

INFORME DE
**PEATONES Y CICLISTAS
FALLECIDOS**
EN MÉXICO 2019

ni
una



**MUERTE
VIAL**



**Reacciona
por la vida**
Juntos por una
movilidad segura



céntrico

AGRADECIMIENTOS

A los familiares y amigos de las víctimas. Este esfuerzo va para que las muertes de sus seres queridos no sean en vano, y que nos ayuden a recordar y a actuar para que nunca nadie más tenga que pasar por eso.

A todas las y los activistas que incansablemente han empujado la agenda de protección de peatones y ciclistas, que salen a las calles, protestan, colocan bicis blancas, presionan y proponen cambios legislativos, demandan y denuncian a través de recursos administrativos y judiciales, promueven calles seguras y bien diseñadas, y hacen todo lo posible por que nuestras ciudades cambien.

CONTENIDO

DATOS

- 5** Antecedentes y objetivos
- 6** Metodología
- 8** Resultados generales
- 8** Sesgos y representatividad de los resultados
- 11** Fallecidos por entidad federativa
- 12** Fallecidos por municipio
- 14** Entorno urbano y fallecidos por zona metropolitana
- 17** Día y hora
- 18** Calles con más atropellamientos fatales
- 23** ¿Quiénes son las víctimas?
- 26** Responsables de los atropellamientos
- 29** Factores de riesgo
- 31** Conclusiones
- 32** Llamado a la acción

HISTORIAS

- 34** José Juan
- 35** María Verónica y su nieta
- 36** Christopher Manuel
- 37** Jeanet
- 38** Alfredo
- 39** Yessenia y su hija
- 40** Esaú
- 41** Ofelia y Adriana
- 42** Esmeralda
- 43** Felipe
- 44** Carlos
- 45** Fuentes

Datos

ANTECEDENTES Y OBJETIVOS

En noviembre de 2018 un camión de transporte público atropelló y mató en Puebla a Manu Vara, activista del uso de la bicicleta y en ese momento servidor público del ayuntamiento de Puebla. Desde Céntrico decidimos que para honrar la memoria de Manu y de todas las víctimas de accidentes de tránsito, nos abocaríamos a reconocer y visibilizar a los peatones y ciclistas atropellados en el país.

A partir del siguiente día de la muerte de Manu, a través de la cuenta de twitter @niunamuertevial comenzamos a recopilar los peatones y ciclistas fallecidos por atropellamiento en México que aparecen en notas de medios digitales en línea y posts verificados en redes sociales [Twitter], y desde enero de 2019 se publica un tuit con el número consecutivo de fallecidos en el año, fecha y datos básicos de la víctima, de la ubicación del atropellamiento y características básicas del evento. Toda esta información alimenta además una base de datos en el sitio www.niunamuertevial.mx.

El objetivo de este esfuerzo es hacer visibles las víctimas de esta pandemia global. A nivel nacional las cifras oficiales indican que entre 15 y 16 mil mexicanos fallecen cada año por atropellamientos, choques, caídas y volcaduras. Una cifra altísima e inaceptable de 12 fallecidos anualmente por cada 100 mil habitantes. Sin embargo, en vez de considerarla una emergencia social, se ha normalizado tanto en la opinión pública como en los discursos de gobiernos. Visibilizar a las víctimas es la mejor estrategia para convencer a todos de que lo que sucede no es normal ni aceptable.

Finalmente, se busca tener datos cualitativamente más precisos y obtenidos inmediatamente, a fin de poder comunicar de manera más detallada y oportuna estas tragedias, y así poder evitarlas.

METODOLOGÍA

PERFIL DE LAS VÍCTIMAS

Las personas objetivo del seguimiento fueron los peatones y ciclistas que fallecieron atropellados en la vía pública por vehículos motorizados. Del total de víctimas registradas: 84% fueron peatones, 15% ciclistas. Se incluyeron en categorías que apenas abarcan el 0.8% del total, conductores de monopatines, patines y patinetas tanto mecánicos como eléctricos; conductores de carretas y jinetes, así como personas caídas al arroyo vehicular que murieron presumiblemente por el atropello. Estos últimos no caen en la categoría de peatones y se describen como “caídos”. No se incluyen atropellados en motocicleta, en virtud de que, si bien su nivel de vulnerabilidad es alto, también lo es su peligrosidad para los demás usuarios de la calle, y por esto último vale la pena alinearlos a los conductores y pasajeros de vehículos motorizados.

FUENTES

La fuente básica de la información son las notas de prensa publicadas en sitios electrónicos de periódicos nacionales y locales, así como en redes sociales. Para encontrar estas publicaciones se usan dos herramientas [Google y Twitter] a través de tres búsquedas:

- **Buscador de Google Noticias.** Esta búsqueda aporta el 70% de las notas. Se buscan registros de noticias que contengan tanto variantes de la palabra atropellado como de la palabra muerto. Si bien el buscador es capaz de incluir automáticamente variantes de las palabras buscadas, se incluyen estas variantes explícitamente:

ATROPELLADO	MUERTO
atropella OR atropellada OR atropellados OR atropelladas OR atropellan OR atropellado OR arrollado OR arrollada OR arrollados OR arrolladas OR arrollan OR embiste	muerte OR muerto OR muerta OR muere OR murió OR fallecimientos OR fallecido OR fallecida OR fallece OR falleció OR perece OR cuerpo OR cadáver OR vida OR identificaron OR fatal OR mortal OR mata

- **Buscador de Google Web.** Se constató que alrededor de 15% de las notas detectadas no aparecen en el buscador de noticias, sino en el de la web en general, sobre todo medios locales sin una proyección nacional.
- **Buscador de Twitter.** Se usan los mismos criterios de búsqueda que en Google para detectar notas que no aparecen en el buscador. Esta búsqueda aporta el 15% de los registros, los cuales no aparecen en Google asentados al menos en el mismo día. Este número seguramente es menor dado que es posible que muchas noticias aparezcan en Google más tarde.

REGISTROS

Cada registro incluye información derivada de las notas periodísticas, fotografías y videos disponibles, a fin de incluir características de cada atropello. Hay 28 campos divididos en 6 grupos temáticos: el id, un número consecutivo que permite identificar una misma víctima a fin de que no se repita en otros temas; el tiempo: fecha y hora de atropellamiento, y fecha de muerte en caso de que sean diferentes; datos de sitio de ocurrencia del atropellamiento de municipio, ciudad (zona metropolitana) y de estado, así como referencias de latitud y longitud, enlace a la imagen en Google Streetview, y características de la calle y el entorno; características y condiciones tanto de la víctima como del responsable del atropellamiento, así como las direcciones URL que se usaron como fuente.

ID	TIEMPO	LUGAR	VÍCTIMA	RESPONSABLE	FUENTE
- Año/número consecutivo	- Fecha de atropellamiento - Hora del atropellamiento - Días de hospitalización	- Municipio - Ciudad - Estado - Mapa - Latitud - Longitud - Entorno - Tipo de calle - Punto de accidente - Calle - Factores de contexto	- Nombre - Género - Edad - Modo - Condición / características	- Vehículo - Género - Edad - Condición / características - Detenido / fugado	- URLs evento - URLs seguimiento - URLs video

Tabla 1. Información de cada registro de atropellamiento obtenida de las notas periodísticas. Fuente: Propia.

APERTURA DE DATOS

La información publicada tanto en Twitter como en un sitio web a través de datos abiertos es de uso público, solo se requiere que se cite la fuente. Los datos pueden ser manipulados con el fin de hacer análisis con datos socioeconómicos y geográficos, así como comparaciones con datos de otras fuentes.

RESULTADOS GENERALES

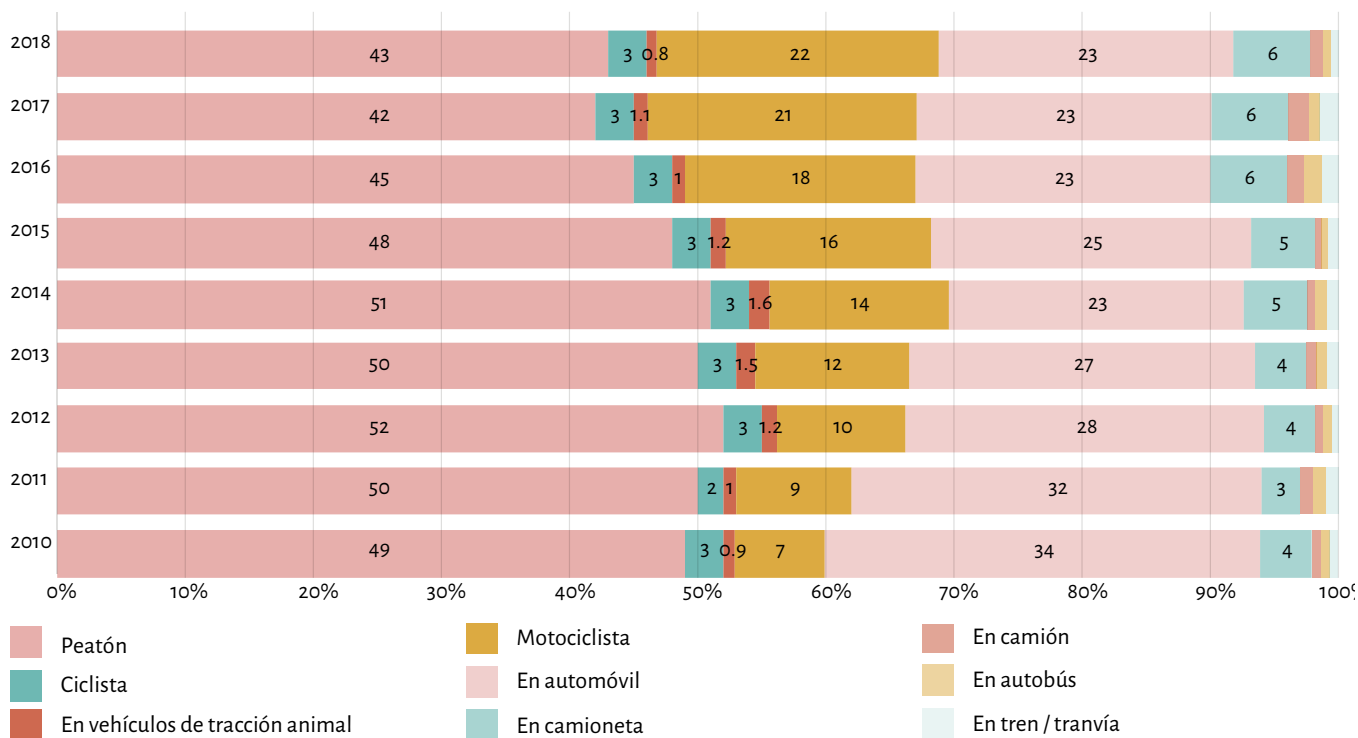
Durante los 365 días monitoreando los atropellamientos en el país en 2019, se documentaron 2,957 fallecidos atropellados a la largo del país. El 84.0% de estos fueron peatones, el 15.2% ciclistas y el 0.8% restante caídos y conductores/pasajeros de vehículos no motorizados, recreativos o de movilidad personal.

Tabla 2. Resultados generales del monitoreo de muertes por atropellamientos, México 2019 Fuente: Propia.

MODO	CASOS	% DEL TOTAL
Peatón	2,485	84.0%
Ciclista	450	15.2%
Caído	15	0.5%
A caballo/en carreta	6	0.2%
En monopatín	1	0.1%
TOTAL	2,957	100%

SESGO Y REPRESENTATIVIDAD DE LOS RESULTADOS

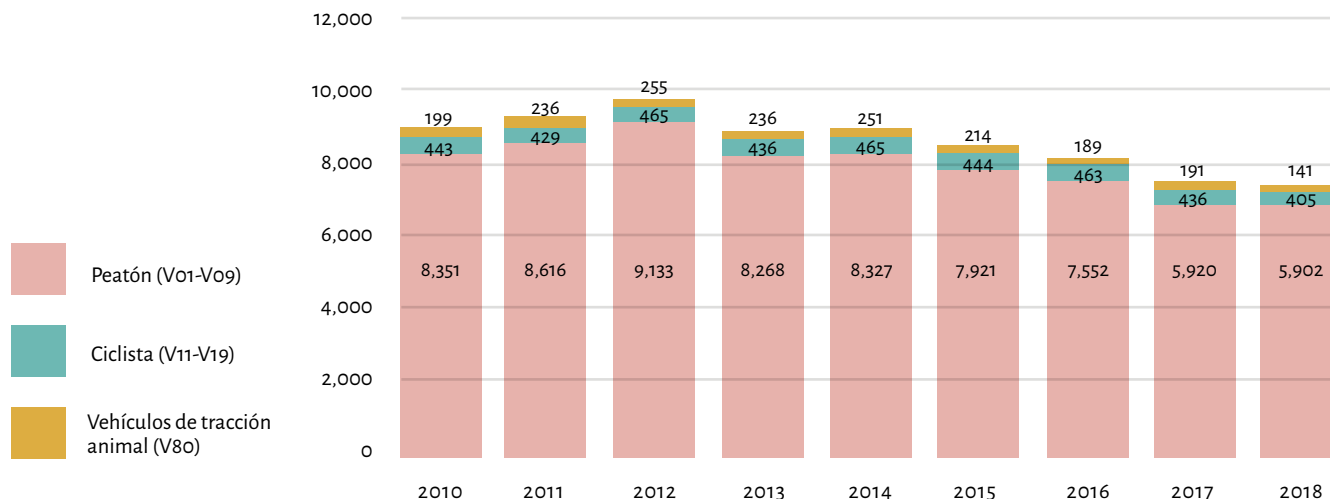
Para evaluar la representatividad de esta cifra, se usa la Clasificación Estadística Internacional de Enfermedades y Problemas Relacionados con la Salud (CIE-10), clasificación en la cual se basan las estadísticas de defunciones del sector salud. De acuerdo con estas cifras, retomadas por INEGI en sus estadísticas de mortalidad, los peatones han ido reduciendo su peso respecto al total de fallecidos, teniendo un máximo en 2012 con 52% y reduciéndose progresivamente hasta 43% en 2018, mientras que los ciclistas se han mantenido en el 3% a lo largo del tiempo. Nótese cómo se triplicaron en solo 10 años los muertos en motocicleta, lo que hizo que todos los modos redujeran su participación.



