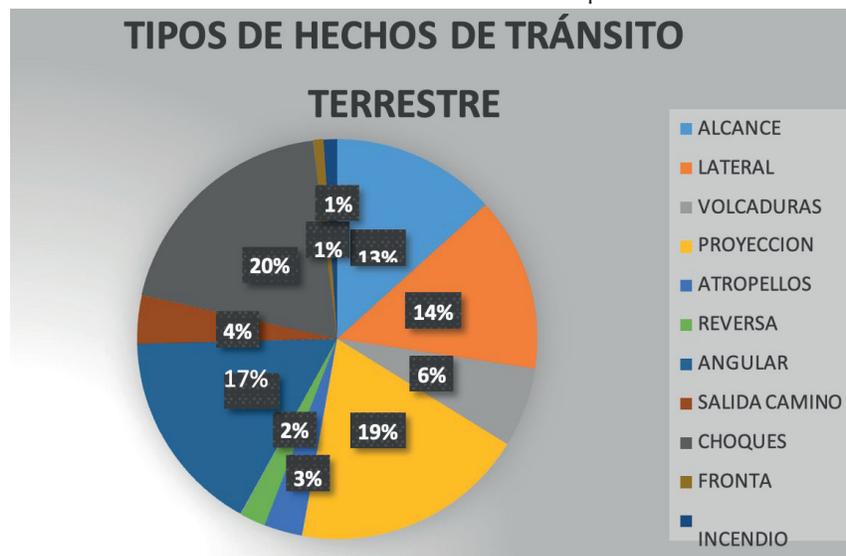


Figura 1. Resultados obtenidos del departamento de peritajes de la dirección de tránsito y vialidad de la ciudad de Reynosa, Tamaulipas

Por otra parte, se observa que durante el primer semestre del año 2021 se encuentra un alto índice de hechos de tránsito por el tipo de colisión de choque, predominando con 244 hechos entre los 11 tipos de

colisiones que describen los elementos de peritajes, seguidos por los hechos de proyección con una cifra de 237 y en tercera posición con 207 los hechos ocurridos por colisión angular.

SITUACIÓN DE LOS CONDUCTORES EN LOS INCIDENTES DE TRÁNSITO

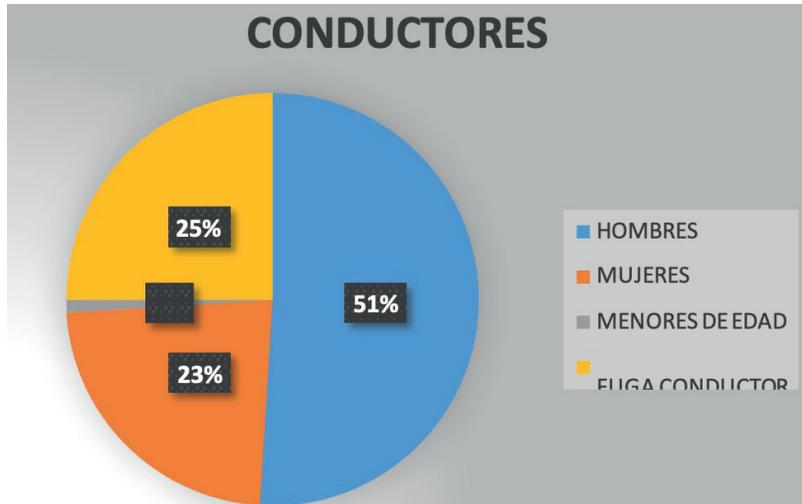


Figura 2. Resultados obtenidos del departamento de peritajes de la dirección de tránsito y vialidad de la ciudad de Reynosa, Tamaulipas.

Así mismo, se observó un mayor índice de incidencia en conductores del sexo masculino teniendo 677 por encima del sexo femenino quien se encuentra con una cifra

de 245 y siendo la fuga de conductor el que predomine con 315 dando como resultado desconocido el sexo de los conductores en esa situación.

ÍNDICE DE PERSONAS AFECTAS POR LOS INCIDENTES DE TRÁNSITO



Figura 3. Resultados obtenidos del departamento de peritajes de la dirección de tránsito y vialidad de la ciudad de Reynosa, Tamaulipas.

