

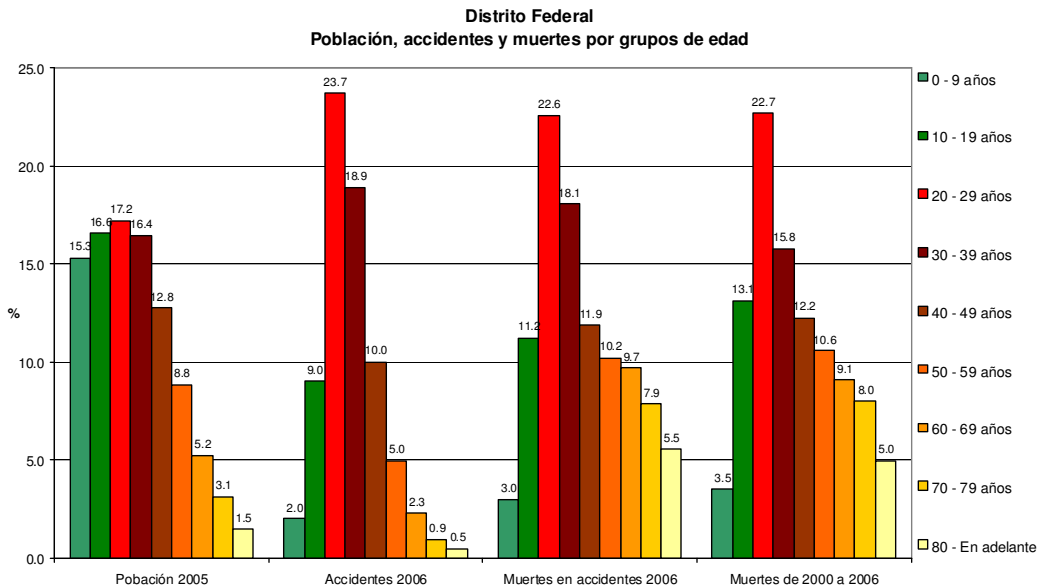
## Los jóvenes, el alcohol, los peatones y los accidentes de tránsito

Centro de Estudios para la Zona Metropolitana A. C. / Metrópoli 2025  
 Noviembre de 2007

Durante el año 2006, la Secretaría de Seguridad Pública del DF informó la incidencia de 22,795 accidentes de tránsito. La mayoría (95%) provocados por choques y atropellamientos, involucrando tanto a vehículos particulares (65%) como a taxis (9%). Estos siniestros se presentaron predominantemente los viernes y sábados (31%), en su mayor parte en las delegaciones Cuauhtémoc (20%), Gustavo A. Madero (13%), Iztapalapa (12%) y Miguel Hidalgo (10%).

Las causas: conducir en estado de ebriedad, imprudencia del conductor, pasar la señal de alto en el semáforo, falta de respeto a los señalamientos viales y el exceso de velocidad. Por su puesto que también se dan combinaciones de las anteriores causas. Este fenómeno arrojó un total de 16,079 lesionados y la muerte de 1,373 personas. De acuerdo con el Servicio Médico Forense (Semefo), estas muertes fueron preponderantemente producto de atropellamientos y colisión de vehículos (87%), en donde se vieron involucrados vehículos particulares en 40%, seguido de microbuses (8.2%) y motocicletas (5.4%).

Los accidentes de tránsito, se han vuelto particularmente críticos para la población joven. En 2005 la población del Distrito Federal en el rango de 20 a 29 años de edad, era del 17%. En el mismo rango de edad la población víctima de los siniestros de tránsito fue del 23.7%, los jóvenes muertos participaron con 22.6%, y, de 2000 a 2006, el total de jóvenes muertos presentó una participación relativa de 22.7% con respecto al total de muertes por estos hechos.



Elaboración propia SIG Metrópoli 2025, Noviembre de 2007.  
 Fuente: INEGI (2006), II Censo de Población y Vivienda, SSP (2007).

Las autoridades capitalinas han implementado medidas que incluyen radares detectores de velocidad, la medición de los grados de alcoholemia (alcoholímetro), semáforos peatonales con cronómetro y educación vial. Entre febrero y diciembre de 2006 se aplicaron 25 mil 500 pruebas de alcohol, arrojando 6 mil 500 personas remitidas ante

Juez Cívico. Estas acciones son muy mediáticas aunque, de acuerdo con el Semefo, sólo el 6% de las muertes son causadas por un grado de alcoholemia de severa a muy grave. Es decir, las cifras pueden reflejar el impacto del programa, sin embargo al analizar la información del periodo 2000 – 2006 se observa que la mayor participación de esta variable en los accidentes se presentó en 2001 (9%), en tanto que la menor se dio en 2003 (5%).

La información indica otros factores determinantes de los accidentes. Del total de muertes una amplia mayoría ha sido ocasionada a usuarios de la vía pública como peatón (61%), al conductor (20%) y al pasajero (15%). En este contexto toman mayor relevancia medidas como la educación vial. Existe un programa en cinco campos infantiles de Educación Vial en donde, según la SSP, se reciben alrededor de 30 mil niños al mes. Sin duda es un esfuerzo que debe permanecer, sólo que debe tenerse en cuenta que estos educados aplicarán la educación vial recibida *a futuro*: actualmente la escolaridad del 59% de las personas muertas en accidentes es de secundaria para abajo. Es evidente el límite de las acciones emprendidas por las autoridades.

Quedan preguntas por resolver entre las cuales están: ¿quién educa a los conductores, a través de qué medios, cuáles deben ser los contenidos de dicha educación, quién debe impartirla?

Por otra parte, por el lado de la víctima o potencial víctima: ¿qué debe aprender, cómo generar un conocimiento de la exposición o mayor riesgo de ser peatón, cómo reinsertar a la población en una dinámica educativa?, (toda vez que predominantemente murieron personas que presentaban baja escolaridad). Finalmente, una pregunta mayor: ¿podremos generar como sociedad una cultura vial que concilie a peatones y conductores en el uso de las vías públicas?