

**REPORTE  
TRIMESTRAL  
HECHOS  
DE TRÁNSITO  
JULIO-SEPTIEMBRE  
2019**



GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO

SEMOMI

EN COLABORACIÓN CON PGJ · C5 · AXA · REPUBIKLA

## RESUMEN EJECUTIVO

La Secretaría de Movilidad de la Ciudad de México (SEMOVI) asumió el compromiso de publicar reportes trimestrales sobre los hechos de tránsito que se suscitan en la Ciudad, con el objetivo de visibilizar este fenómeno, entender sus características y generar insumos para planear estrategias de seguridad vial con base en evidencia.

En este reporte gráfico, se analizan datos del tercer trimestre de 2019, provenientes de registros de la Secretaría de Seguridad Ciudadana (**SSC**); la Procuraduría General de Justicia (**PGJ**); el Centro de Comando, Control, Cómputo, Comunicaciones y Contacto Ciudadano de la Ciudad de México (C5); la aseguradora AXA y el proyecto colaborativo **Repubikla**<sup>1</sup>. Cada fuente se genera con una metodología diferente y con un objetivo distinto, lo cual se refleja en las cifras mismas reportadas por cada institución.

La información de **SSC**<sup>2</sup> se basa, principalmente, en reportes que hace la policía; los datos de PGJ derivan de carpetas de investigación abiertas; **C5**<sup>3</sup> integra incidentes reportados, sobre todo, vía telefónica al 911, botones de emergencia y videocámaras; AXA cuenta con la información de los siniestros viales de sus asegurados, y los registros de Repubikla, en su mayoría, son reportes ciudadanos vía Twitter.

La finalidad del documento es informar sobre la situación en la que se encuentra la ciudad con relación a los hechos de tránsito; para ello, se comparan las cifras del tercer trimestre de 2019 respecto a las del mismo periodo del año anterior. Esto, ya que los hechos de tránsito constituyen un fenómeno afectado por las características de la época del año y contrastar trimestres de manera interanual permite tener una comparación que minimice las variaciones propias de las distintas épocas del año, así como visualizar las tendencias de manera más clara en el tiempo.

El reporte sirve para explicar la naturaleza y las características de los múltiples canales en la Ciudad para la recolección de la información de hechos de tránsito. El contenido y las secciones del reporte se ajustan a las variables e información que proporciona cada una de las fuentes.

## PRINCIPALES HALLAZGOS

• **Tres de las fuentes muestran una disminución de entre 7 y 17% en los hechos de tránsito** si se compara este tercer trimestre 2019 con el mismo de 2018. Por su parte, C5 tuvo una mejor captación de los hechos de tránsito que ocurrieron en la ciudad (3%).

• Debido a hechos de tránsito, **los motociclistas tienen una tasa de ocurrencia y de mortalidad diez veces mayor que cualquier otro modo de transporte**. El aumento generalizado de hechos de tránsito con motocicletas se reflejó en un mayor número de fallecimientos.

• **Persisten los hechos de tránsito en las madrugadas, especialmente viernes y fines de semana**, en un horario que va de las 23:00h a las 05:00h.

• **Aumento en hechos de tránsito con víctimas fatales, 36% ocurrieron en madrugadas, acentuándose en fines de semana. Afectando principalmente a motociclistas**. Las motocicletas presentaron la mayor tasa de mortalidad, 1.8 muertes por cada millón de viajes.

• **En las inmediaciones de cámaras y radares de Fotocívicas<sup>4</sup>, se observó una reducción de 28.4% en los hechos de tránsito y de 31% en el número de víctimas**. En el mismo sentido, se identificó una **disminución en los atropellamientos en las inmediaciones de las escuelas donde se instalaron paneles indicadores de velocidad**. Se trabaja en el fortalecimiento y la ampliación de dichas acciones.

**CONSULTA EL MAPA INTERACTIVO DE LOS HECHOS DE TRÁNSITO REGISTRADOS POR LAS DISTINTAS FUENTES DE DATOS**

**HAZ CLIC EN EL ICONO**

<sup>1</sup> En la Ciudad de México, Repubikla colabora de manera continua con el colectivo TransitaSeguro A.C. en la construcción y procesamiento de los datos en repubikla.org

<sup>2</sup> Desde julio de 2018, SSC ha enriquecido la recolección de su información, llevando registro de dos series de datos. A partir de este trimestre es posible utilizar la serie de datos actualizada en 2018.

<sup>3</sup> Los registros que recibe C5 pueden clasificarse en dos grandes grupos: confirmados (reportes afirmativo e informativos) y no confirmados (reportes duplicados, falsos y no confirmados). En este reporte se utilizan los confirmados.

<sup>4</sup> Aproximadamente, 150 metros antes y después de la ubicación de dispositivos sobre las vías en donde se encuentran.