Por otro lado, los saldos en los hechos de tránsito terrestre son considerados de suma importancia, ya que en este sentido es donde se conoce el daño ocasionado a la salud de los individuos que participaron directamente en el hecho, observando

de esta manera que en 1062 casos de los hechos vehiculares que se suscitaron en la ciudad no hubo lesionados de gravedad, 159 se vieron afectados y en 27 de los casos hubo defunciones a causa de estos.

RELACIÓN DE LAS AUTORIDADES EN LOS INCIDENTES DE TRÁNSITO



Figura 4. Resultado obtenido del departamento de peritajes de la dirección de tránsito y vialidad de la ciudad de Reynosa, Tamaulipas.

De esta manera, los peritos especializados en la materia deben realizar el parte correspondiente a los hechos de tránsito y determinar la responsabilidad que debe cumplir cada conductor. En esta parte se observa que solo 346 de los partes realizados fueron consignados ante el departamento de tránsito y vialidad, enviándose las unidades al denominado corralón para que se cumpla cierto plazo en el que el conductor debe realizar el pago de la multa

por los daños ocasionados y responder ante las autoridades, así como también pagar los servicios de transporte de la unidad vehicular y también el periodo que utilizó las instalaciones de resguardo por parte de la grúa. Por otra parte, con 906 se encuentran los conductores que al realizar el peritaje aceptaron la responsabilidad de los hechos y se responsabilizaron de cumplir cada uno con cierta proporción de reparación del daño.

EDADES DE LOS CONDUCTORES INVOLUCRADOS EN LOS INCIDENTES DE TRÁNSITO TERRESTRE

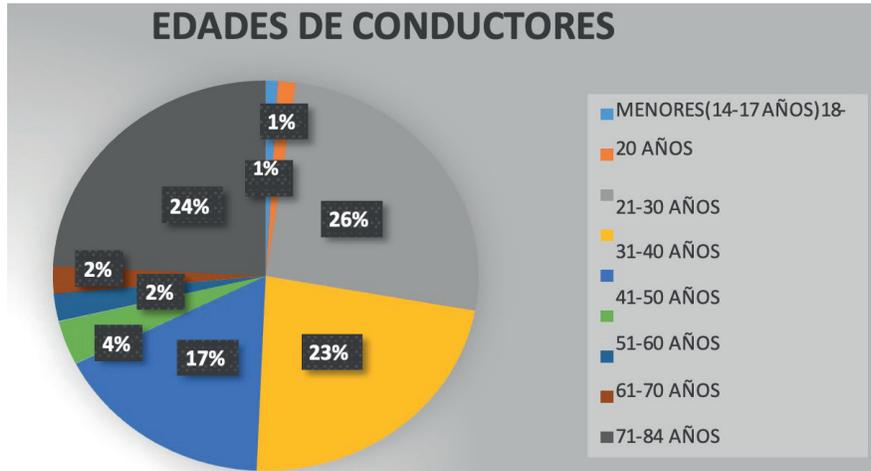


Figura 5. Resultado obtenido del departamento de peritajes de la dirección de tránsito y vialidad de la ciudad de Reynosa, Tamaulipas.

Por otra parte, en las edades de los conductores podemos observar una cifra mayor en la fuga de conductor con 288, seguidos de las personas de 21 a 30 años con una cifra de 271, y en tercera posición con una cifra de 266 se encuentran ubicados los conductores de 31 a 40 años.