Gráfica 1. Distribución porcentual de los fallecidos según su modo de movilidad.

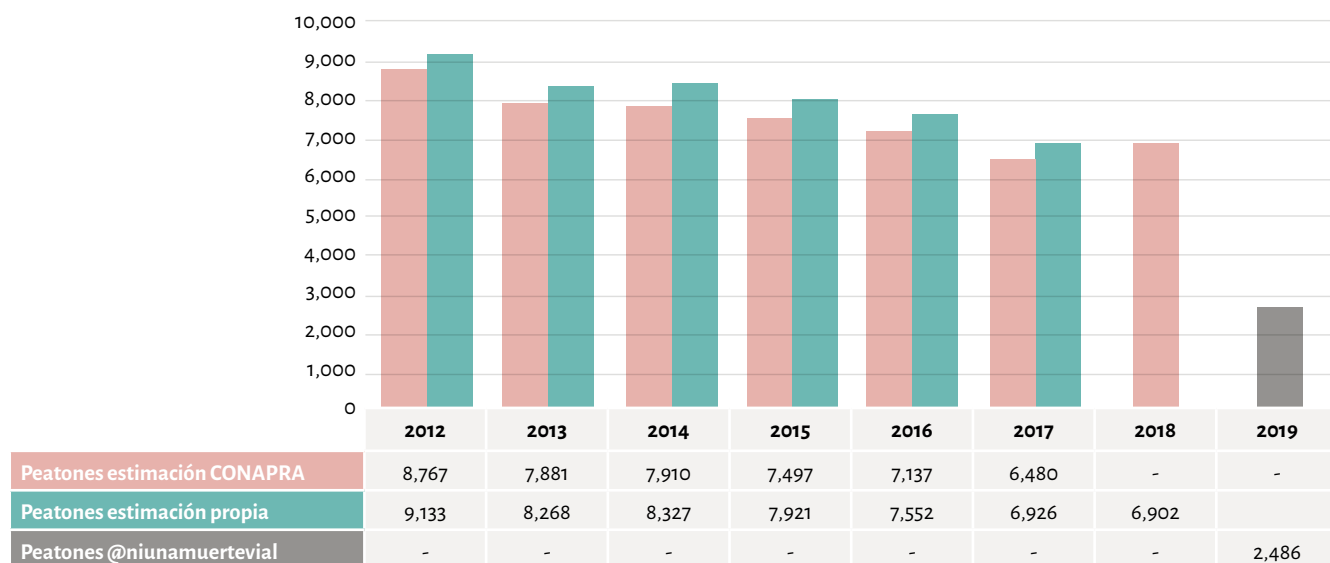
Fuente: Defunciones del Sector Salud.

El número de peatones, ciclistas y jinetes fallecidos ha variado los últimos años. Usando los mismos datos de defunciones del sector salud publicados por INEGI en su base de datos de mortalidad [expandiendo los datos de los fallecimientos con códigos V87-V89 del CIE-10 a los demás modos manteniendo la ponderación de los registrados bajo V01-V86], resulta que, desde 2012 han ido decreciendo los fallecidos desde 9,133 hasta 6,902 en 2018.



Gráfica 2. Peatones, ciclistas y ocupantes de vehículos de tracción animal fallecidos en accidentes de tránsito. Fuente: Estimación propia con base en los datos de defunciones del Sector Salud.

Si se toma como referencia el último dato estimado por Conapra (para el 2017)¹, el total de peatones fallecidos atropellados documentados por @niunamuertevial representó el 38% de ese total, algo bastante lejano al 100%, pero cuyo valor como muestra resulta significativo.



Gráfica 3. Peatones fallecidos documentados en comparación con estimación de datos oficiales. Fuente: Estimación propia con datos del Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2018, datos de defunciones del sector salud y datos de @niunamuertevial.

En cambio, el dato obtenido para ciclistas resulta comparable a la estimación propia con datos oficiales de otros años, y un 50% más alto que lo estimado por Conapra. Una primera conclusión es que dada la naturaleza limitada del registro de @niunamuertevial, es claro que hay un subregistro de las muertes de ciclistas en el país. Es posible que una mayor proporción de los fallecidos con modo no especificado en los datos del sector salud, sean ciclistas, y que no estén reconocidos en las estimaciones actuales.

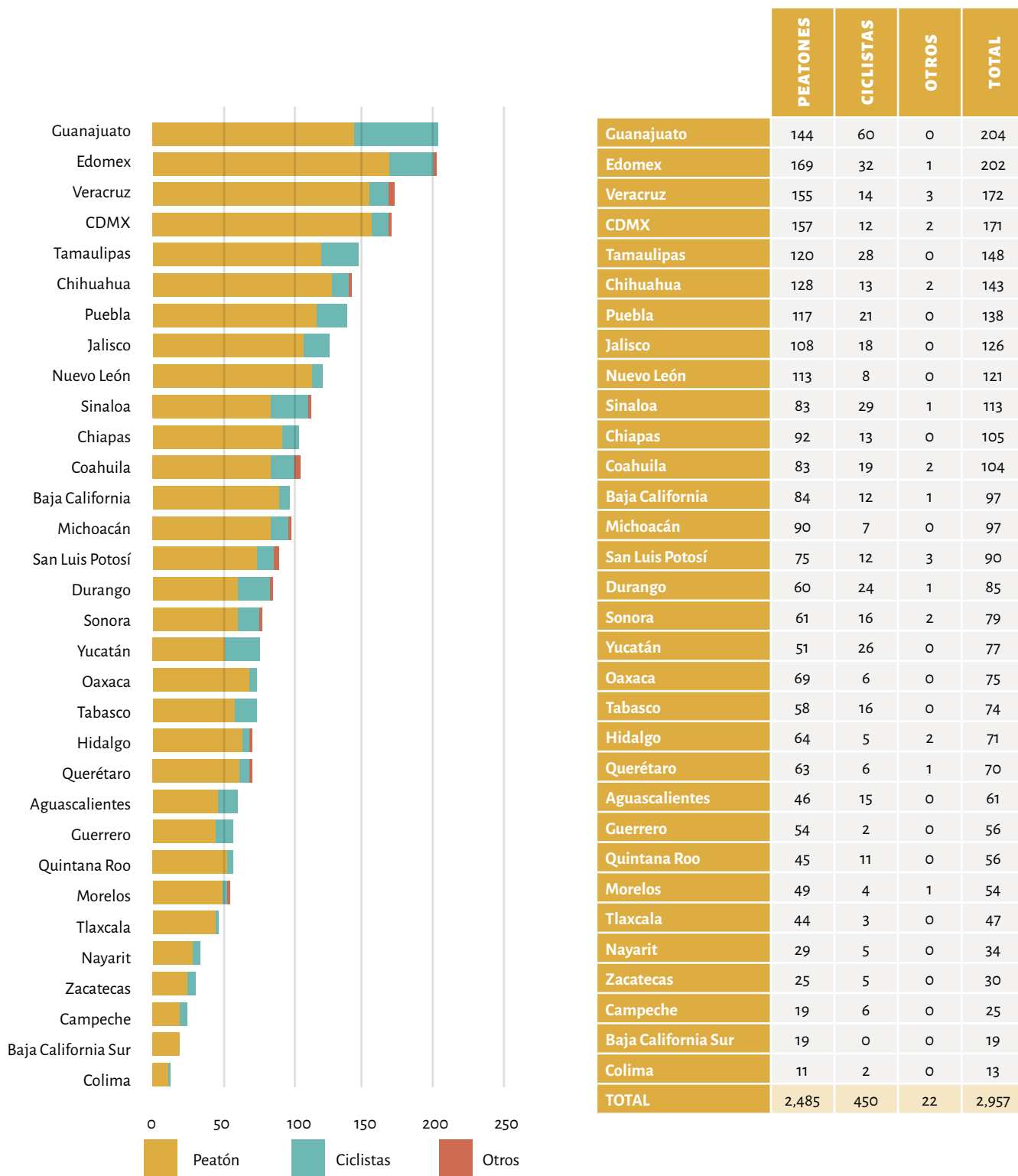


Gráfica 4. Ciclistas fallecidos documentados en comparación con estimación de datos oficiales. Fuente: Estimación propia con datos del Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2018, datos de defunciones del sector salud y datos de @niunamuertevial.

Es posible además, que la naturaleza de los conteos de @niunamuertevial tengan un sesgo de cobertura digital mayor en zonas urbanas que en zonas rurales, y que pueda ser que el dato de pequeñas localidades y áreas no urbanas esté subestimado. Esta hipótesis es posible demostrarla con un análisis a nivel municipio, pero el número de datos todavía es bajo.

FALLECIDOS POR ENTIDAD FEDERATIVA

Los estados con mayor número de fallecidos en 2019 fueron Guanajuato, Estado de México, Veracruz, Ciudad de México y Tamaulipas. Los que tuvieron el menor número fueron Colima, Baja California Sur, Campeche, Zacatecas y Nayarit.



Gráfica 5. Fallecidos por entidad federativa, México 2019 Fuente: Propia

FALLECIMIENTOS POR MUNICIPIO

Las personas fallecidas fueron atropelladas en 698 municipios diferentes en el país. Del total de fallecidos registrados (2,957), el 44% (1,287) se concentra en solo 50 municipios. Los 20 municipios más mortales en atropellamientos [peatones + ciclistas].

	MUNICIPIO	PEATONES + CICLISTAS		MUNICIPIO	PEATONES + CICLISTAS
1	Puebla	56	26	Hermosillo	23
2	Juárez	51	27	Los Mochis (Ahome)	23
3	León	50	28	Zapopan	22
4	Monterrey	45	29	Playa del Carmen (Solidaridad)	21
5	Toluca	42	30	Tapachula	21
6	Reynosa	39	31	Torreón	21
7	Aguascalientes	39	32	Salamanca	20
8	Tijuana	37	33	Gustavo A. Madero	20
9	Querétaro	34	34	Ecatepec	20
10	Mexicali	33	35	Mérida	19
11	Acapulco	33	36	Irapuato	19
12	Durango	33	37	Ensenada	19
13	Villahermosa (Centro)	32	38	Tuxtla Gutiérrez	18
14	Culiacán	31	39	Mazatlán	18
15	Guadalajara	28	40	Tepic	17
16	Celaya	28	41	Cancún (Benito Juárez)	17
17	Morelia	27	42	Cuauhtémoc (Chih)	17
18	San Luis Potosí	27	43	Tlalpan	15
19	Chihuahua	27	44	Cajeme	15
20	Veracruz	26	45	Cuauhtémoc (CdMx)	15
21	Saltillo	26	46	Tlajomulco	13
22	Matamoros (Tamps)	26	47	Álvaro Obregón (CdMx)	13
23	Gómez Palacio	25	48	Guadalupe	13
24	Tlaquepaque	24	49	Altamira	13
25	Iztapalapa	24	50	Cuernavaca	12

Tabla 3. Peatones y ciclistas fallecidos por municipio, México 2019 Fuente: Propia.

Peatones: Los 50 municipios con más peatones que perdieron la vida, concentran 1,080 personas fallecidas, lo encabezan Puebla, Ciudad Juárez, Monterrey, Tijuana y Toluca.

Ciclistas: Los 450 ciclistas fallecidos que se documentaron fueron atropellados en 221 diferentes municipios del país, El 54% de estos ciclistas (245) perdieron la vida en 50 municipios [Tabla 4]; la lista es encabezada por León, por mucho el municipio con más ciclistas muertos, aunque también de los más grandes del país. Le siguen Gómez Palacio, Aguascalientes y Celaya.