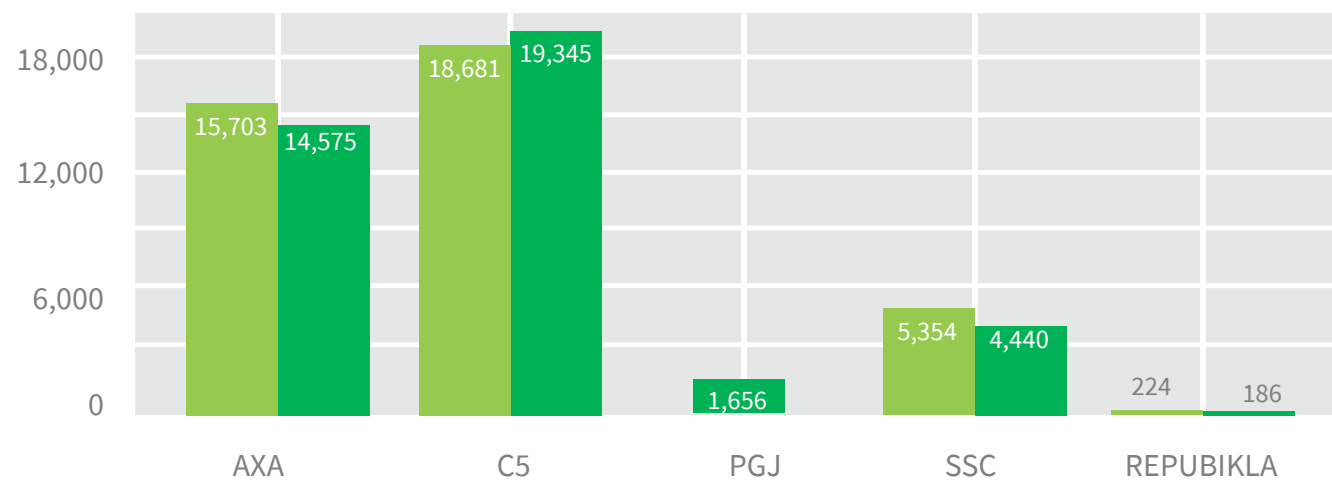
# 1. CIFRAS DE HECHOS DE TRÁNSITO

Según registros de AXA y SSC, el número de hechos de tránsito disminuyó 7 y 17% respectivamente (gráfica 1) en el tercer trimestre de 2019, en comparación con el mismo periodo de 2018. Republika reportó una disminución en los incidentes viales, pasando de 224 a 186 eventos (-17%). Por su parte, C5 tuvo una mayor captación de los hechos de tránsito que ocurrieron en la ciudad (3.6%), aumento derivado de los incidentes en los que hubo motocicletas involucradas.

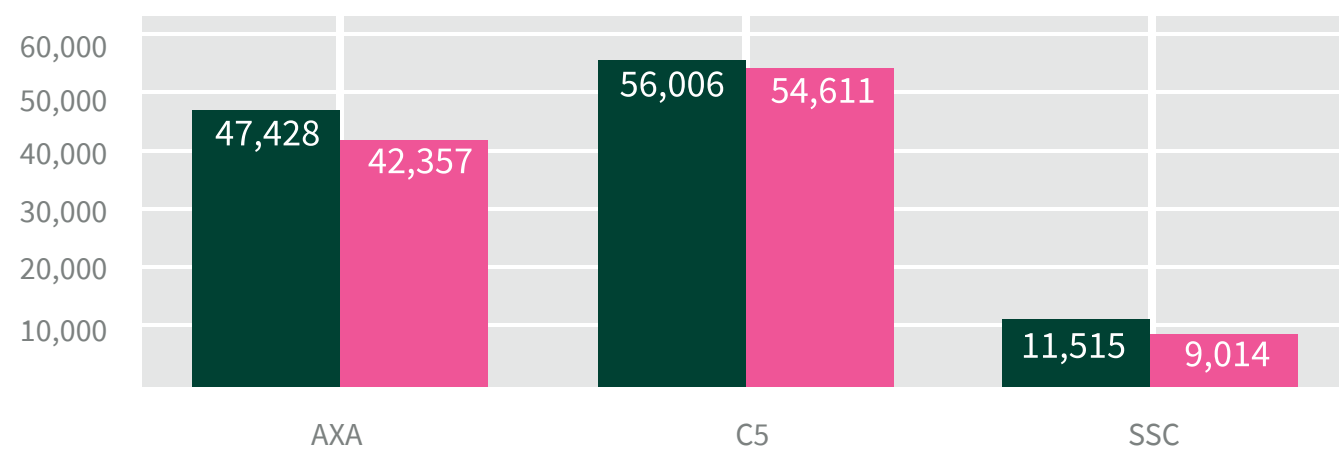
En el caso de PGJ, se iniciaron mil 656 carpetas de investigación relacionadas con tránsito vehicular de julio a septiembre de 2019. Se consideran únicamente los registros del año en curso debido a que, en un esfuerzo por mejorar la calidad de la información, la Procuraduría realizó una reclasificación y actualización de la estadística delictiva de la ciudad para el periodo de 2019. Para mayor detalle: **datos abiertos ADIP**.

AXA y C5 reportan cifras muy superiores a las de PGJ y SSC, diferencia que se explica por la naturaleza de las fuentes. Los incidentes levantados por C5 y AXA no siempre involucran presencia policial, y un menor número termina en una investigación de la Procuraduría.