LUGAR DE LOS INCIDENTES DE TRÁNSITO SUSCITADOS EN REYNOSA, TAMAULIPAS

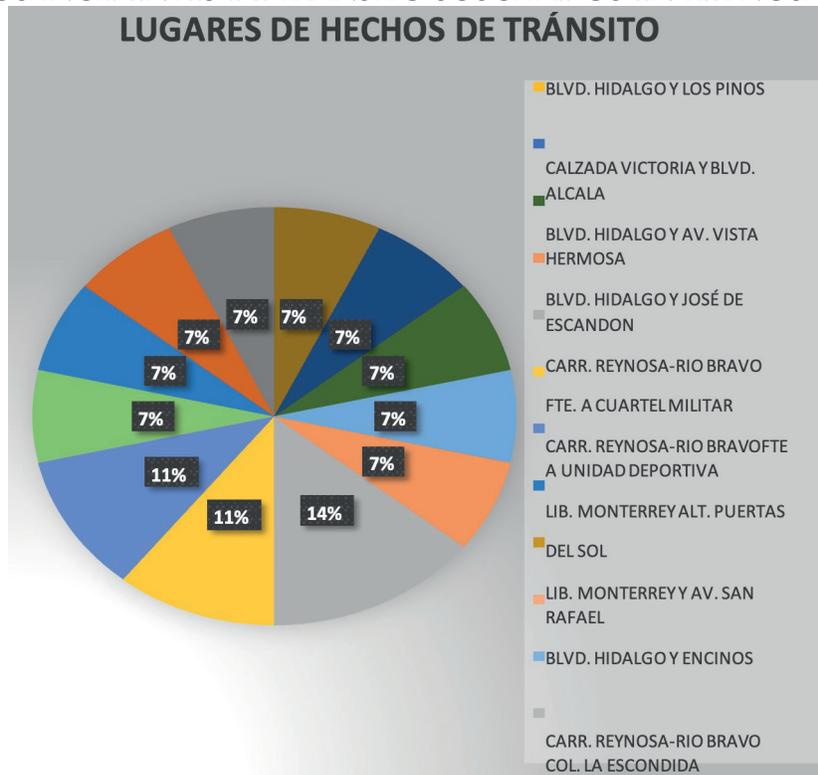


Figura 6. Resultados obtenidos del departamento de peritajes de la dirección de tránsito y vialidad de la ciudad de Reynosa, Tamaulipas.



De esta manera, también se puede observar en el segundo semestre del 2022, donde predomina la carretera Reynosa-Rio Bravo en la Colonia la Escondida y también el Blvd Hidalgo esquina con Práxedis balboa como las vías más

conflictivas, para que se lleven a cabo este tipo de hechos de tránsito, cambiando de esta manera la zona de colisión más frecuente en comparación con el primer semestre del año.

RESULTADO DEL SEGUNDO SEMESTRE DEL AÑO 2022
TIPOS DE HECHOS DE TRÁNSITO TERRESTRE

TIPO DE HECHO	Fa	Fr	%
ALCANCE	158	0.14	14
LATERAL	145	0.13	13
VOLCADURAS	64	0.06	6
PROYECCION	238	0.21	21
ATROPELLOS	39	0.04	4
REVERSA	17	0.02	2
ANGULAR	179	0.16	16
SALIDA CAMINO	43	0.04	4
CHOQUES	207	0.19	19
FRONTAL	14	0.01	1
INCENDIO	10	0.01	1
Total	1114	1.00	100

Tabla 2. Muestra las cantidades de colisiones durante el segundo semestre del año 2022.

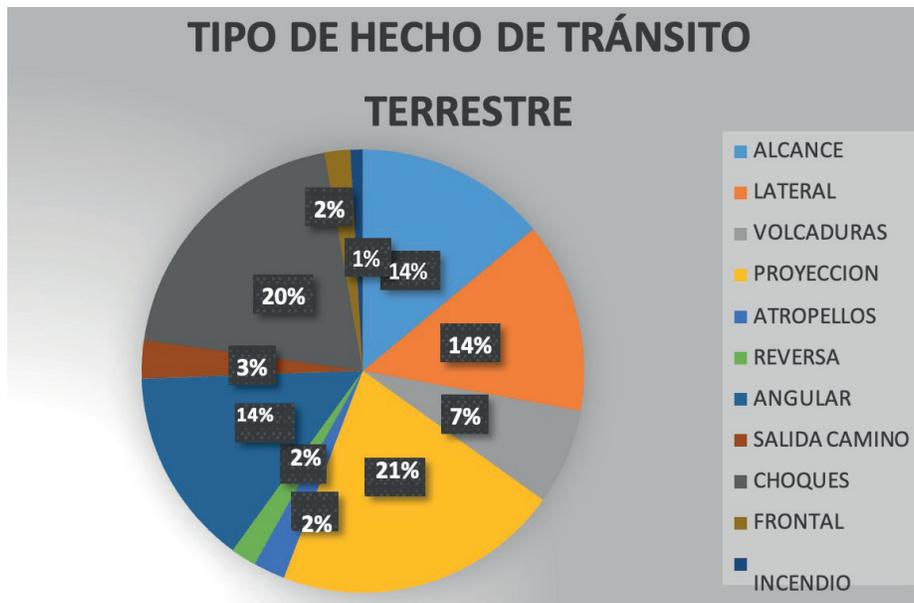


Figura 7. Resultados obtenidos del departamento de peritajes de la dirección de tránsito y vialidad de la ciudad de Reynosa, Tamaulipas.