	MUNICIPIO	PEATONES
1	Puebla	49
2	Juárez	46
3	Monterrey	43
4	Tijuana	37
5	Toluca	36
6	Reynosa	33
7	Acapulco	33
8	Querétaro	32
9	León	32
10	Aguascalientes	30
11	Villahermosa (Centro)	29
12	Mexicali	25
13	Morelia	25
14	Saltillo	25
15	Durango	25
16	Veracruz	24
17	Chihuahua	24
18	Guadalajara	23
19	Culiacán	23
20	Tlaquepaque	22
21	San Luis Potosí	22
22	Matamoros (Tamps)	21
23	Hermosillo	20
24	Gustavo A. Madero	20
25	Iztapalapa	20
26	Zapopan	19
27	Celaya	19
28	Tapachula	18
29	Tuxtla Gutiérrez	17
30	Playa del Carmen (Solidaridad)	17
31	Torreón	15
32	Tlalpan	15
33	Gómez Palacio	15
34	Los Mochis (Ahome)	15
35	Cancún (Benito Juárez)	15
36	Ensenada	15
37	Mérida	14
38	Mazatlán	14
39	Tepic	14
40	Irapuato	14
41	Cuauhtémoc (Chih)	14
42	Ecatepec	14
43	Cuauhtémoc (CdMx)	14
44	Salamanca	13
45	Álvaro Obregón (CdMx)	13
46	Oaxaca	12
47	Coyoacán	12
48	Xalapa	11
49	Cuernavaca	11
50	Fresnillo	11

	MUNICIPIO	CICLISTAS
1	León	18
2	Gómez Palacio	10
3	Aguascalientes	9
4	Celaya	9
5	Mexicali	8
6	Durango	8
7	Cajeme	8
8	Culiacán	8
9	Puebla	7
10	Salamanca	7
11	Los Mochis (Ahome)	7
12	Torreón	6
13	Toluca	6
14	Reynosa	6
15	Ciudad Victoria	6
16	Ecatepec	6
17	Motul	5
18	Mérida	5
19	San Luis Potosí	5
20	Juárez	5
21	Irapuato	5
22	Matamoros (Tamps)	5
23	Guadalajara	5
24	Playa del Carmen (Solidaridad)	4
25	San Pedro Cholula	4
26	Cárdenas	4
27	Ensenada	4
28	Iztapalapa	4
29	Mazatlán	4
30	Guasave	4
31	Tapachula	3
32	Tepic	3
33	Villahermosa (Centro)	3
34	Tlajomulco	3
35	Zapopan	3
36	Silao	3
37	Guadalupe	3
38	Juventino Rosas	3
39	Jesús María	3
40	Chihuahua	3
41	Lerdo	3
42	Altamira	3
43	Hermosillo	3
44	Nezahualcóyotl	2
45	Querétaro	2
46	Texcoco	2
47	Monterrey	2
48	Morelia	2
49	Veracruz	2
50	Cancún (Benito Juárez)	2

Tabla 4. Municipios con el mayor número de fallecimientos de peatones y ciclistas, México 2019 Fuente: Propia.

ENTORNO URBANO Y FALLECIDOS POR ZONA METROPOLITANA

Para fines de este reporte, el entorno del sitio de atropellamiento se definió como urbano cuando hay una traza vial completamente construida y ocupada. Los entornos suburbanos se definen como la zona periférica de las zonas urbanas, que cuentan con características discontinuas en términos de ocupación y traza vial. En el resto de los casos, se asume que el entorno es no urbano. Del total de atropellados registrados, en el 92% de los casos se pudo determinar el tipo de entorno construido en el que ocurrió. En el 46% de los casos se trató de entornos urbanos y en el 32% de entornos suburbanos. Apenas 22% de los casos ocurrió en entornos no urbanos. Los atropellamientos fatales de ciclistas ocurrieron en entornos menos urbanos (41%) y más rurales (26%). El hecho de que uno de cada tres muertos hayan sido atropellados en áreas suburbanas, que por definición son poco pobladas y de baja densidad, indica que resultan particularmente riesgosas.

Las zonas metropolitanas se definen cada 5 años por Conapo y Sedatu, pero con restricciones metodológicas relacionadas con el acceso al Fondo Metropolitano. Para fines de este documento se definieron como zonas metropolitanas todas las conurbaciones y municipios con integración funcional que rebasen 100,000 habitantes. En la siguiente tabla se incorporan las 50 zonas metropolitanas con más fallecidos por atropellamiento, las cuales concentran el 60% de los fallecidos a nivel nacional. Encabeza la lista la Zona Metropolitana del Valle de México, seguida por Monterrey, Guadalajara, Puebla y Toluca.

Tabla 5. Fallecidos por atropellamiento y entorno en el que ocurrió para 50 zonas metropolitanas Fuente: Propia.

	PEATÓN	CICLISTA	OTROS	TOTAL
Entorno urbano	1,074 (47%*)	175 (41%)	5	1,254 (46%)
Entorno suburbano	724 (32%)	143 (33%)	6	873 (32%)
Entorno no urbano	467 (21%)	111 (26%)	9	587 (22%)
No especificado	220	21	2	243
TOTAL	2,485	450	22	2,957

* Sobre el total exceptuando lo no especificado

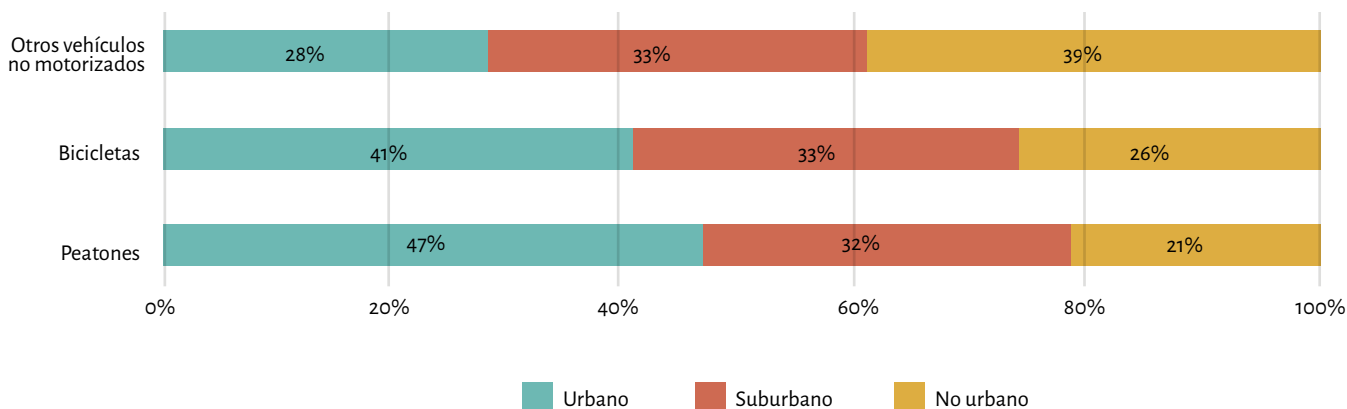


Gráfico 6. Distribución por entorno de los fallecimientos por tipo de usuario, 50 zonas metropolitanas Fuente: Propia.

	ZONA METROPOLITANA	PEATONES	CICLISTAS	TOTAL
1	Valle de México	265	31	296
2	Monterrey	99	6	105
3	Guadalajara	80	16	96
4	Puebla	77	16	93
5	Toluca	54	9	63
6	León	33	20	53
7	Ciudad Juárez	46	5	51
8	La Laguna	31	19	50
9	Aguascalientes	37	13	50
10	Querétaro	43	3	46
11	San Luis Potosí	33	7	40
12	Tijuana	40	-	40
13	Reynosa	32	6	38
14	Veracruz	31	2	33
15	Durango	24	8	32
16	Matamoros	26	6	32
17	Acapulco	31	-	31
18	Oaxaca	30	1	31
19	Tampico	25	4	29
20	Mexicali	22	6	28
21	Celaya	20	8	28
22	Saltillo	27	-	27
23	Culiacán	20	7	27
24	Tlaxcala	25	1	26
25	Morelia	24	2	26
26	Chihuahua	24	2	26
27	Villahermosa	23	3	26

	ZONA METROPOLITANA	PEATONES	CICLISTAS	TOTAL
28	Cuernavaca	23	1	24
29	Mérida	18	6	24
30	Tuxtla Gutiérrez	20	1	21
31	Hermosillo	17	3	20
32	Playa del Carmen	16	4	20
33	Orizaba/ Córdoba	17	3	20
34	Los Mochis	12	6	18
35	Cancún	16	2	18
36	Tapachula	14	2	16
37	Irapuato	12	4	16
38	Mazatlán	12	3	15
39	Salamanca	10	5	15
40	Tepic	12	2	14
41	Ciudad Obregón	6	7	13
42	Cuauhtémoc	12	1	13
43	Ciudad Victoria	6	6	12
44	Xalapa	12	-	12
45	Puerto Vallarta	9	3	12
46	Pachuca	11	-	11
47	Cuatla	10	1	11
48	San Juan del Río	9	1	10
49	Monclova	7	2	9
50	Nuevo Laredo	2	7	9

Tabla 6. Zonas Metropolitanas con el mayor número de fallecimientos de peatones, México 2019 Fuente: Propia.

El caso de los ciclistas fallecidos es bastante diferente a la de los peatones. La sigue encabezando el Valle de México, pero le siguen León, La Laguna, Guadalajara y Puebla. Esto evidentemente tiene que ver con la cantidad de población de cada metrópolis, pero además posiblemente esté relacionado con el nivel de uso de la bicicleta. En la siguiente tabla se muestran las 23 zonas metropolitanas con más fallecidos en bicicleta, los cuales aportan el 50% de los fallecidos a nivel nacional. Representan las zonas metropolitanas prioritarias para inversión en medidas de seguridad vial para ciclistas.

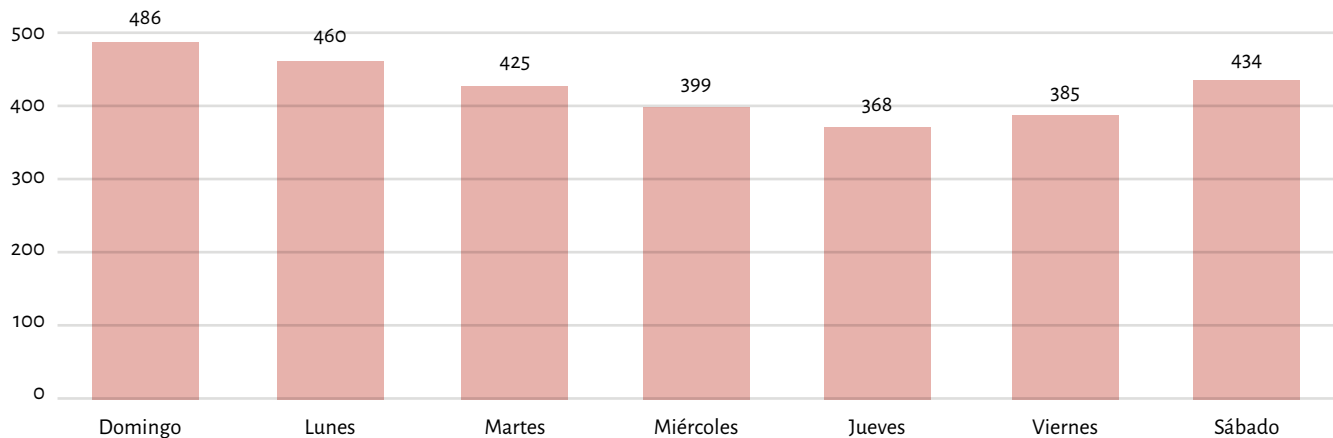
	ZONA METROPOLITANA	CICLISTAS FALLECIDOS
1	Valle de México	31
2	León	20
3	La Laguna	19
4	Guadalajara	16
5	Puebla	16
6	Aguascalientes	13
7	Toluca	9
8	Celaya	8
9	Durango	8
10	San Luis Potosí	7
11	Ciudad Obregón	7
12	Culiacán	7
13	Monterrey	6
14	Reynosa	6
15	Ciudad Victoria	6
16	Mérida	6
17	Mexicali	6
18	Matamoros	6
19	Los Mochis	6
20	Salamanca	5
21	Ciudad Juárez	5
22	Irapuato	4
23	Tampico	4

Tabla 7. Zonas Metropolitanas con el mayor número de fallecimientos de ciclistas, México 2019 Fuente: Propia.

DÍA Y HORA

DÍA

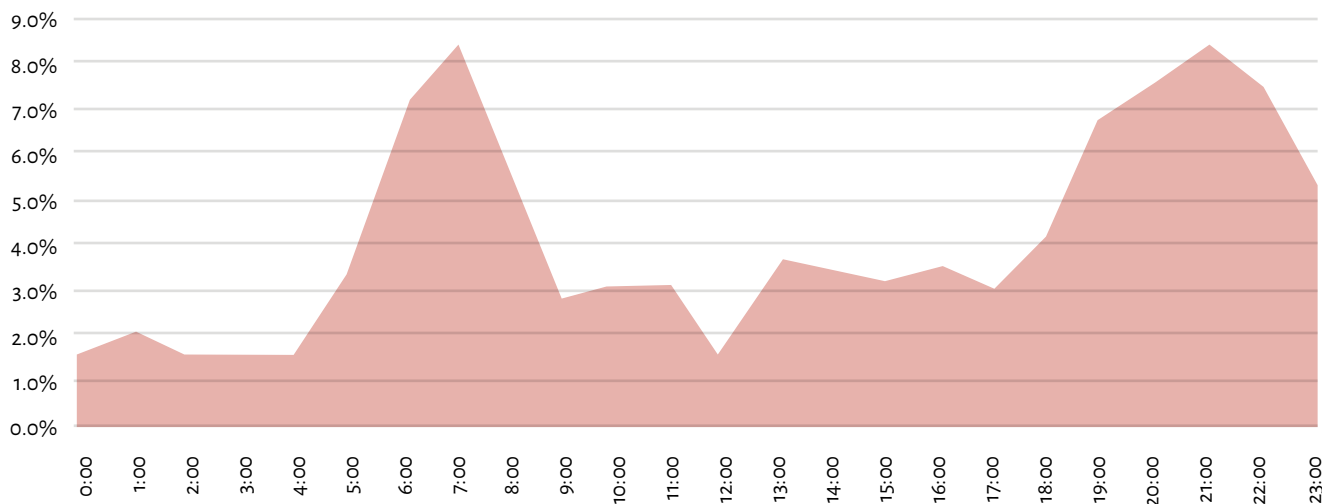
La distribución de los atropellamientos a lo largo de la semana varía poco, pero de manera consistente: tiene un pico los domingos y un valle los jueves. Los hechos de tránsito fatales tienen una desviación estándar de 1.4%, algo bajo para ser considerando un factor relevante.