**Gráfica 1.** Hechos de tránsito registrados, 3er trimestre 2018 y 2019



**Gráfica 2.** Hechos de tránsito acumulados, enero-septiembre 2018/2019

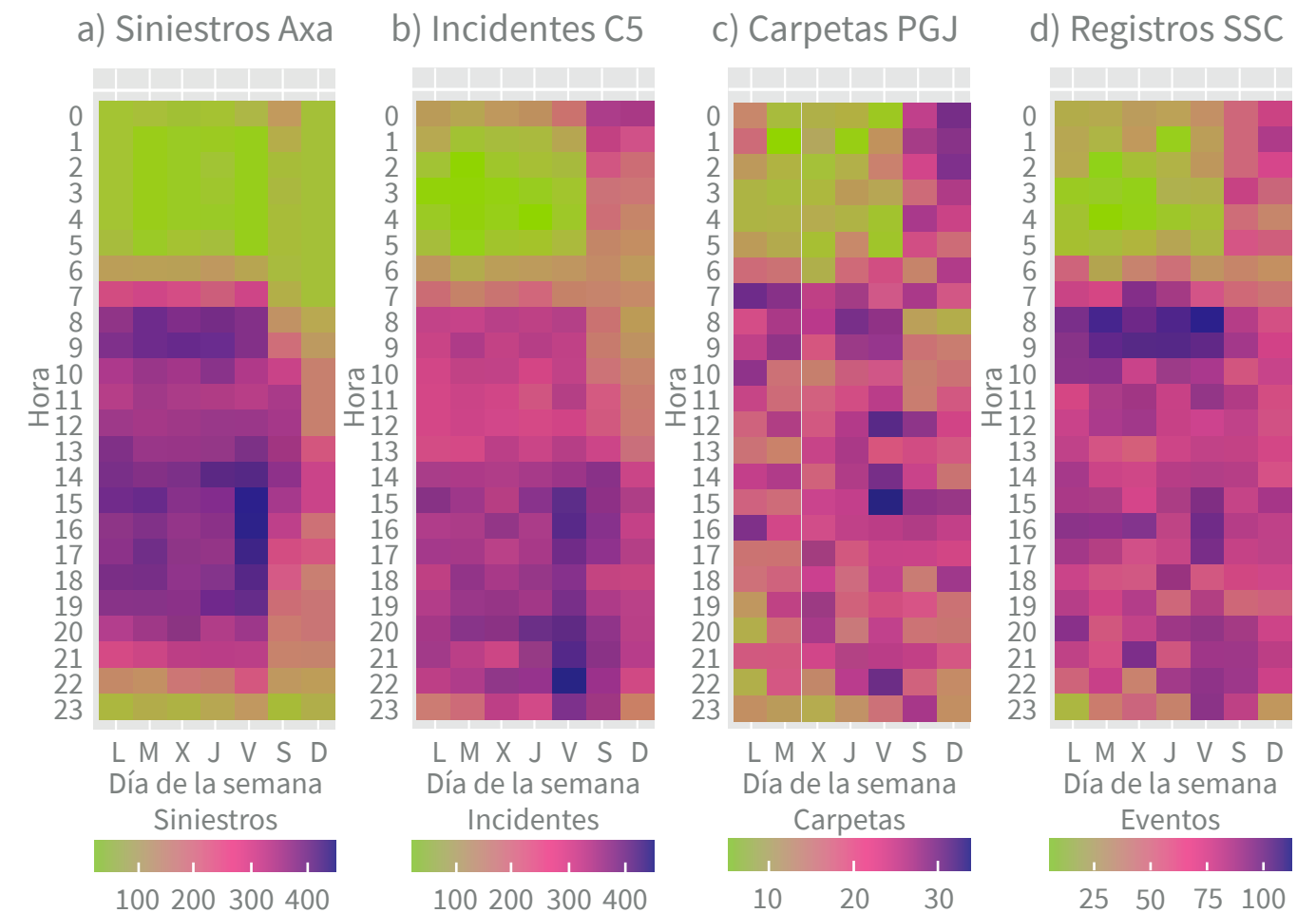


# 1.A HECHOS DE TRÁNSITO POR DÍA Y HORA

Los registros de AXA y C5 muestran una tendencia más clara en los horarios y días con incidentes viales: de lunes a viernes a partir de las 8:00 y hasta la noche (21:00 horas). Los viernes por la tarde, se intensifican los reportes de todas las fuentes de información y, en los casos de C5, SSC y PGJ, también se destaca concentración de reportes en las madrugadas de fin de semana.

Se identifica que los reportes de SSC y PGJ son más heterogéneos en el calendario que otras fuentes, con excepción de las madrugadas de sábado y domingo y, en menor medida, las mañanas entre semana. Esto puede explicarse por la dinámica horaria de los eventos de menor daño que suelen ocurrir en horas hábiles entre semana. La policía no siempre guarda reportes de eventos en donde no hubo lesionados y mucho menos se abre una carpeta de investigación por parte de la Procuraduría.