Así mismo en el segundo semestre del 2022, el cual comprende los meses de julio a diciembre, muestra que prevalece por diferencia de 31 en primera posición los hechos de tránsito por colisión con el tipo de proyección, seguido con

207 por el tipo de choque y en tercera posición se encuentran ubicados tres tipos distintos los cuales son por colisión de alcance con 158, angular con 179 y lateral con 145 hechos.

SITUACIÓN DE LOS CONDUCTORES EN LOS HECHOS DE TRÁNSITO TERRESTRE

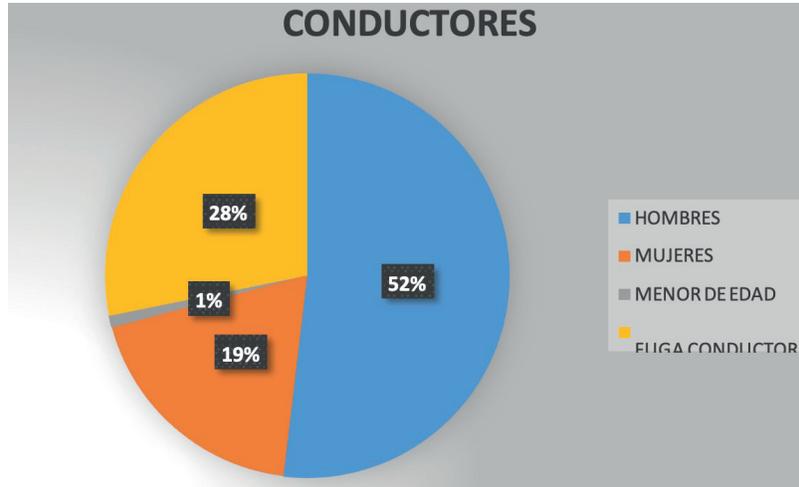


Figura 8. Obtenida del departamento de peritajes de la dirección de tránsito y vialidad de la ciudad de Reynosa, Tamaulipas.

También, en esta gráfica se observa que solo 11 de los conductores que tuvieron participación en los hechos de tránsito del segundo semestre

del 2021 fueron menores de edad, colocándose en primera posición el sexo masculino representado con 578.

ÍNDICE DE PERSONAS EN LOS INCIDENTES DE TRÁNSITO TERRESTRE

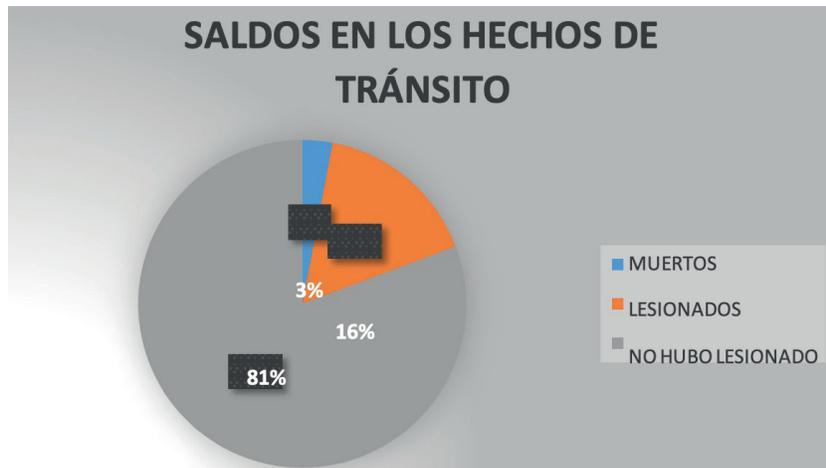


Figura 9. Resultado obtenido del departamento de peritajes de la dirección de tránsito y vialidad de la ciudad de Reynosa, Tamaulipas.



En este sentido, se puede observar en esta gráfica que el saldo de personas lesionadas en los casos de hechos de tránsito es de 182 lesionados, seguido con 33 defunciones, siendo que en 899 de los casos no hubo ningún tipo de lesión.