Gráfica 7. Distribución de atropellamientos a lo largo de la semana Fuente: Propia.

HORA

En el 52% de los casos (1,547) los registros contienen la hora aproximada del atropellamiento. La distribución horaria de los atropellamientos fatales tiene dos picos muy claros: en la mañana antes de que amanezca, y en la noche después de que el sol se pone: 20.2% de los atropellamientos ocurre de 6:00 am a 9:00 am, y 35.4% ocurre de 7:00 pm a la medianoche. Estos momentos coinciden con la hora pico de salida y llegada de las personas a sus casas, en horarios donde aún no hay luz solar.



Gráfica 8. Distribución de atropellamientos a lo largo del día Fuente: Propia.

CALLES CON MÁS ATROPELLAMIENTOS FATALES

TIPOS DE CALLE

Los atropellamientos documentados sucedieron a lo largo de la red vial. Para identificar en dónde ocurrieron, se realizó una categorización de 10 tipos de calle. Además, se incluyeron los patios de maniobra y estacionamientos, aunque son apenas 3 casos. En 1,347 casos (prácticamente la mitad), el atropellamiento sucedió en una vía de alta velocidad, 746 casos en vías de velocidad media y 553 en vías de baja velocidad.

		FALLECIDOS	VELOCIDAD
Autopista	Vía continua de dos sentidos separados por una franja central diseñada para conectar ciudades.	393	Alta
Avenida continua	Vía continua de dos sentidos separados por una franja central dentro de una ciudad. Puede ser o no de acceso controlado.	403	Alta
Carretera	Vía de dos sentidos sin separación.	551	Alta
Avenida	Vía diseñada para conectar áreas de una ciudad, con intersecciones semaforizadas.	633	Media
Lateral de avenida continua	Vía de baja velocidad	13	Media
Avenida con BRT	Avenida con un carril exclusivo para autobuses.	34	Media
Carretera local	Vía estrecha de dos sentidos sin separación.	66	Media
Colectora	Vía diseñada para conectar avenidas con calles locales.	207	Baja
Calle local	Vías de baja circulación, de acceso a los predios de la ciudad.	336	Baja
Brecha	Camino local sin pavimentar.	7	Baja
Patio de maniobra	Área de circulación interna en un predio.	3	Baja
Total general		2,646	

Tabla 8. Número de peatones y ciclistas fallecidos por tipo de calle y velocidad Fuente: Propia.

En entornos urbanos predominan 6 tipos de calle: avenidas (incluyendo las avenidas continuas y sus laterales, y las avenidas con BRT), colectoras y calles locales. En entornos no urbanos los fallecimientos ocurren en categorías diferentes: autopistas, carreteras (federales y locales) y brechas. En contextos suburbanos los hechos ocurren en todo tipo de calles, pero sobre todo en autopistas y avenidas continuas.

		NO URBANO	SUBURBANO	URBANO	TOTAL
Brecha	7	57%	43%	0%	100%
Carretera local	66	79%	20%	2%	100%
Carretera	551	58%	40%	2%	100%
Autopista	393	47%	50%	3%	100%
Avenida continua	403	0%	49%	51%	100%
Avenida	633	0%	21%	79%	100%
Lateral de avenida continua	13	0%	15%	85%	100%
Avenida con BRT	34	0%	9%	91%	100%
Colectora	207	1%	21%	78%	100%
Calle local	336	1%	13%	85%	100%
Patio de maniobra	3	0%	0%	100%	100%
Total general	2,646	22%	32%	46%	100%

Tabla 9. Número de peatones y ciclistas fallecidos por tipo de calle y entorno Fuente: Propia.

LAS 50 CALLES MÁS MORTALES

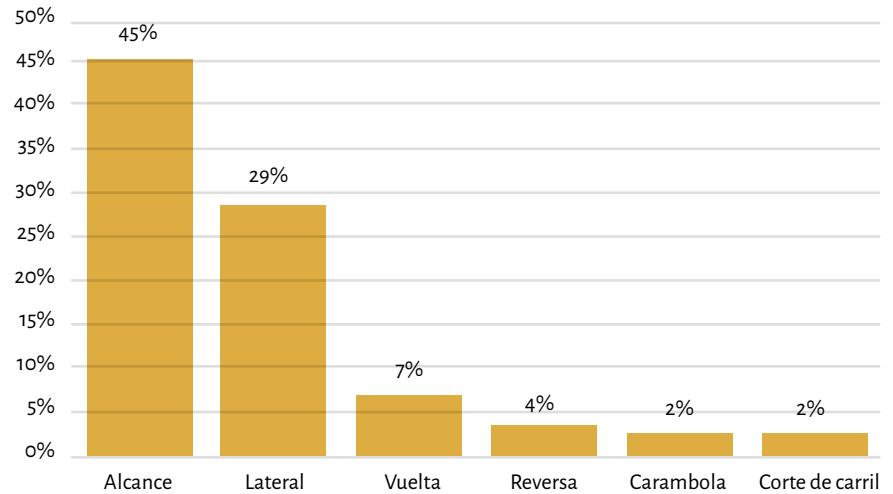
Se documentaron atropellamientos mortales en aproximadamente 2,000 calles en todo el país. Las 50 calles donde mueren más peatones dentro de zonas metropolitanas del país concentran 380 muertes, es decir el 15% de todo México. La lista la encabezan la Autopista México-Veracruz en Puebla, el Bulevar Ejército Mexicano en La Laguna y la carretera Cancún-Tulum en Playa del Carmen.

	CALLE	ZONA METROPOLITANA	FALLECIDOS		CALLE	ZONA METROPOLITANA	FALLECIDOS
1	Autopista México-Veracruz	Puebla	18	25	Paseo Tollocan	Toluca	7
2	Bulevar Ejército Mexicano	La Laguna	14	26	Periférico Paseo de la República	Morelia	7
3	Carretera Cancún-Tulum	Playa del Carmen	14	27	Av. Morones Prieto	Monterrey	6
4	Av. 5 de febrero/Paseo de la República	Querétaro	12	28	Av. Porfirio Díaz/Carretera Reynosa-Río Bravo	Reynosa	6
5	Periférico	Mérida	12	29	Bulevar Lázaro Cárdenas	Acapulco	6
6	Autopista México-Pachuca	Valle de México	11	30	Calz. Ermita Iztapalapa	Valle de México	6
7	Bulevar Lázaro Cárdenas	Mexicali	11	31	Carretera Internacional México 15	Los Mochis	6
8	Carretera Toluca-Atzacomulco	Toluca	11	32	Carretera Nacional	Monterrey	6
9	Periférico	Guadalajara	11	33	Carretera Tuxtla Gutiérrez-Chiapa de Corzo	Tuxtla Gutiérrez	6
10	Carretera a Chapala	Guadalajara	10	34	Libramiento de Salamanca	Salamanca	6
11	Carretera Veracruz-Xalapa	Veracruz	10	35	Autopista México-Acapulco	Cuernavaca	5
12	Av. Morelos Norte/Carretera Morelia-Salamanca	Morelia	9	36	Autopista México-Puebla	Valle de México	5
13	Circuito Interior	Valle de México	9	37	Autopista México-Querétaro	Querétaro	5
14	Periférico	Valle de México	9	38	Av. Aguascalientes	Aguascalientes	5
15	Periférico	San Luis Potosí	9	39	Av. Talamás Camandari	Ciudad Juárez	5
16	Autopista Puebla-Veracruz	Orizaba/Córdoba	8	40	Av. Tláhuac	Valle de México	5
17	Bulevar San Luis/Carretera 57 a Querétaro	San Luis Potosí	8	41	Bulevar Riviera Nayarit	Puerto Vallarta	5
18	Calz. Zaragoza	Valle de México	8	42	Carretera México-Acapulco	Acapulco	5
19	Carretera San Luis Potosí-Matehuala	San Luis Potosí	8	43	Carretera Puebla-Tehuacán	Puebla	5
20	Vía Rápida Ote-Pte	Tijuana	8	44	Carretera Tampico-Mante	Tampico	5
21	Autopista México-Querétaro	Valle de México	7	45	Carretera Tapachula-Puerto Chiapas	Tapachula	5
22	Carretera Internacional Oaxaca Norte	Oaxaca	7	46	Carretera Villahermosa-Cárdenas	Villahermosa	5
23	Carretera Texcoco-Lechería	Valle de México	7	47	Carretera Villahermosa-Teapa	Villahermosa	5
24	Carretera Tlaxcala-San Martín Texmelucan	Tlaxcala	7	48	Libramiento	Monterrey	5
				49	Libramiento Monterrey	Reynosa	5
				50	Paseo de la Reforma	Valle de México	5

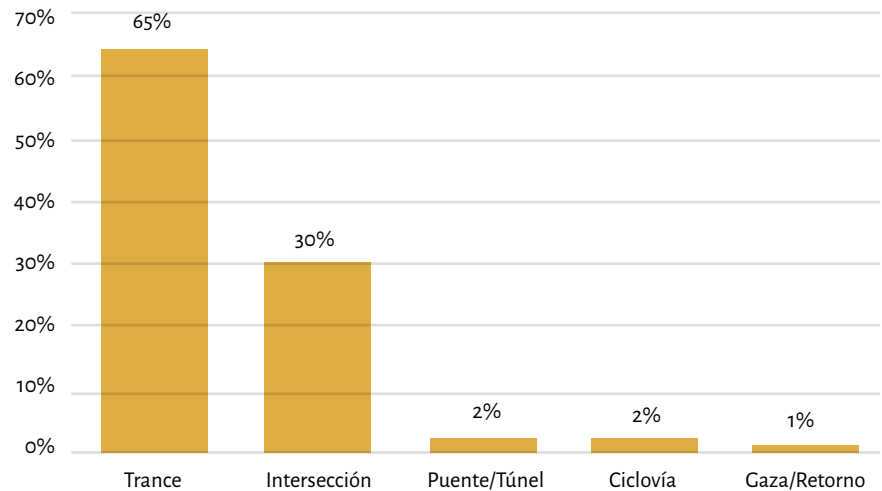
Tabla 10. Las 50 calles más mortales para peatones y ciclistas, México 2019 Fuente: Propia.

La mayor parte de las calles son vías continuas suburbanas, que cuentan con características de autopista en un contexto urbano donde las personas necesitan cruzar, y no hay semáforos que puedan ayudar a hacerlo de manera más segura. La existencia de puentes peatonales tampoco garantiza que las vías sean seguras.