**Gráfica 3.** Hechos de tránsito por día y hora



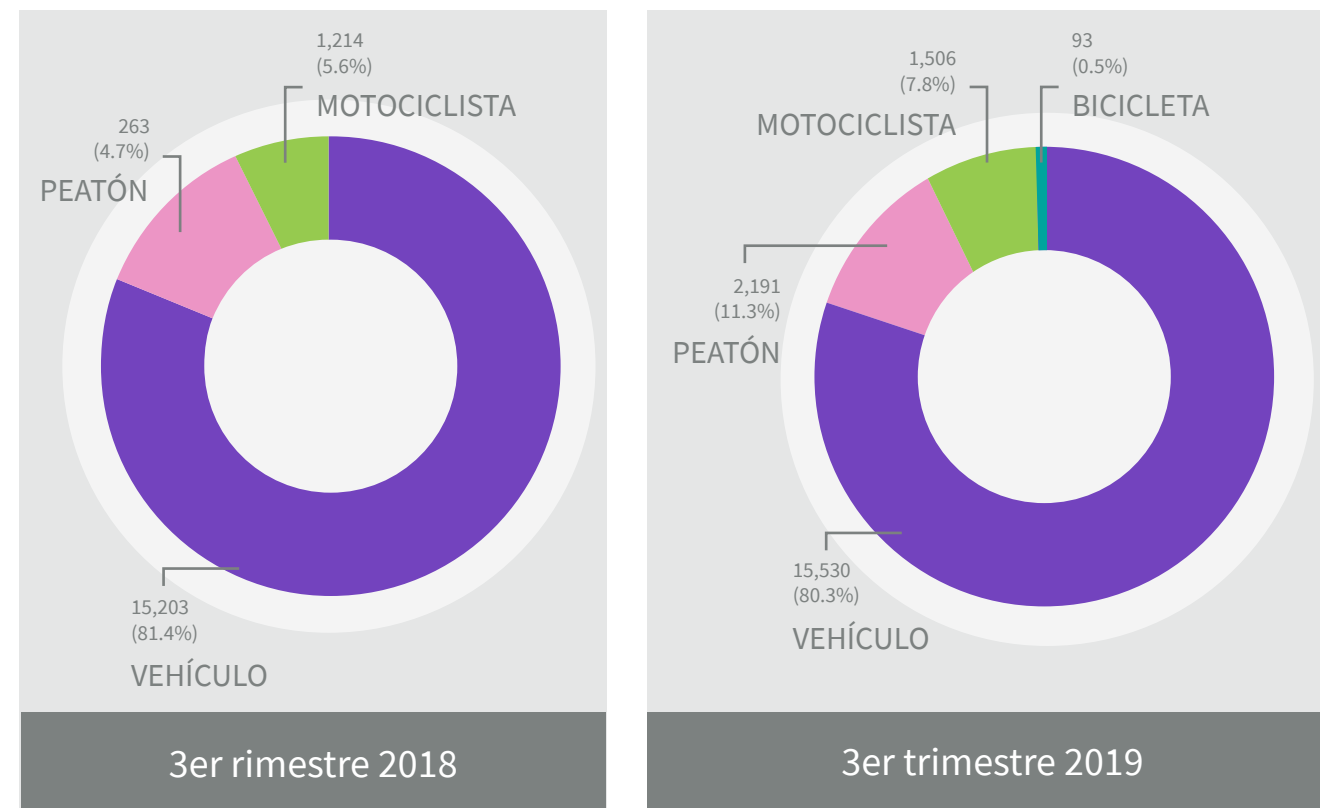
## 1.B TIPOS DE VEHÍCULOS INVOLUCRADOS EN LOS HECHOS DE TRÁNSITO

Según datos de SSC, en comparación con el mismo trimestre del 2018, las motocicletas tuvieron una mayor participación en los hechos de tránsito, pasando de estar involucradas en 32% de los incidentes viales a 37%, casi lo mismo que los automóviles (40%). El mismo fenómeno se observa en los reportes levantados por C5 donde el número de hechos de tránsito con motocicletas involucradas aumentó 24%.

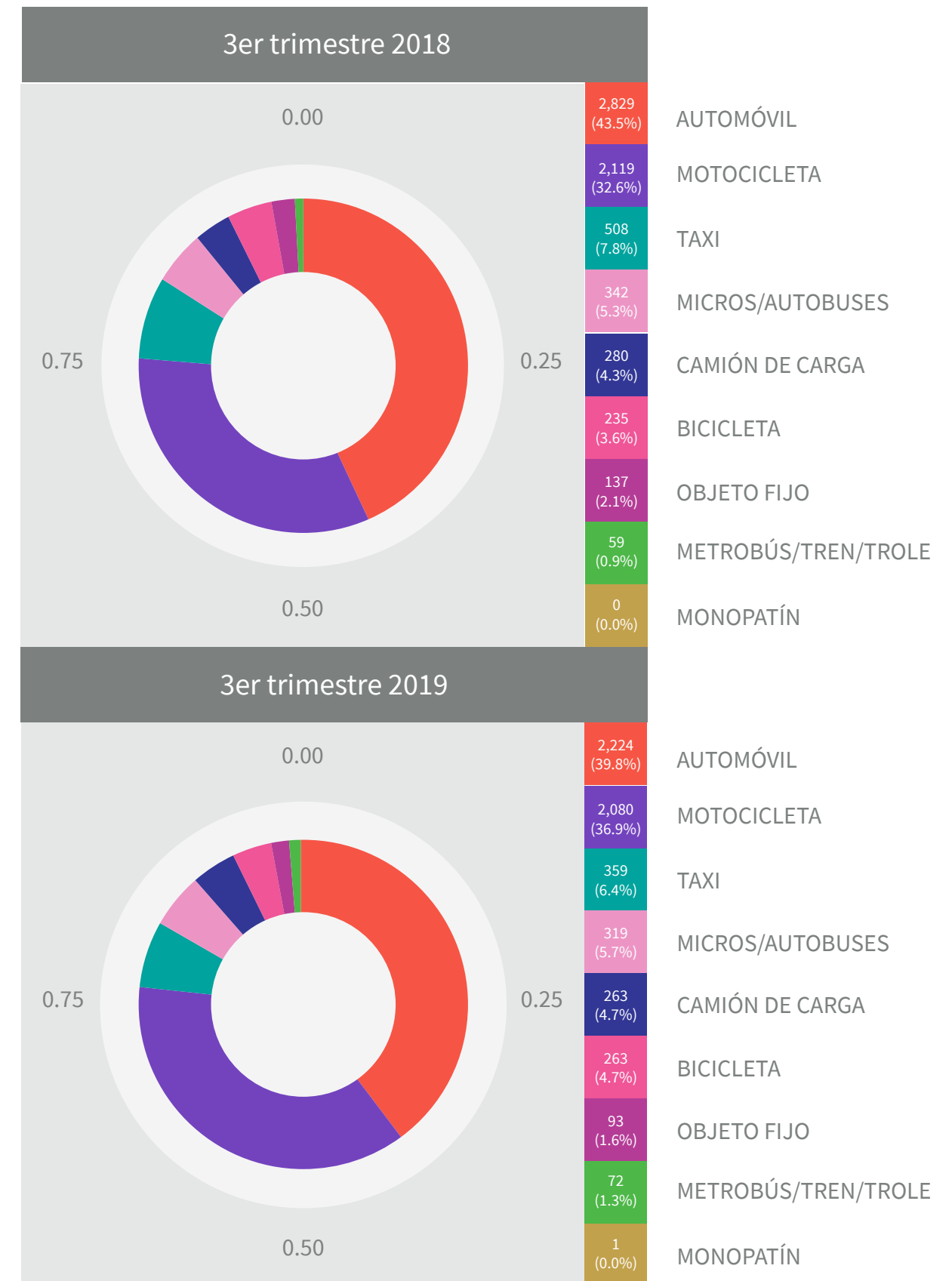
Si se toma en cuenta la cantidad de viajes según modo de **transporte**<sup>5</sup>, las motocicletas presentan la mayor tasa de ocurrencia de hechos de tránsito frente a cualquier otro tipo de vehículo. Según cifras de SSC, en el tercer trimestre de 2019, por cada 10 mil viajes en motocicleta, hubo 20 hechos de tránsito diarios. La diferencia con el siguiente tipo de vehículo es 10 veces mayor: por cada 10 mil viajes en bicicleta, hay 1.7 hechos de tránsito. Le siguen los automóviles particulares, taxis y peatones con 1, 0.6 y 0.5 incidentes al día por cada 10 mil viajes respectivamente. Por último, hubo 0.1 eventos diarios por cada 10 mil viajes en transporte colectivo.