PARTICIPACIÓN DE LAS AUTORIDADES EN LOS PARTES DE HECHOS DE TRÁNSITO

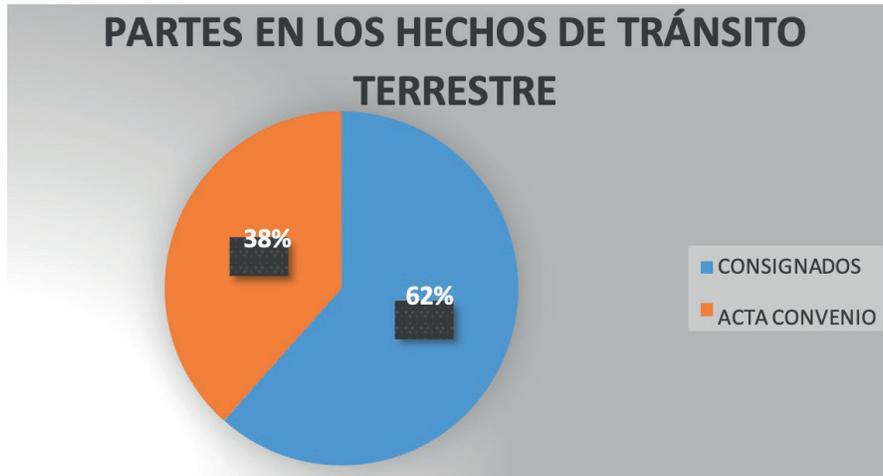


Figura 10. Obtenida del departamento de peritajes de la dirección de tránsito y vialidad de la ciudad de Reynosa, Tamaulipas.

Por otra parte, en los partes de hechos de tránsito se logra notar una mayor cantidad en los autos que firmaron el acta convenio.

CLASIFICACIÓN DE LOS VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN LOS INCIDENTES DE TRÁNSITO TERRESTRE

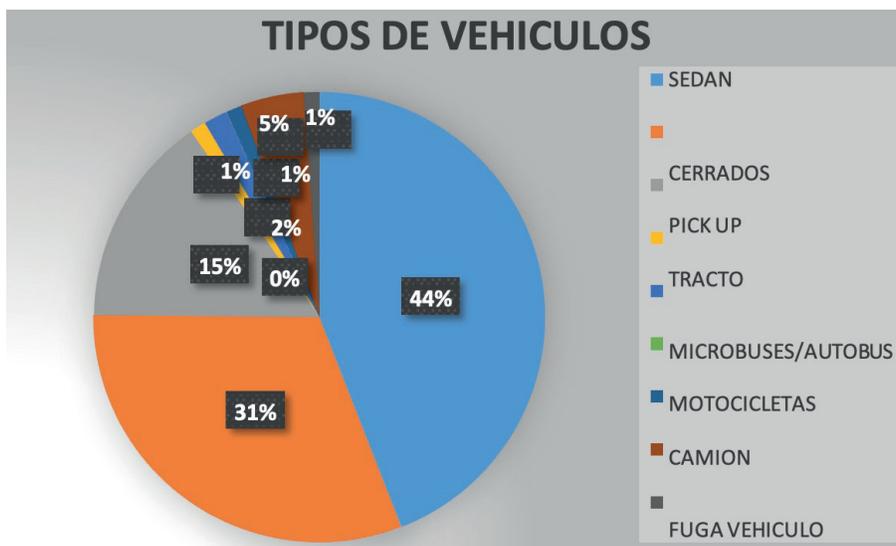


Figura 11. Obtenida del departamento de peritajes de la dirección de tránsito y vialidad de la ciudad de Reynosa, Tamaulipas.

Así también, en base a los hechos de tránsito suscitados en la ciudad de Reynosa, Tamaulipas, se ha logrado obtener un listado con los 9 tipos clasificados de vehículos a motor, los cuales son los que se ven mayormente involucrados en

un evento de este tipo, en primera posición se ubican los vehículos sedán con 475, seguidos de los vehículos cerrados con 308 y en tercera posición los pick up con una cifra de 169.