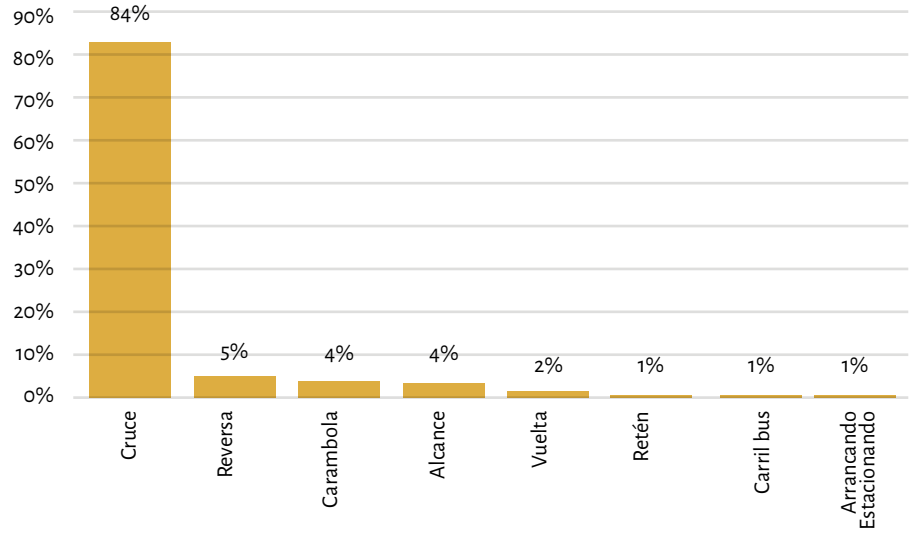
Gráfica 9. Mecánica del atropellamiento de ciclistas, México 2019 Fuente: Propia



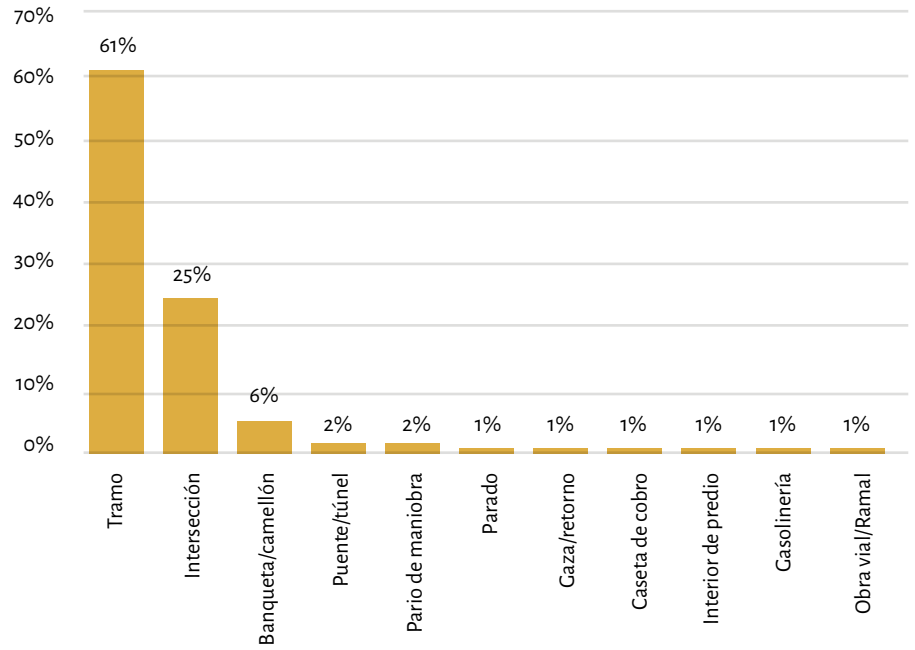
Gráfica 10. Punto de atropellamiento de ciclistas, México 2019 Fuente: Propia



Gráfica 11. Mecánica del atropellamiento de peatones, México 2019 Fuente: Propia



Gráfica 12. Punto de atropellamiento de peatones, México 2019 Fuente: Propia

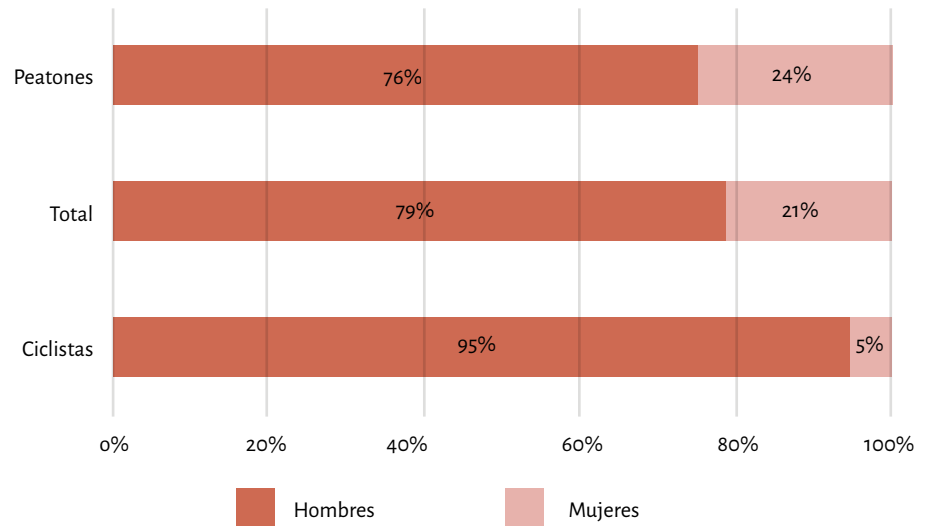


¿QUIÉNES SON LAS VÍCTIMAS?

GÉNERO

En el 98% de los casos es posible conocer el género de la víctima (2,908 casos de los 2,957 totales). Casi 4 de cada 5 personas atropelladas mortalmente son hombres (79%) mientras que el 21% son mujeres.

La diferencia por tipo de usuario es grande. Las mujeres representan el 24% de las muertes de peatones (1 de cada 4), y solo el 5% de las muertes de ciclistas (1 de cada 20). Esto está claramente relacionado con el uso de la bicicleta predominantemente por los hombres, quizá haya además factores adicionales que habrá que analizar posteriormente.

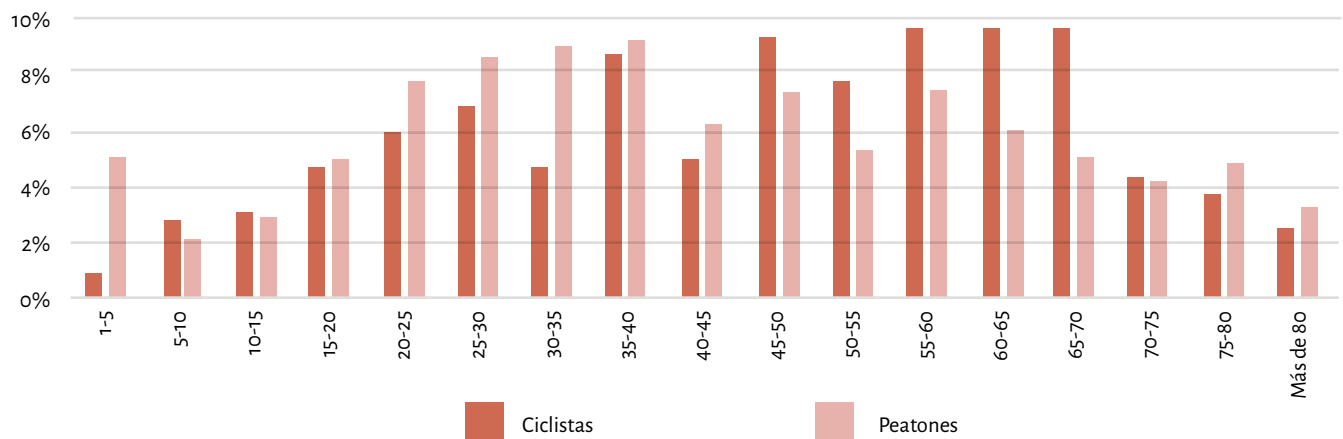


Gráfica 13. Distribución por género de peatones y ciclistas fallecidos, México 2019

Fuente: Propia

EDAD

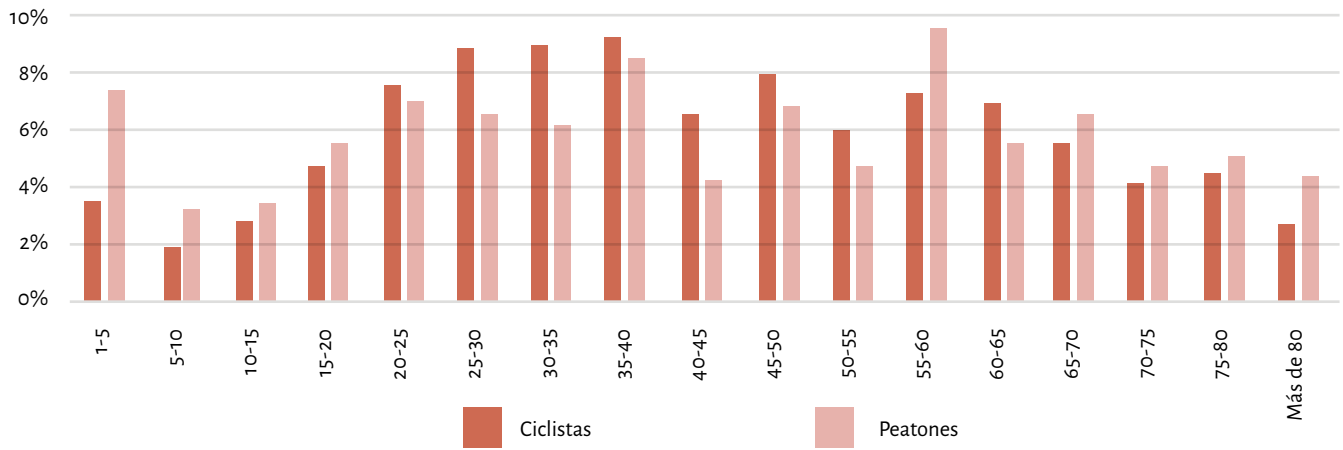
El promedio de edad de los peatones fallecidos fue de 43 años, mientras que el de los ciclistas fallecidos fue de 48 años, es decir, el perfil de las víctimas es de un promedio de edad relativamente alto. Se realizó una muestra en notas de medios electrónicos con una metodología análoga, pero aplicado a motocicletas y automovilistas fallecidos (393 casos) y se documentó un promedio de edad de 30 años.²



Gráfica 14. Distribución por edad de peatones fallecidos, México 2019

Fuente: Propia

Respecto al total de personas atropelladas fallecidas, tanto hombres como mujeres tienen un promedio de 44 años. La distribución tanto de hombres como mujeres muestra una reducción en la incidencia de atropellamientos entre los 40 y los 55 años. Después de los 55 años hay un aumento en los números, que contrasta con la reducción constante de la pirámide de edades del país, que establece que 8.2% de la población es mayor de 55 años³. En cambio 31% de los hombres y 36% de las mujeres fallecidas atropelladas era mayor a 55 años, es decir cuatro veces más que la proporción poblacional.



Gráfica 15. Distribución por edad de peatones y ciclistas fallecidos, México 2019

Fuente: Propia

NOMBRES

En el 49% de los casos (1,461 fallecimientos) las notas periodísticas informan del nombre de la víctima. Hay un equilibrio delicado entre la protección de la privacidad y la difusión de información. La realidad es que en muchos casos en los que se encuentra la identificación, publicar el nombre es un mecanismo de comunicación para sus amigos y familiares. También es importante porque los nombres permiten recordar a las víctimas. Para esto es suficiente el nombre propio, evitando publicitar el nombre completo para proteger a víctimas y familiares.



Ilustración 1. Nombres de las personas peatonas y ciclistas fallecidas, México 2019

Fuente: Propia. [Nota: se anexa el listado de nombres. En este caso se usó <https://www.nubedepalabras.es/>.

RESPONSABLES DE LOS ATROPELLAMIENTOS

VEHÍCULOS RESPONSABLES

En 62% de los casos (1,822) se documentó el vehículo usado por el responsable del atropellamiento fatal, en el resto no se cuenta con la información debido a que el redactor de la nota no lo incluyó, o también debido a que el responsable se dio a la fuga.

TIPO DE VEHÍCULO	NÚMERO	PROPORCIÓN
Automóvil compacto particular	495	27.2%
Camioneta particular	479	26.3%
Transporte público	305	16.7%
Camión de carga	279	15.3%
Motocicleta	92	5.0%
Taxi libre/sitio	53	2.9%
Vehículo de servicio	39	2.1%
Transporte colectivo privado	30	1.6%
Vehículo de emergencia	28	1.5%
Vehículo agrícola/industrial/construcción	11	0.6%
Vehículo de reparto	10	0.5%
Bicicleta	1	0.05%
Total	1,822	100%

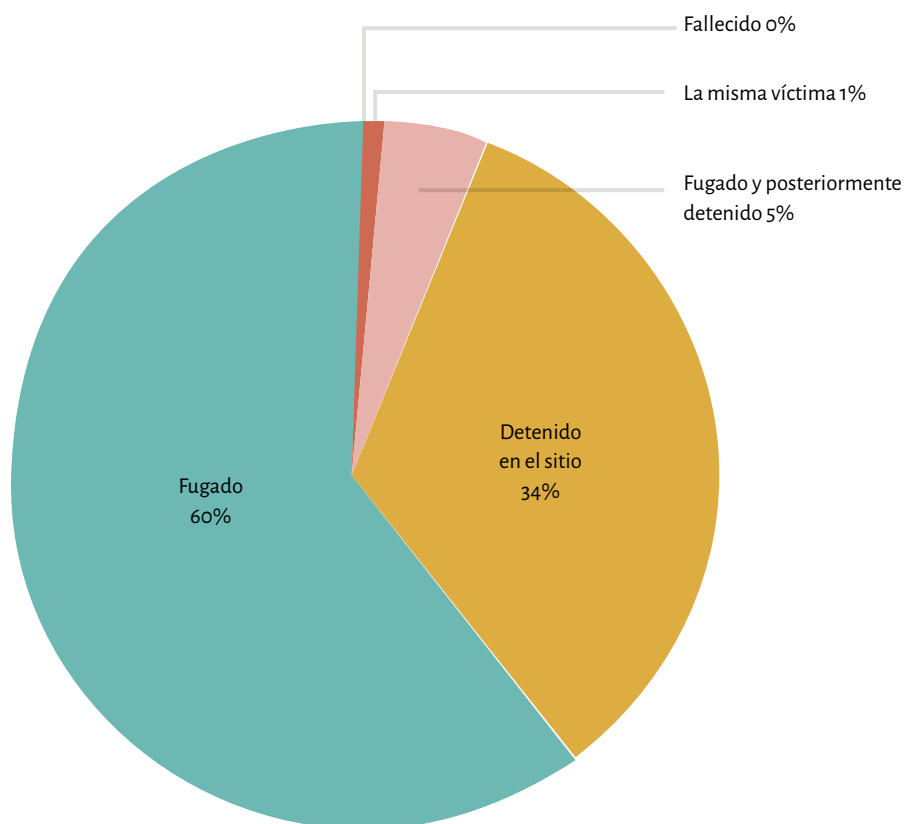
Tabla 11. Tipo de vehículo de los conductores responsables de los atropellamientos de peatones y ciclistas, México 2019

Fuente: Propia

El 53.5% vehículos de los conductores responsables de los atropellamientos corresponden a automóviles y camionetas particulares. El 16.7% a transporte público, ya sea en modalidad autobús, microbús y camioneta. El 15.3% de las víctimas son atropelladas por transporte de carga y el 5% por motocicletas. Estos 5 tipos de vehículos concentran el 90% de los atropellamientos fatales.