En el caso de C5, se identifica el mismo peligro respecto a las motocicletas. Se registraron 15 incidentes diarios por cada 10 mil viajes en motocicleta; 6 por cada 10 mil viajes en automóvil; 1 por cada 10 mil viajes caminando, y 0.6 por cada mil viajes en bicicleta.

**Gráfica 4.** Tipos de vehículos involucrados, C5



**Gráfica 5.** Tipos de vehículos involucrados, SSC



<sup>5</sup> Viajes relacionados (origen o destino) a la Ciudad de México que alguno de sus tramos se realizó en los diferentes modos de transporte, Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017, INEGI

## 1.C. ATENCIÓN DE HECHOS DE TRÁNSITO A TRAVÉS DE CANALES DE EMERGENCIA

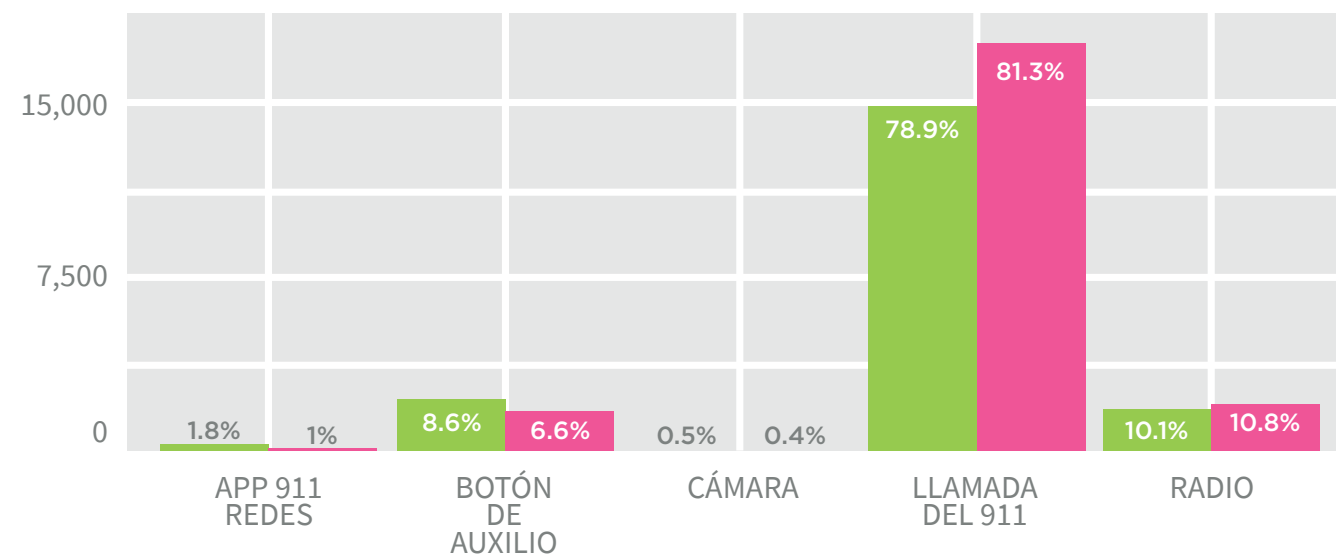
En la Ciudad de México, se cuenta con cinco canales para dar aviso ante una emergencia: llamada a 911, botón de auxilio, app 911, redes sociales, radio y cámaras de C5, siendo el 911 (llamada telefónica) el canal más utilizado para efectuar reportes de esta índole.

Los registros que recibe C5 pueden clasificarse en dos grandes grupos: confirmados (reportes afirmativos e informativos) y no confirmados (reportes duplicados, falsos y no confirmados). Para éste y otros análisis, lo correcto es trabajar con incidentes confirmados, de lo contrario, se podrían estar multiplicando ciertos hechos o contabilizando eventos que no precisamente corresponden a un hecho de tránsito.

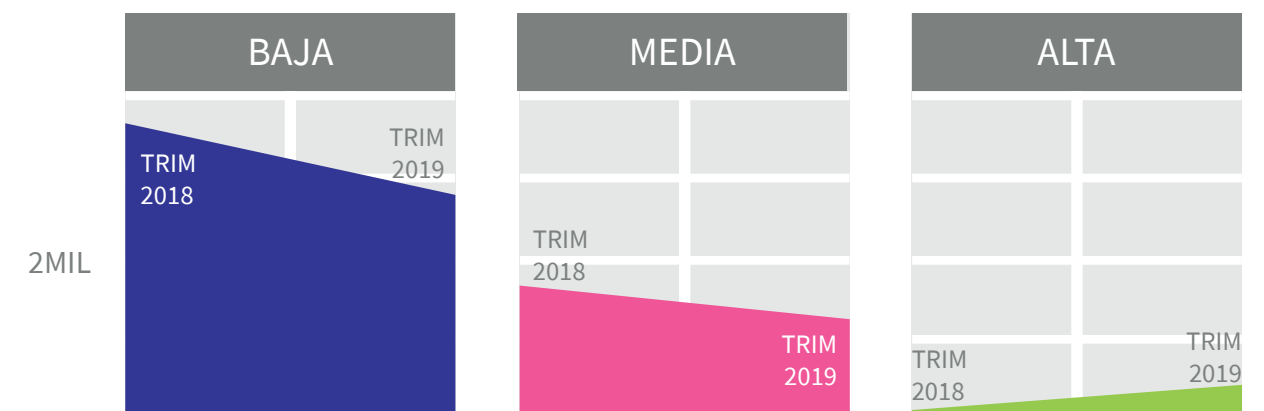
En comparación con el año anterior, durante el tercer trimestre de 2019 se identificó una mayor contribución ciudadana en los reportes, sobre todo en reportes vía telefónica. Se registró un incremento en las llamadas realizadas vía 911 para reportar hechos de tránsito, pasando de 78.9% (14,745) del total de los reportes en 2018, a 81.3% (15,728) en 2019.