EDADES DE LOS CONDUCTORES INVOLUCRADOS DE LOS INCIDENTES DE TRÁNSITO TERRESTRE

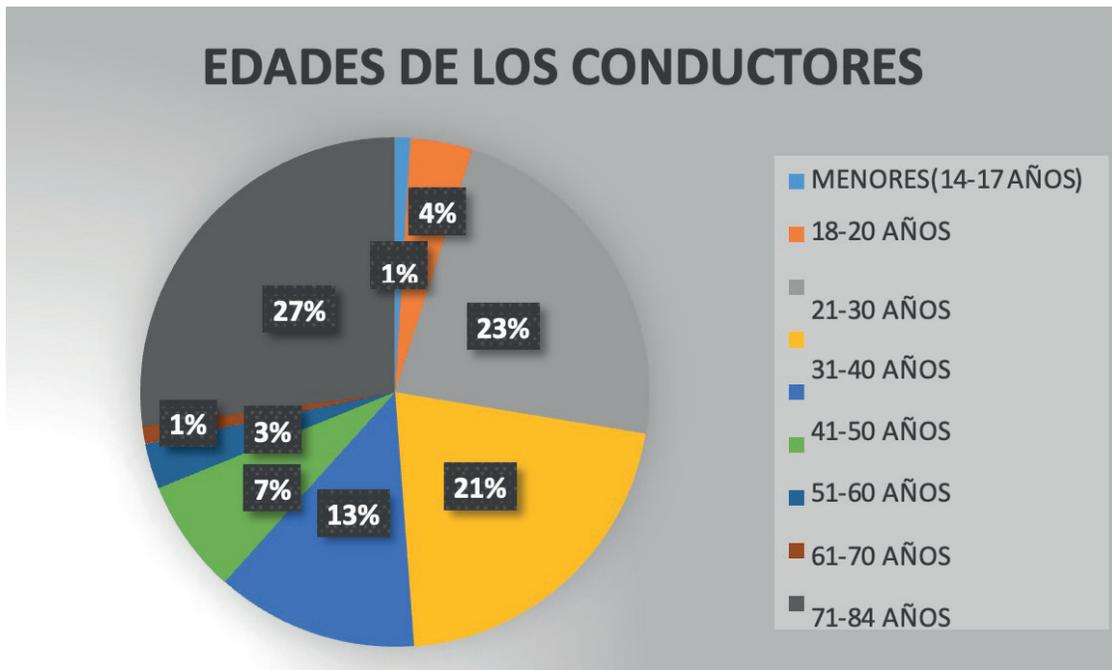


Figura 12. Resultados obtenidos del departamento de peritajes de la dirección de tránsito y vialidad de la ciudad de Reynosa, Tamaulipas.

Cabe mencionar que en este segundo semestre del 2022 se observa mayor predominación en la fuga de conductores con una cifra de 330 ubicado en la primera posición, seguido de las

personas de 21 a 30 años con un total de 276, y en tercera posición los de 31 a 40 años con 258.