FUGAS

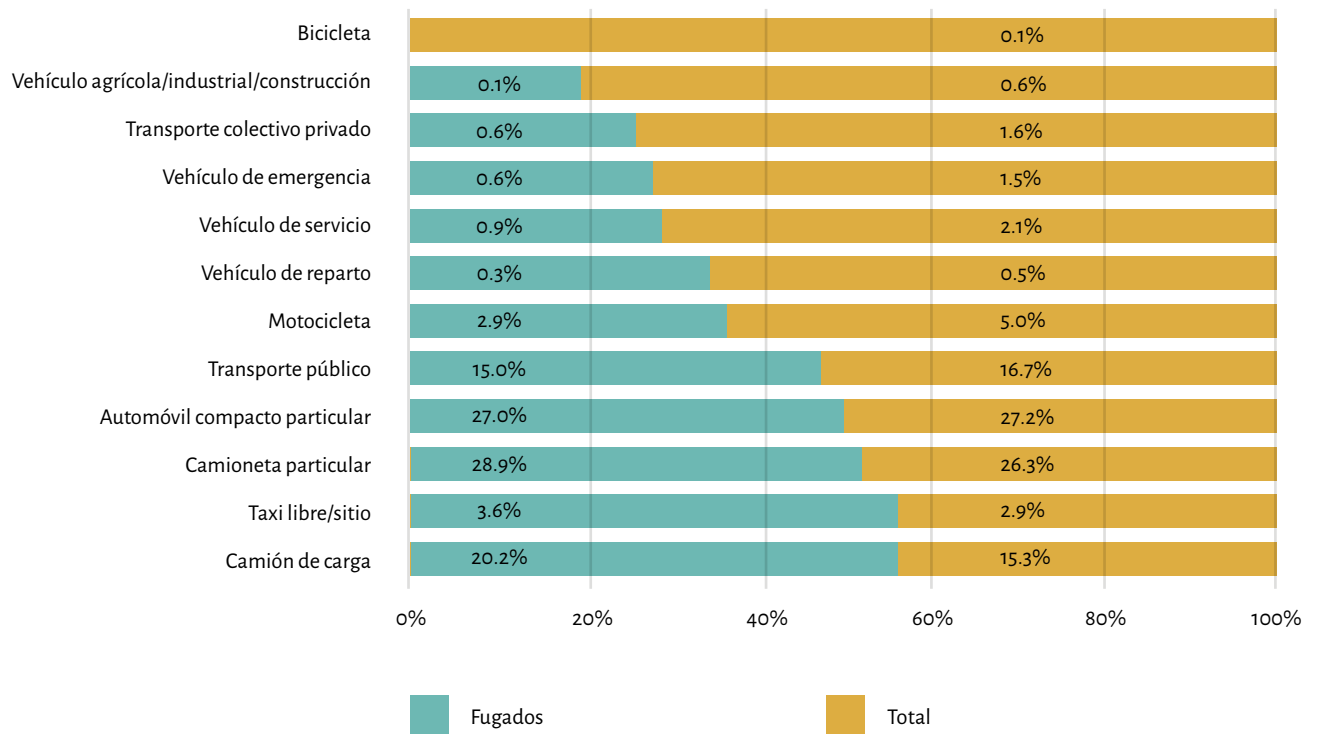
65% de los responsables de un atropellamiento fatal, se dan a la fuga. En 539 de los 2,957 casos no hubo información sobre la detención o fuga del responsable. Un pequeño porcentaje, 5%, es alcanzado y detenido, en el resto, el 60% de los casos no puede presentarse a nadie responsable ante la fiscalía respectiva. Es decir, en 6 de cada 10 casos la víctima se queda sin justicia, a menos de que haya una investigación posterior, aunque son raros los casos donde haya habido cámaras o testigos que permitan avanzar la investigación. No se documentaron diferencias significativas entre peatones y ciclistas.



Gráfica 16. Proporción de conductores fugados responsables de atropellamientos de peatones y ciclistas, México 2019

Fuente: Propia

Por razones obvias, es más difícil saber qué vehículos son conducidos por los que se fugan, pero se pueden estimar porque algunos de ellos abandonan su vehículo, fueron vistos por testigos o son detenidos posteriormente. La muestra es menor, pero es indicativa de una tendencia. De acuerdo con los datos, son los camiones de carga, taxis y camionetas particulares los que se fugan más que el promedio, el resto tienden a fugarse menos. El caso de las motocicletas es excepcional porque en el 20% de los conductores fueron hospitalizados y en 12% fallecidos, parte de los cuales, podrían de otra manera, haber decidido darse a la fuga. El caso de vehículos especiales, de emergencia, de reparto y de servicio, si bien la muestra es baja, consistentemente se quedaban en el sitio del atropellamiento.

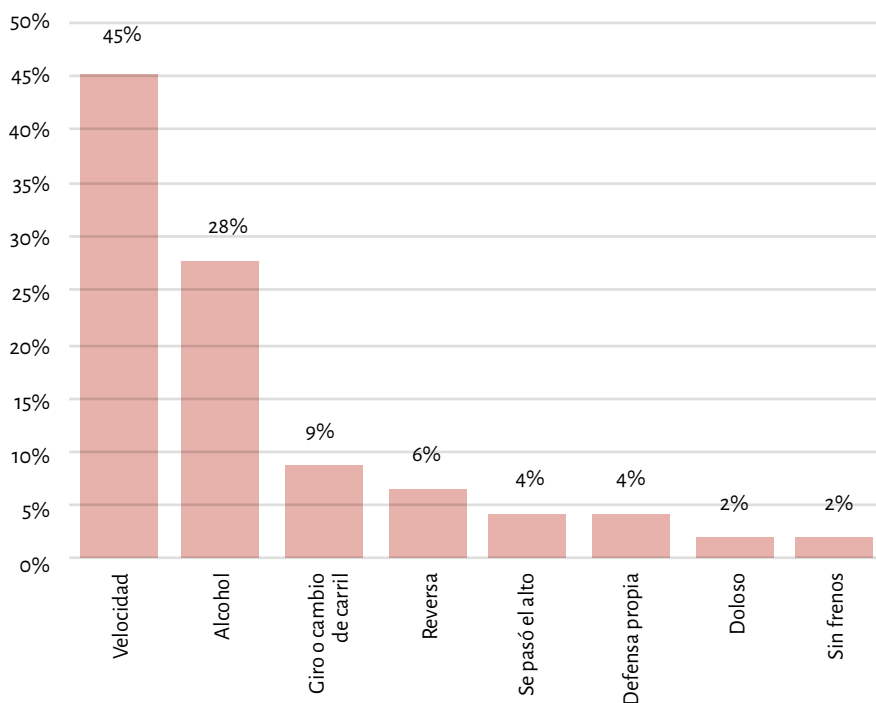


Gráfica 17. Estimación de vehículos de conductores que se dieron a la fuga tras atropellar a un peatón o ciclista, México 2019 Fuente: Propia.

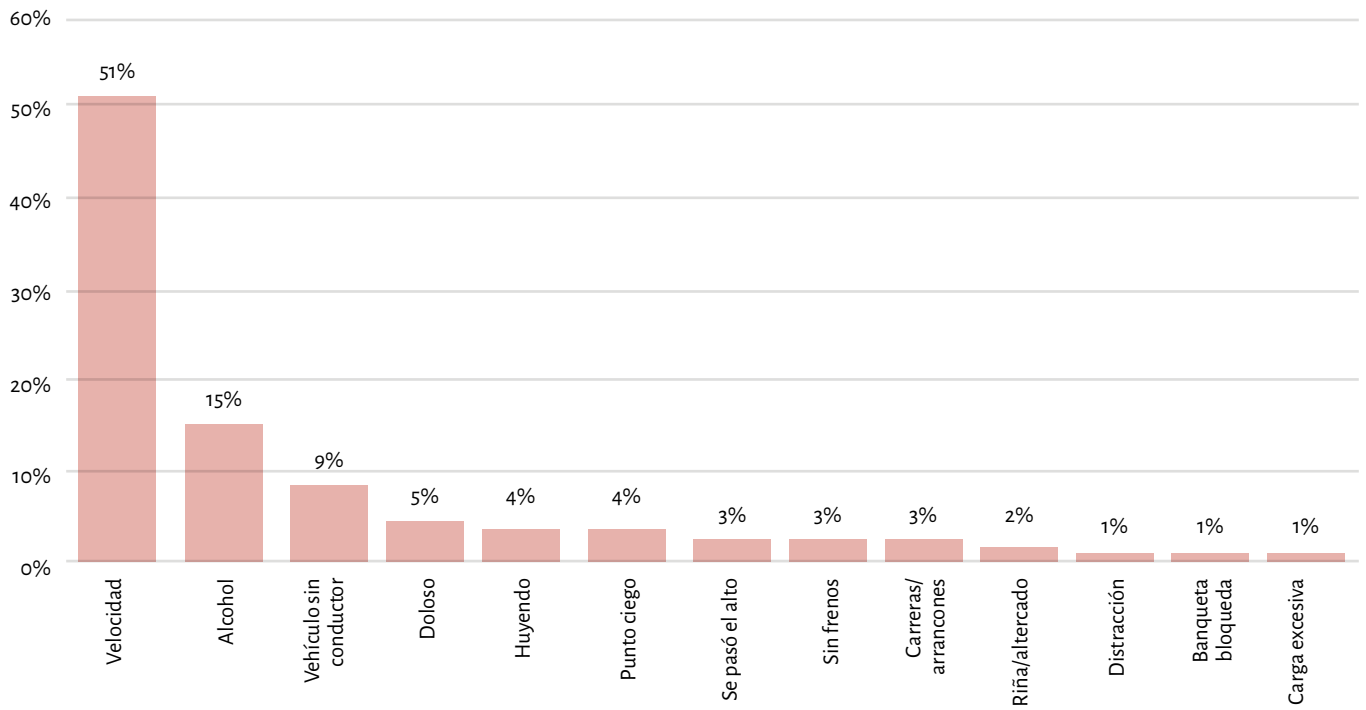
FACTORES DE RIESGO

La probable causa de los atropellamientos mortales de ciclistas y peatones son quizás el elemento más difícil de derivar de las notas periodísticas y las fotografías publicadas. Apenas el 10% de casos de ciclistas y el 13% de casos de peatones dan alguna luz sobre lo que pudo haber causado el atropellamiento, e incluso esa pequeña fracción tiene problemas metodológicos. Entre éstos está la percepción del reportero o de la policía (que generalmente elabora un reporte que retoman los medios), y el peso proporcionalmente más alto de los casos fáciles de documentar (como el caso de los atropellados por su propio automóvil).

Bajo estas consideraciones, la velocidad es el factor más importante para ambos casos: 45% de los atropellamientos de ciclistas y 51% de peatones. El alcohol es la segunda, 28% para los fallecimientos de ciclistas y 15% de peatones. Los demás factores no aportan más de 9% de los casos y representan casos específicos que muestran las gráficas, y cuya distribución podría cambiar si se considera el universo de los casos. Hay casos que saltan: los atropellamientos dolosos (2% para ciclistas, 5% para peatones), es decir cuando los vehículos se usan como arma.



Gráfica 18. Causa de atropellamiento de ciclistas, México 2019 Fuente: Propia.



Gráfica 19. Causa de atropellamiento de peatones, México 2019 Fuente: Propia.

CONCLUSIONES

- 1.** La metodología aplicada de recolección de información resulta en una muestra significativa: cubre aproximadamente al 35-40% de los peatones fallecidos registrados en la base de datos de mortalidad, así como al 100% de los ciclistas. En el caso de los peatones, si bien los sesgos de la fuente no permiten establecer una fiabilidad a priori, el alto número de registros y los detalles sobre ubicación, responsables y mecánica del atropellamiento resultan invaluable complementos a los datos oficiales.
- 2.** Guanajuato, Estado de México, Veracruz, Ciudad de México y Tamaulipas son los estados con más fallecidos. Durango, Aguascalientes, Tamaulipas son los estados con más atropellamientos mortales por habitante. El 43% de los peatones y el 54% de los ciclistas fallecidos se concentran en solo 50 municipios. El 50% de los fallecidos fueron atropellados en 29 zonas metropolitanas. El 50% de los ciclistas fueron atropellados en apenas 23 zonas metropolitanas.
- 3.** Las áreas suburbanas tienen proporcionalmente un gran peso en los atropellamientos fatales, básicamente las autopistas, carreteras y avenidas continuas. Las avenidas más riesgosas son las autopistas y carreteras a lo largo de las cuales se han expandido las manchas urbanas. Las avenidas rápidas concentraron la mitad de los atropellamientos mortales.
- 4.** 56% de los atropellamientos fatales ocurrieron entre 6 y 9 am y entre 7 y 12 pm, es decir cuando ya está oscuro, y coincide con la hora de salida y llegada de las personas a sus casas.
- 5.** 2 de cada 3 responsables de atropellamientos se dan a la fuga. 53% de los responsables conducían un automóvil o camioneta particular. La velocidad y el alcohol son responsables de casi 3 de 4 atropellamientos fatales.