El reporte vía radio es otro canal que aumenta su representación en el mismo periodo de análisis. Este aumento concuerda con el aumento en los eventos de SSC catalogados como de prioridad alta y puede obedecer a una coordinación más puntual entre ambas instituciones. Por otro lado, destaca la disminución de los registros generados a partir de botones de auxilio y los escasos reportes que se hacen mediante redes sociales y videocámaras de vigilancia.

**Gráfica 6.** Tipo de entrada al C5, 3er trimestre 2018 y 2019



**Gráfica 7.** Prioridad de incidentes, SSC



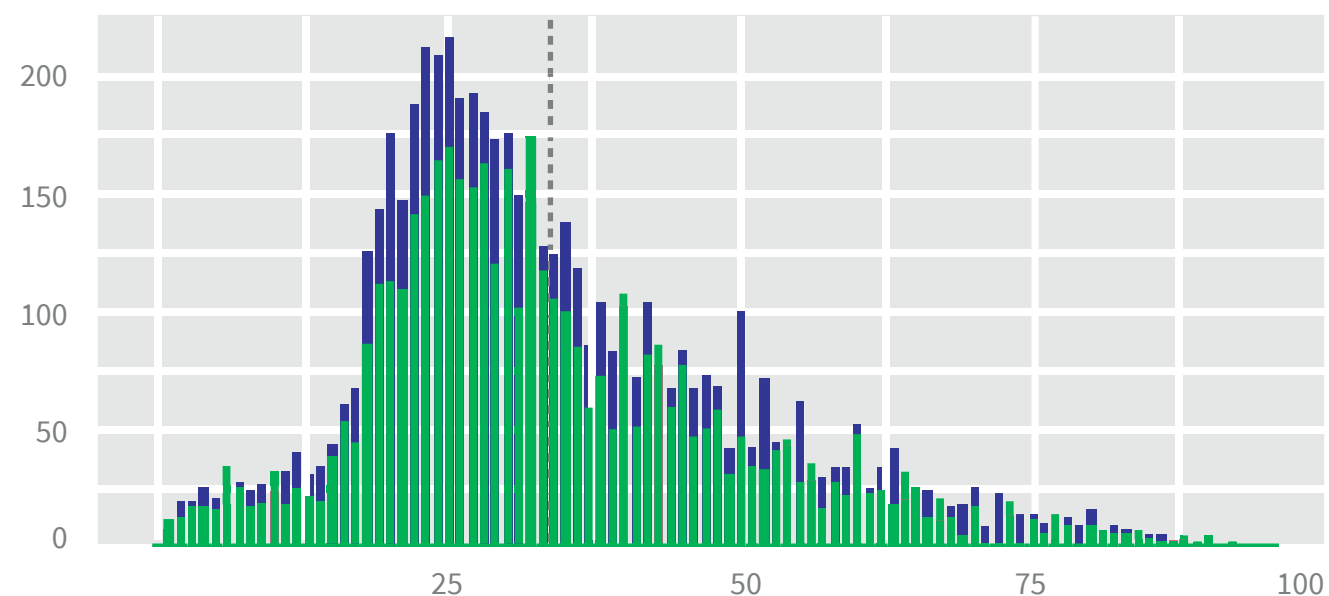
De acuerdo con SSC, los hechos de tránsito de prioridad baja y media disminuyeron en términos absolutos y relativos, mientras que los de prioridad alta presentan un incremento, aunque siguen representando un porcentaje reducido del total de incidentes<sup>6</sup>.

<sup>6</sup> SSC cataloga los incidentes según la prioridad de atención de las personas involucradas en eventos.

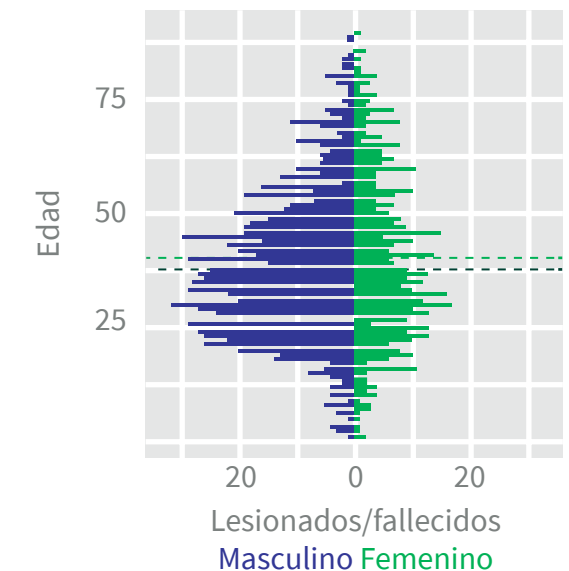
## 2. DEMOGRÁFICOS DE LAS VÍCTIMAS POR HECHOS DE TRÁNSITO

Respecto a las víctimas por hechos de tránsito, de acuerdo con datos de SSC, la edad media de hombres y mujeres fue de alrededor de 34 años, tanto para el segundo trimestre de 2018 como para el mismo periodo de 2019. La distribución de las víctimas por sexo también permaneció sin cambios en el tiempo: dos de cada tres personas lesionadas o fallecidas fueron hombres. Si bien se mantienen los perfiles promedio de los lesionados, el número de víctimas no es el mismo en ambos trimestres: para 2019 se redujo alrededor de 18% la cantidad de lesionados, mientras que las muertes aumentaron cerca de 30%