LUGARES DE LOS INCIDENTES DE TRÁNSITO SUSCITADOS EN REYNOSA, TAMAULIPAS

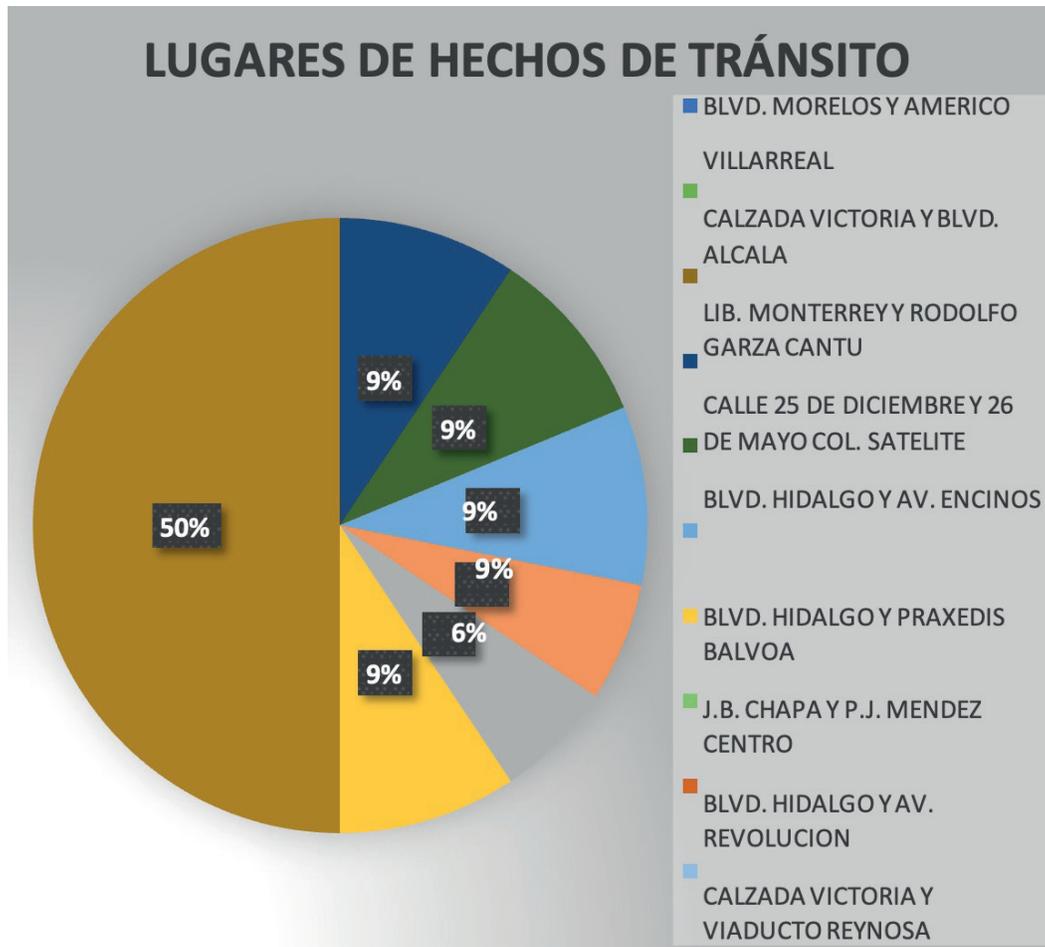


Figura 13. Resultados obtenidos del departamento de peritajes de la dirección de tránsito y vialidad de la ciudad de Reynosa, Tamaulipas.

Por último, en esta gráfica de lugares de los hechos de tránsito que muestran los resultados obtenidos durante el segundo semestre del año 2022, señalan al Blvd. Hidalgo esquina con Praxedis Balvoa como la vía con intersección en la que se presentan la mayor cantidad de hechos de tránsito con una cifra de 8 hechos, de esta manera, se observa que en cada semestre se tiene una vía diferente en la que se presentan este tipo de eventos.

CONCLUSIONES

En base al estudio obtenido en esta investigación se observa que:

- 1.- El reglamento de tránsito y vialidad que está estipulado, para la ciudad de Reynosa, Tamaulipas. No cumple con las especificaciones necesarias, para comprender la diferencia entre cada tipo de incidente de tránsito terrestre y las

distintas colisiones vehiculares en las que se pueden ver afectados las y los conductores de esta ciudad.

2.- Por otra parte, es conocido que los sistemas encargados del control y prevención de la seguridad vial que existen actualmente no son los únicos responsables de los hechos de tránsito ocurridos en estos años, sino también el factor humano juega un papel fundamental para que se lleve a cabo dicho evento, el cual se ha identificado como el principal causante.

3.- También se muestra que se deben tomar estrategias eficaces para minimizar la colisión vehicular en los puntos marcados como frecuentes dentro de esta investigación, ya sea mediante la implementación de algún señalamiento, cierre de retornos o reubicación, así como también la colocación de semáforos en esas vías.

4.- Así mismo, es necesario continuar con el estudio de los hechos de tránsito terrestre, para que de esta manera se logre ampliar la investigación y considerar otras variables de suma importancia, como lo es la atención a las víctimas directas e indirectas que se ven involucradas en estos eventos.

Por último, es necesario realizar una directa comunicación entre los distintos departamentos de tránsito y vialidad a nivel Local, Estatal y Federal para que se apliquen las mismas estrategias en todo el país ayudando de esta manera a llevar un control en general que permita concentrar toda la información en un mismo sitio, el cual puede ser web, para que de esta manera cada vez más personas tengan

acceso a esta información haciendo un buen uso de la tecnología y ayudando a la mejora de la seguridad vial.