LLAMADO A LA ACCIÓN

- 1.** Es necesario mejorar el marco normativo de la gestión de la seguridad vial en el país. El reconocimiento en la Constitución del derecho a la movilidad, y la publicación de una Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, deberá establecer un piso regulatorio, así como instrumentos efectivos.
- 2.** Es inaceptable que 2 de cada 3 responsables de atropellamientos mortales se den a la fuga. Es necesario establecer cambios en los códigos penales de los estados, a fin de sancionar esta conducta. Fugarse del sitio del atropellamiento puede estar relacionado con la falta del cumplimiento legal en la mayor parte de los estados respecto a tener que estar cubiertos por un seguro de responsabilidad civil por daños a terceros.
- 3.** La velocidad es el mayor factor de riesgo documentado para peatones y ciclistas. Es necesaria una agresiva política de rediseño vial, y de vigilancia mediante radares y cámaras.
- 4.** Las víctimas tienden a concentrarse en los adultos mayores y personas con discapacidad. Es obligatorio diseñar calles y carretas que protejan a los usuarios más vulnerables.
- 5.** Se requiere avanzar en registros estatales coordinados, que incluyan datos de licencia, placas, infracciones, a fin de reducir el número de personas que operen vehículos de manera riesgosa para la sociedad.

The background features a large, solid yellow circle in the upper right quadrant and a solid red, irregular shape in the lower right quadrant. The word "Historias" is written in a black, cursive script across the center of the page.

Historias



JOSÉ JUAN de 62 años iba empujando su carrito para vender elotes en la ciudad de Cuernavaca Morelos, en la calle Cuauhtémoc, colonia El Empleado. Eran las 11:30 de la noche del miércoles 26 de junio, cuando lo arrolló por detrás una conductora en su vehículo a alta velocidad, quien se encontraba en aparente estado de ebriedad. José Juan murió tras el impacto. La responsable fue acusada de delito de homicidio culposo, el juez fijó como medidas cautelares firma de manera periódica y la prohibición de salir del estado.⁴



María Verónica y su nieta

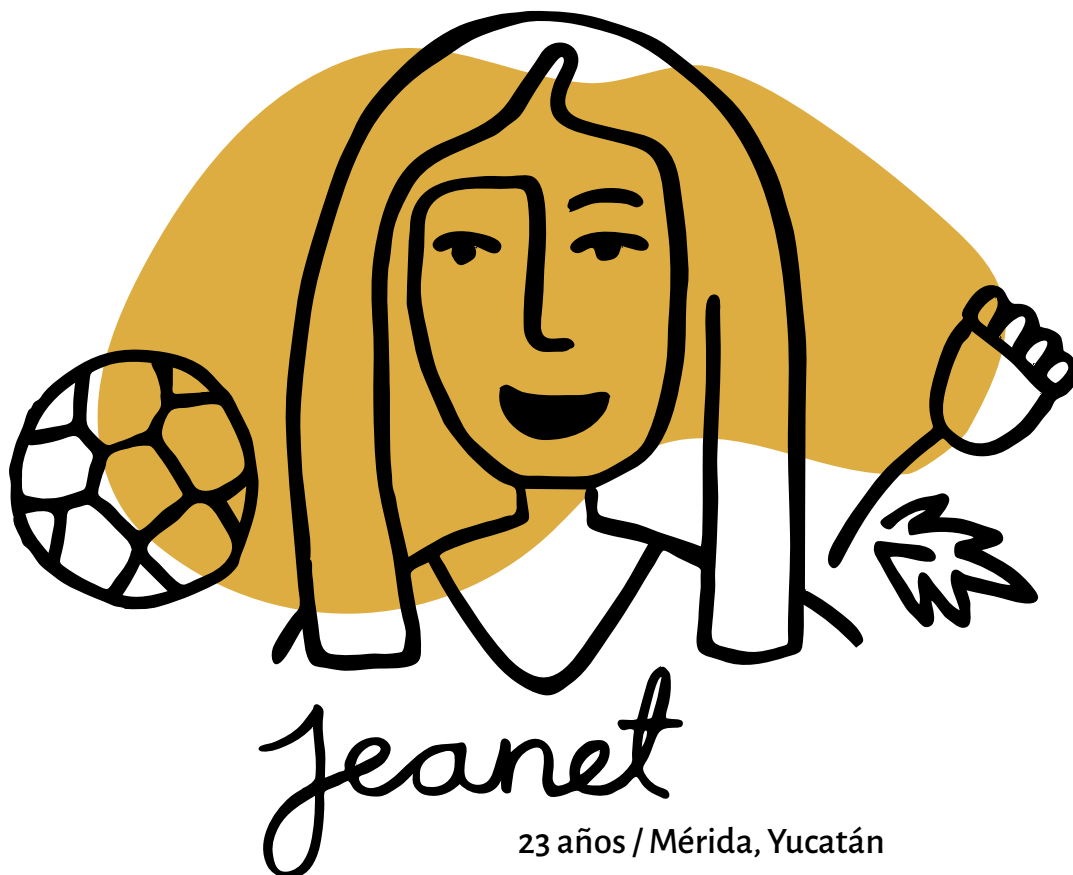
Ciudad Juárez, Chihuahua

Una **NIÑA DE DOS AÑOS** en su carriola junto con su abuela **MARÍA VERÓNICA** iban caminando alrededor de las 4:00 de la tarde del sábado 26 de octubre en la colonia Revolución, Ciudad Juárez, cuando fueron impactadas por el conductor de una camioneta. Como resultado perdieron la vida en el sitio. También resultaron lesionadas tres personas jóvenes. El conductor circulaba por la avenida División del Norte y al dar vuelta en la calle Manuel Castro impactó los autos estacionados por donde caminaba la familia. El conductor huyó, pero dos cuadras más adelante arrolló a una motociclista. El conductor intentó huir de nuevo, pero fue capturado por testigos, los policías municipales evitaron un linchamiento. Un Tribunal de Control vinculó a proceso al conductor por el delito de homicidio simple y no imprudencial.⁵



2 años / Amecameca, Edo. de México

CHRISTOPHER MANUEL de 2 años viajaba en un bicitaxi junto con su abuela en la ciudad de Amecameca, Estado de México el lunes 22 de julio alrededor de las 5:00 de la tarde en la calle Xicoténcatl, Barrio de San Juan. Un conductor de una camioneta presuntamente en estado de ebriedad embistió al bicitaxi. Christopher salió proyectado del bicitaxi, y perdió la vida a consecuencia de un golpe en la cabeza tras el impacto. La abuela y el conductor del bicitaxi sufrieron lesiones, por lo que fueron trasladados al hospital. Los vecinos señalaron que el conductor de la camioneta se dio a la fuga, siendo ubicado en un domicilio donde guardó el vehículo y salió en otro auto para continuar con su huida, sin que haya sido detenido hasta ahora. En ese domicilio se reunieron alrededor de 200 personas que trataban de entrar, el personal de la Fiscalía General de Justicia del Estado de México finalmente ingresó para sacar la camioneta y continuar con la investigación.⁶



JEANET de 23 años era una maestra de primaria, el lunes 2 de septiembre por la tarde, mientras intentaba cruzar caminando el Periférico de Mérida, a la altura de la salida a Kanasín, perdió la vida al ser atropellada por una conductora de un auto compacto. Jeanet era oriunda de Temozón, y acababa de llegar a vivir a Mérida, se encontraba en sus primeros días trabajando como maestra. Ese día iba de regreso a su nueva casa en la ciudad, después de haber ido a trabajar. De acuerdo con los testigos, Jeanet intentó cruzar, pero quedó atrapada en el carril central, donde fue impactada por el auto y falleció al instante. La conductora fue detenida en el sitio.⁷



ALFREDO de 38 años trabajaba en bicicleta como repartidor de tres tortillerías en la colonia Historiadores de la ciudad de Puebla. Alrededor de las 7:00 de la mañana del martes 2 de julio fue atropellado por un camión de volteo, en la calle Fernando Montes de Oca. Alfredo falleció a los pocos minutos tras el impacto, los vecinos llamaron a una ambulancia, pero los paramédicos solo confirmaron su muerte. Los testigos señalaron que el conductor impactó al ciclista en una curva, se bajó del camión para ver lo ocurrido, se volvió a subir y se dio a la fuga. Su esposa e hijos llegaron al sitio a identificarlo tras ser avisados por vecinos. Los testigos pudieron fotografiar al presunto culpable. Sus familiares piden justicia para dar con el responsable y que cubra la reparación del daño.⁸



YESSENIA y **SU HIJA** se encontraban en el camellón central de la Av. Andrés Quintana Roo, en Cancún, esperando para cruzar la calle poco antes de la Av. Kabah, el lunes 28 de octubre alrededor de las 4:00 de la tarde. De pronto, un conductor de una camioneta perdió el control y las impactó. Yessenia murió, y su hija gravemente lesionada, fue trasladada a un hospital. Los testigos señalaron que el conductor intentó cambiar de carril para incorporarse a la lateral, debido al exceso de velocidad perdió el control de la camioneta y se subió al camellón. El conductor fue detenido en el sitio.⁹



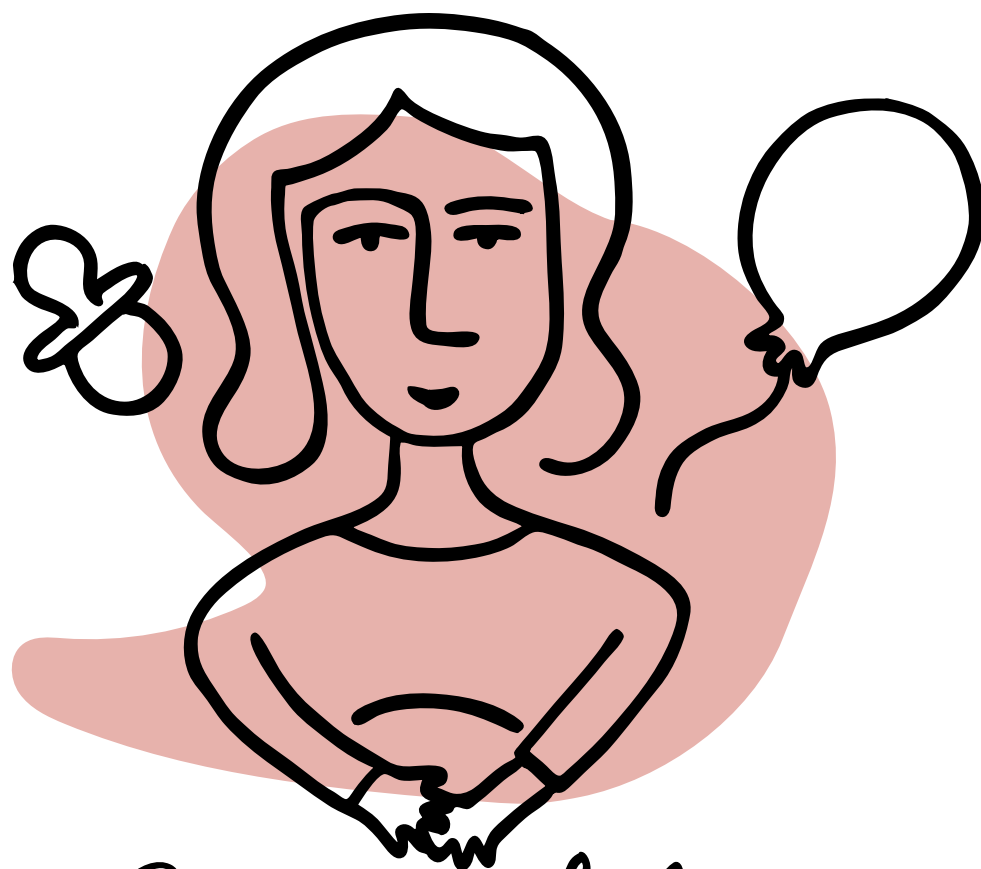
8 años / Torreón, Coahuila

ESAU de 8 años y su prima Joselyn de 10 años iban en su bicicleta el sábado 2 de noviembre a las 10:00 de la noche en la colonia Zaragoza Sur en Torreón, Coahuila, ella iba manejando la bicicleta y Esaú venía detrás. Fue en la calle Lago Victoria, cuando fueron embestidos por el conductor de una patrulla de la Dirección de Seguridad Pública Municipal que conducía a exceso de velocidad. Los vecinos señalaron que la patrulla no tenía las torretas prendidas ni la alarma sonora. Su abuela indicó que la ambulancia tardó más de media hora en llegar. Los vecinos de la colonia comenzaron a discutir con la policía, y terminaron prendiendo fuego al vehículo de la policía. Esaú y Joselyn estuvieron en terapia intensiva. Joselyn logró salir del coma inducido, sin embargo, tras 15 días internado Esaú falleció. Su abuela pide justicia. El ayuntamiento de Torreón informó que la familia sería indemnizada, para cumplir con los acuerdos reparatorios.¹⁰