**Gráfica 8.** Distribución por edad de lesionados y muertos, SSC tercer trimestre 2018 y 2019

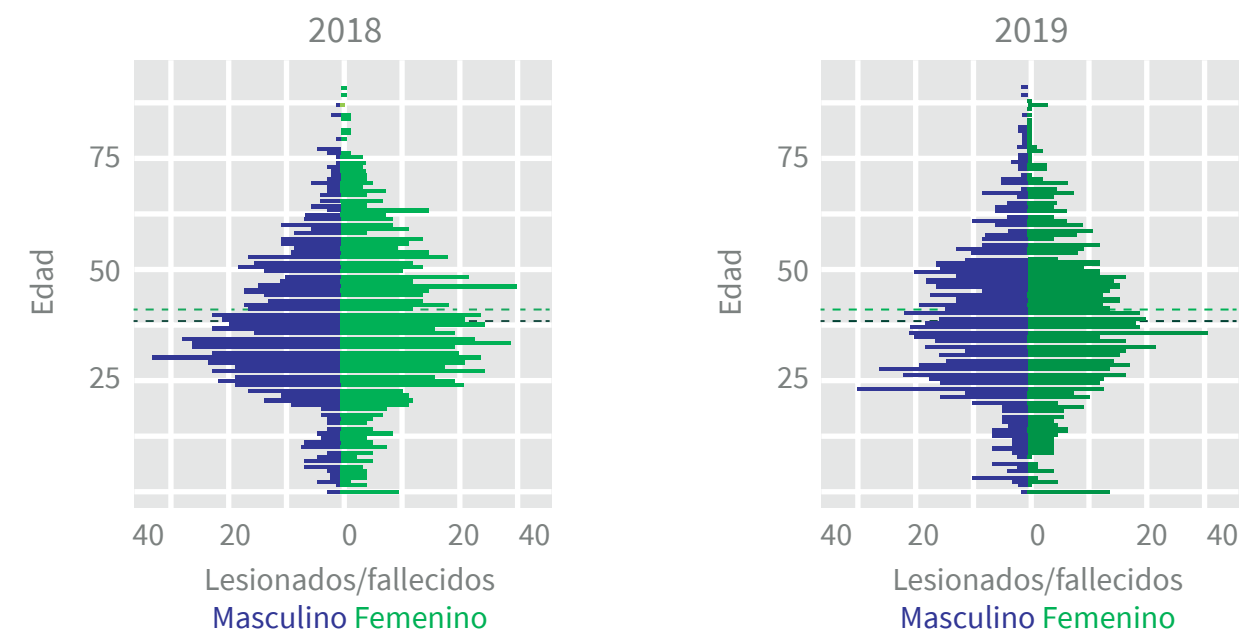


**Gráfica 9.** Pirámides de población de las víctimas de las carpetas de investigación, PGJ 2019



De acuerdo con los registros de PGJ (Tercer trimestre 2019), la mayoría de lesionados y fallecidos fueron adultos jóvenes, aunque también hay presencia de adultos maduros (mayores de 35 años). La edad media, tanto de hombres como de mujeres, fue mayor que la registrada por SSC: 38 y 41 años, respectivamente. En ambos periodos y similar a los registros de SSC, las mujeres representaron 30% del total de las víctimas por hechos de tránsito.

**Gráfica 10.** Pirámides de población de las víctimas de los siniestros registrados por AXA



En el caso de AXA, la edad media de las personas lesionadas y fallecidas disminuyó considerablemente de 2018 a 2019 (tercer trimestre). En términos generales, la edad media bajó de 36 a 29 años aproximadamente. Respecto al sexo de las víctimas, las mujeres representaron para ambos periodos 50% de las personas involucradas. Esta diferencia de representación de las mujeres respecto a otras fuentes puede explicarse por la subpoblación de personas aseguradas, que incluye a más mujeres.

## 2.A HECHOS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS FATALES

PGJ registra la mayor cantidad de eventos fatales debido a la naturaleza de sus reportes. De las 162 personas fallecidas que se registraron en esta fuente durante el tercer trimestre de 2019, prácticamente, la mitad corresponden a carpetas relacionadas con atropellamientos y la otra mitad derivan de colisiones.