TRABAJOS CITADOS

- ARREOLA-RISSA C, H. E. (2003). ANALISIS DE LA MORTALIDAD POR ACCIDENTES VIALES EN LA CIUDAD DE MONTERREY. QUE HEMOS APRENDIDO Y ESTRATEGIAS A IMPLEMENTAR . *TRAUMA LA URGENCIA MEDICA*.
- ASOCIACION MEXICANA DE INSTITUCIONES DE SEGUROS . (2019). *ASOCIACION MEXICANA DE INSTITUCIONES DE SEGUROS*. Obtenido de <https://sitio.amis.com.mx/comites/accidentes-y-enfermedades/>
- CODIGO PENAL FEDERAL . (2022). *CAMARA DE DIPUTADOS DEL HONORABLE CONGRESO DE LA UNION*. Obtenido de <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/CPF.pdf>
- FERNANDEZ, F. I. (2020). HECHOS DE TRÁNSITO TERRESTRE: UN ESTUDIO COMPARATIVO DE LOS SINIESTROS VIALES EN LAS CIUDADES DE LEON Y AGUASCALIENTES. *REPOSORIO INSTITUCIONAL DE LA UNIVERSIDAD DE GUANAJUATO*, 9.
- INEGI. (2021). *CENSO DE POBLACION Y VIVIENDA*. Obtenido de ResultCenso2020_Tam.docx - Inegi
- JOEL NAVAS PEREZ, M. O. (2009). INVESTIGACION CRIMINALISTICA EN HECHOS DE TRÁNSITO TERRESTRE . *INSTITUTO NACIONAL DE CIENCIAS PENALES*.
- LUCRECIA VILLALOBOS - PARRA, R. H. (2008). ACCIDENTES DE TRÁNSITO. *ACTA PEDIATRICA COSTARRICENSE*.
- MALKA IRINA CABELLOS MARTINEZ, E. E. (2016). APLICACION DE LA HERRAMIENTA SOLIDWORDS PARA LA RECONSTRUCCION ANALITICA DE UN ACCIDENTE DE TRÁNSITO TIPO:COLISION FRONTAL VEHICULO -PEATON. *REVISTA INGENIO*.
- MATHA HIJAR MEDINA, M. E. (1996). CINTURON DE SEGURIDAD Y GRAVEDAD DE LESIONES EN ACCIDENTES DE TRAFICO EN CARRETERAS. *SALUD PUBLICA DE MEXICO*.



- MIRANDA, A. V. (2007). LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN MEXICO. ANTECEDENTES, SITUACION ACTUAL Y PERSPECTIVAS. *SCIELO*.
- MUÑOZ, J. E. (2013). ACCIDENTE DE TRÁNSITO TERRESTRE. *MEDICINA LEGAL DE COSTA RICA*.
- MUÑOZ, J. E. (2013). ACCIDENTES DE TRÁNSITO TERRESTRE. *MEDICINA LEGAL DE COSTA RICA*.
- NAVARRO, R. J. (1974). MUERTES EN HECHOS DE TRÁNSITO. *SALUD PUBLICA DE MEXICO*.
- ORGANIZACION MUNDIAL DE LA SALUD. (27 de 11 de 2022). *TRAUMATISMOS CAUSADOS POR EL TRÁNSITO*. Obtenido de <https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
- PUENTES, E. (2005). ACCIDENTES DE TRAFICO: LETALES Y EN AUMENTO. *SALUD PUBLICA DE MEXICO*.
- ROBLEDO-NAVARRO, J. (2025). LOS HECHOS DE TRÁNSITO, ALGUNOS ASPECTOS TECNICOS-JURIDICOS. *ESTUDIOS FORENSES*.
- SECRETARIA DE SALUD. (27 de 11 de 2022). *STCONAPRA*. Obtenido de <https://www.gob.mx/salud/documentos/informe-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2020>
- STNAPRA. (2022). *SECRETARIADO TECNICO DEL CONSEJO NACIONAL PARA LA PREVENCION DE ACCIDENTES*. Obtenido de SECRETARIA DE SALUD: <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/secretariado-tecnico-del-consejo-nacional-para-la-prevencion-de-accidentes-102486?state=published#:~:text=Secretariado%20T%C3%A9cnico%20del%20Consejo%20Nacional%20para%20la%20Prevenci%C3%B3n,de%20Salud%20%7C%2>
- UNIDAS, N. (2022). <https://www.un.org/es/observances/road-traffic-victims-day>.

—

José Andres Méndez Ñeco

Afiliación: Maestría en Criminología y Ciencias Forenses en la unidad académica multidisciplinaria Reynosa Aztlán, Universidad Autónoma de Tamaulipas.