71 y 41 años / Puebla, Puebla

OFELIA de 71 años y su hija **ADRIANA** de 41 estaban caminando por el centro histórico de Puebla el martes 1 de octubre a las 1:30 de la tarde, cuando al atravesar la calle 16 de septiembre a la altura de la av. 11 Oriente, fueron atropelladas por un conductor de la ruta 76, quien arrancó cuando aún ellas se encontraban en el cruce. Ofelia falleció de forma inmediata, Adriana a los pocos minutos después de que los paramédicos intentaron reanimarla. El microbús fue abandonado a unos metros del sitio y el chofer escapó del lugar, se desconoce la identidad del conductor.¹¹



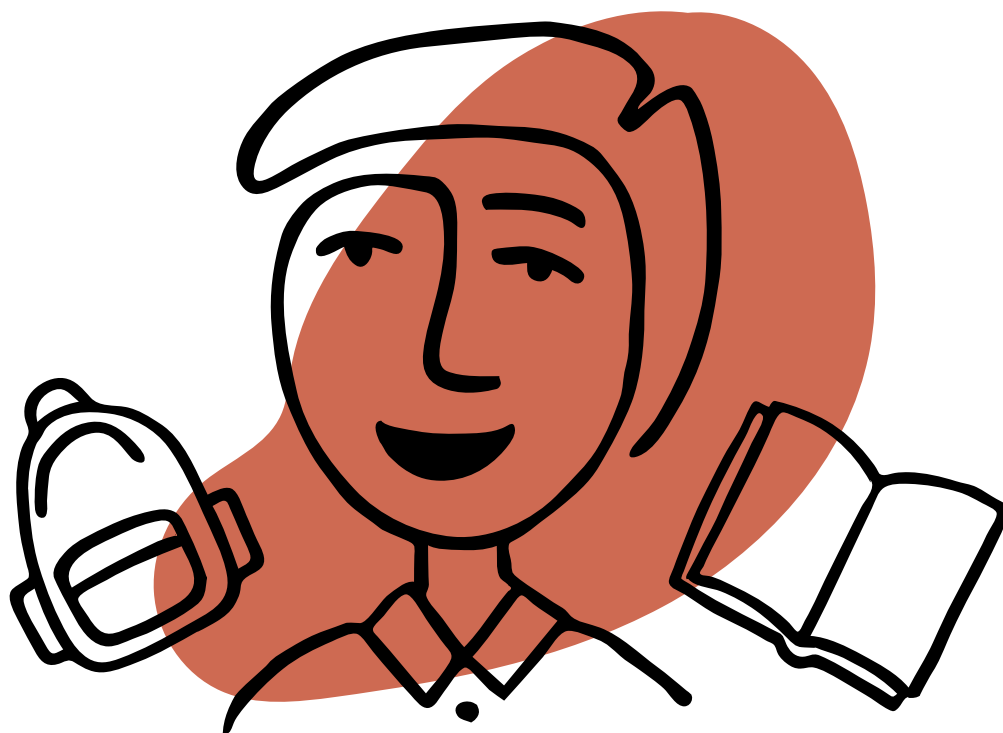
Esmeralda

21 años / Torreón, Coahuila

ESMERALDA de 21 años tenía 6 meses de embarazo, venía junto con su pareja de visitar a un familiar internado en el Hospital General en la ciudad de Torreón, Coahuila, el lunes 11 de marzo a las 11:00 de la mañana. Ella era originaria de Guadalajara. Estuvieron esperando en el camellón central de la carretera Torreón-Matamoros para cruzar, ella se adelantó y fue cuando la conductora de un vehículo que venía a alta velocidad la atropelló. Esmeralda perdió la vida en el sitio. La conductora trató de huir, pero fue detenida un kilómetro más adelante por patrullas de Tránsito y Vialidad. El 1° de julio, el alcalde de Torreón Jorge Zermeño, inauguró un puente peatonal en el sitio, en lugar de instalar un semáforo y paso peatonal accesible a nivel de banqueta, a pesar de que cientos de peatones cruzan a diario para tomar el transporte público, acceder a las colonias y al Hospital General. También es una zona frecuentada por estudiantes de una universidad.¹²



FELIPE de 83 años iba cruzando el Periférico Paseo de la República en Morelia, Michoacán la noche del jueves 14 de noviembre, cuando fue atropellado sobre los carriles centrales y murió en el sitio. Felipe se dirigía a la Terminal de Autobuses de Morelia para encontrarse con su esposa. La persona que conducía el vehículo se fugó.¹³



Carlos

15 años / Ciudad Juárez, Chihuahua

CARLOS de 15 años, era estudiante del plantel 11 del Colegio de Bachilleres en Ciudad Juárez. Alrededor de las 8:00 de la noche del miércoles 13 de febrero, intentaba cruzar cuando fue atropellado en el Boulevard Independencia a 300 metros del plantel. El peritaje de Tránsito señaló que el alumno cruzó la calle por un paso peatonal. Carlos fue trasladado al hospital, donde estuvo en terapia intensiva, sin embargo, el 6 de marzo falleció derivado de las fuertes lesiones. La persona conductora huyó del sitio, y no hay datos de su paradero. Sus compañeros del COBACH le hicieron un homenaje a Carlos tras su fallecimiento.¹⁴

FUENTES

1. Conapra, 2020, Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2018. Recuperado de: <https://www.gob.mx/salud/acciones-y-programas/secretariado-tecnico-del-consejo-nacional-para-la-prevencion-de-accidentes-102486?state=published>
2. Ni una muerte vial, Estudio piloto sobre fallecidos en motocicleta durante de abril a diciembre de 2019
3. INEGI, Encuesta Intercensal 2015
4. <https://www.radioformula.com.mx/noticias/20190628/mujer-atropella-y-mata-a-abuelito-vendedor-de-elotes-en-cuernavaca-video/>
<https://twitter.com/DiariodeMorelos/status/1144370844203933699?s=20>
<https://www.diariodemorelos.com/noticias/enfrentar-en-libertad-proceso-por-homicidio-sujeto-que-arroll-y-mat-elotero>
5. <https://www.elheraldodejuarez.com.mx/local/pide-justicia-por-la-muerte-de-su-esposa-y-su-nieta-4387488.html>
<https://laverdadnoticias.com/crimen/Conductor-mata-a-una-madre-con-su-bebe-y-al-intentar-huir-arrolla-a-motociclista-20191027-0035.html>
<https://diario.mx/juarez/arrolla-y-mata-a--madre-y-a-su-bebe-20191026-1579671.html>
<https://www.elheraldodejuarez.com.mx/policiaca/enlutada-familia-tras-perder-abuela-y-nieta-de-2-anos-en-fatal-atropello-4372930.html>
<https://www.eldiariodechihuahua.mx/estado/vinculan-por-homicidio-simple-a-conductor-que-atropello-y-mato-a-mujer-y-a-bebe-20191031-1581502.html>
6. <https://www.eluniversal.com.mx/metropoli/camioneta-impacta-bicitaxi-en-amecameca-muere-un-nino>
<https://www.milenio.com/policia/camioneta-arrolla-bicitaxi-amecameca-muere-nino-4-anos>
<https://www.la-prensa.com.mx/policiaca/patrulla-mexiquense/murio-nino-de-4-anos-arrollado-y-su-abuela-resulto-herida-3941068.html>
<https://cronicapoliciaca.com/atropella-y-mata-a-bebe-de-2-anos-el-conductor-se-da-a-la-fuga/>
7. <https://yucatanahora.mx/atropellan-a-una-joven-en-el-periferico-oriente-en-la-salida-a-kanasin/>
<https://reporterohoy.mx/noticias/joven-muere-atropellada-en-el-periferico-de-merida/>
<https://depesoyucatan.com/policia/temozon-muerte-joven-maestra-periferico-merida/>
<http://noticiasdeyucatan.mx/temozon-sufre-por-la-muerte-de-joven-maestra-en-el-periferico-de-merida.html>
8. <https://www.diariocambio.com.mx/2019/secciones/codigo-rojo/item/22786-muere-ciclista-atropellado-por-un-camion-volteo-en-la-colonia-historiadores>
<https://www.periodicentral.mx/2019/pagina-negra/vialidad/item/15182-camion-de-volteo-atropello-a-un-hombre-en-la-colonia-historiadores-de-puebla>
<https://www.elsoldepuebla.com.mx/policiaca/video-muere-repartidor-de-tortillas-bajo-las-llantas-de-camion-de-volteo-puebla-3842370.html>
<https://www.e-consulta.com/nota/2019-07-02/seguridad/camion-de-volteo-atropella-y-mata-vecino-en-historiadores>
<https://www.elsoldepuebla.com.mx/policiaca/deja-una-viuda-y-a-tres-hijos-en-la-orfandad-repartidor-de-tortillas-atropellado-puebla-muerto-3847340.html>
9. <https://www.marcrixnoticias.com/camioneta-atropella-a-dos-mujeres-una-de-ellas-muere-en-la-av-andres-quintana-roo/>
<https://laverdadnoticias.com/quintanaroo/Nina-menor-de-edad-pierde-a-su-mama-en-un-hecho-de-transito-ella-resulta-herida-20191028-0231.html>
<https://depeso.com/quintana-roo/cancun/ella-era-yessenia-madre-soltera-que-murio-atropellada-en-cancun/>
<https://depeso.com/quintana-roo/cancun/ella-era-yessenia-madre-soltera-que-murio-atropellada-en-cancun/>
10. <https://www.excelsior.com.mx/nacional/despiden-a-nino-que-murio-tras-ser-atropellado-por-patrulla/1348386>
<https://letraroja.com/index.php/tras-una-persecucion-patrulla-embiste-a-dos-menores-video/>
<https://www.milenio.com/policia/muere-esau-nino-atropellado-patrulla-torreon>
<https://televisaregional.com/coahuila/noticias/murio-el-pequeno-esau/>
<https://vanguardia.com.mx/articulo/hablaban-al-nino-para-que-no-durmiera-cuentan-vecinos-sobre-atropellados-torreon>
<https://vanguardia.com.mx/articulo/fallecio-el-nino-atropellado-por-patrulla-en-torreon%20>
<https://www.elsiglodetorreon.com.mx/noticia/1637681.arrollan-a-ninos-y-arde-la-colonia-zaragoza-sur-de-torreon.html>

11. <https://www.periodicocentral.mx/2019/pagina-negra/tragedias/item/23197-asi-fue-como-el-camion-de-la-ruta-76-mato-a-ofelia-y-adriana-en-el-centro-historico-de-puebla-video-fuerte>
<https://www.periodicocentral.mx/2019/pagina-negra/tragedias/item/22577-identifican-a-atropelladas-de-la-ruta-76-en-el-centro-de-puebla-ofelia-y-adriana-eran-madre-e-hija>
<https://www.e-consulta.com/nota/2019-10-01/seguridad/un-ruta-76-atropella-y-mata-madre-e-hija-en-puebla>
<https://www.milenio.com/policia/mueren-personas-atropelladas-transporte-publico-centro>
12. <https://www.elsiglocoahuila.mx/coahuila/noticia/271346.mujer-embarazada-muere-arrollada-frente-al-manto-de-la-virgen.html>
<https://www.milenio.com/policia/embarazada-muere-atropellada-torreon-matamoros>
<https://laguna.telediario.mx/laguna/tras-salir-de-consulta-joven-embarazada-muere-atropellada-en-torreon>
<https://atiempo.tv/2019/07/01/jorge-zermeo-inaugura-puente-peatonal/>
<https://www.noticiasdelsoldelaguna.com.mx/local/torreon/siguen-sin-usar-puente-peatonal-del-hospital-general-4000373.html>
13. <https://www.mimorelia.com/identifican-al-adulto-mayor-que-murio-atropellado-esta-noche-cerca-de-la-terminal-de-morelia/>
<https://www.lavozdemichoacan.com.mx/seguridad/accidente/adulto-mayor-fallece-atropellado-en-morelia/>
http://mobile.ignaciomartinez.com.mx/noticias/adulto_mayor_muere_atropellado_cerca_de_puente_165235
<https://www.clicnoticias.com.mx/2019/10/28/tragico-accidente-vial-en-la-avenida-andres-q-roo-deja-a-menor-en-la-orfandad/>
14. https://netnoticias.mx/2019-02-13-76e0a5b4/atropellan-a-estudiante-del-cobach-11-su-estado-es-critico/http://puentelibre.mx/noticia/fallecio_alumno_atropellado_bachilleres_11_13_de_febrero/
<https://netnoticias.mx/2019-03-06-213876f3/fallece-estudiante-de-cobach-11-que-fuera-atropellado/>

Autores: Xavier Treviño Theesz y Alejandra Leal Vallejo, Céntrico
Diseño e ilustraciones: Sara Miranda Icaza
Gracias al apoyo de Daniela Zepeda Mollinedo de Reacciona por la Vida A.C.



Licencia de Creative Commons
Este obra está bajo una licencia de Creative Commons Reconocimiento 4.0 Internacional.
Por favor atribuya a niunamuertevial.mx