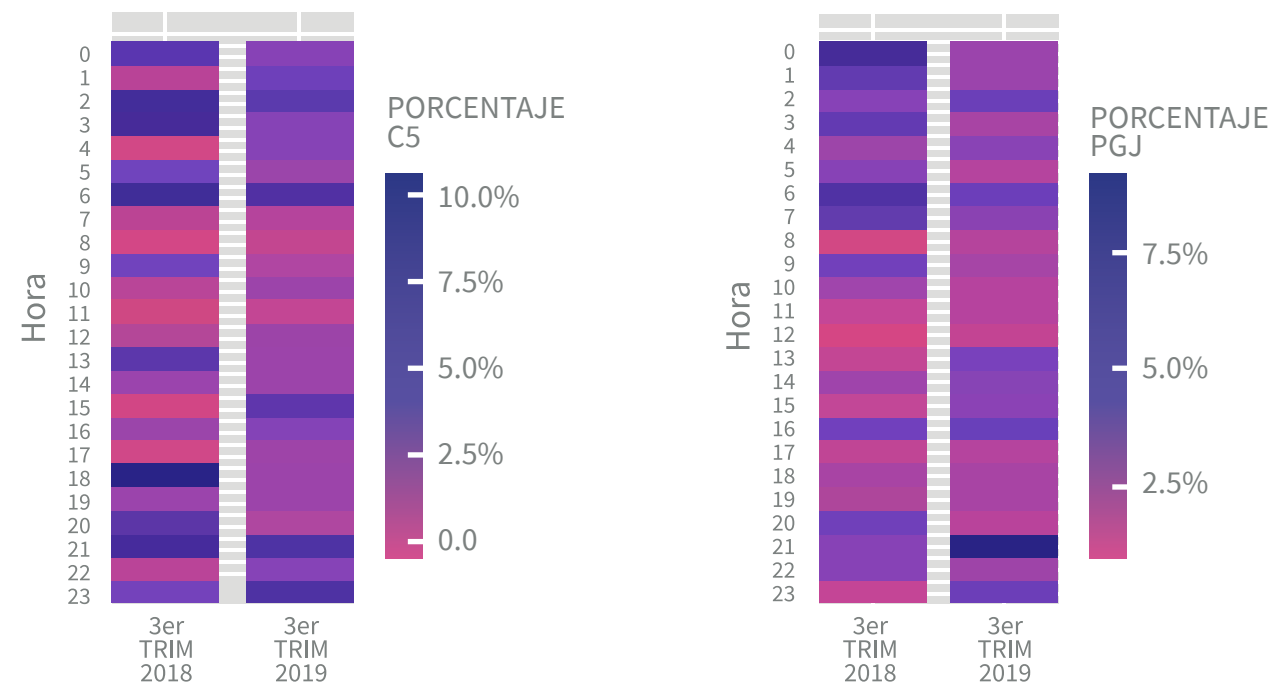
La segunda fuente con más registros de muertes, SSC, reportó 103 fallecimientos de julio a septiembre de 2019. Al igual que PGJ, la mitad de estas muertes fueron catalogadas como atropellamientos. En el mismo periodo, C5 captó 90 hechos con muertes, de los cuales 54 incidentes involucraron personas atropelladas. Por su parte, Repubikla recolectó, vía Twitter, 40 muertes de peatones.

Un alto porcentaje (más de 60%) de estos eventos fatales se identificaron en más de una fuente de información, pues se localizan a pocos metros de distancia y la hora de registro varía por minutos. Esto es una muestra del proceso no homologado que se sigue en la recolección de los hechos de tránsito, y podría solucionarse con la unificación de los registros -preferentemente- desde la recolección. Sin embargo, una alternativa en el corto plazo es agrupar las distintas cifras a partir la hora y la ubicación de los diferentes registros, labor que ya está realizando la SEMOVI en conjunto con diversas instancias técnicas-académicas (**consulta mapa interactivo**).

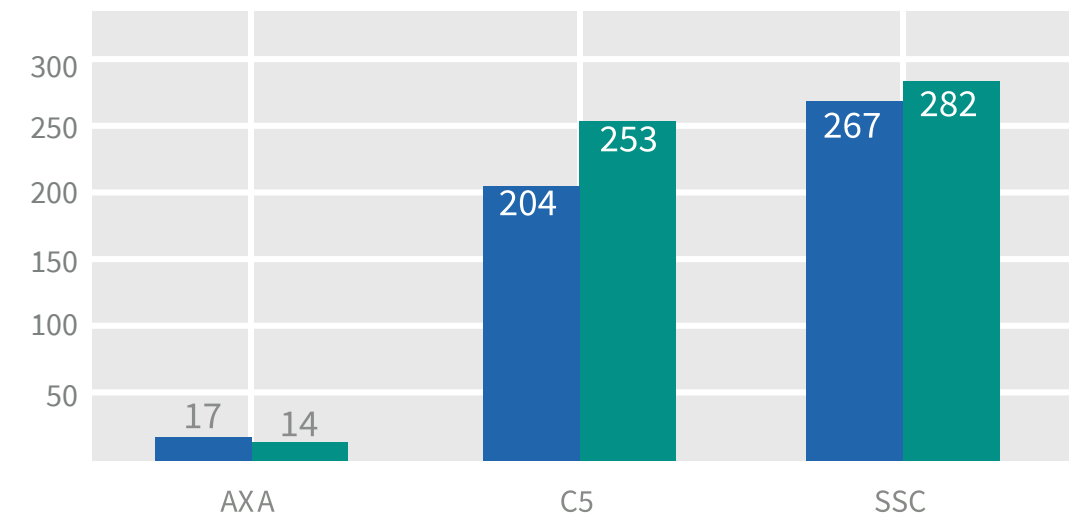
Respecto a las fuentes de información que pueden compararse con el mismo trimestre de 2018, se observa un aumento en las muertes a causa de hechos de tránsito. Los eventos fatales en las madrugadas y fines de semana persistieron en el trimestre de 2019. Alrededor de 36% de las muertes ocurren entre las 23:00 horas y 5:00 horas del siguiente día, acentuándose el fenómeno en fines de semana y días no hábiles.

El perfil demográfico de los diferentes personas usuarias de la vía fallecidas refleja la vulnerabilidad de los mismos. De acuerdo con datos del Instituto de Ciencias **Forenses**<sup>7</sup>, y en consonancia con lo ocurrido en el tercer trimestre de 2019 de acuerdo con los datos de PGJ, los peatones son las personas fallecidas con mayor edad: 52 años es su edad media (56 años en mujeres y 50 años en hombres). Les siguen las y los ciclistas fallecidos con una edad media de 42 años. Respecto a los conductores de automotores, la edad media fue de 36 años (mujeres, 42 años y hombres, 34 años). Finalmente, los motociclistas son los usuarios de la vía que fallecen más jóvenes, con una edad media de 29 años, prácticamente el total son hombres.

**Gráfica 11.** Hechos de tránsito con víctimas mortales por hora



**Gráfica 12.** Víctimas fatales acumuladas, enero-septiembre 2018/2019



### Cuadro 1. Muertes registradas por AXA

TIPO DE EVENTO	2018	2019
ATROPELLO	2	0
COLISIÓN Y/O VUELCO	4	8
<b>Total</b>	<b>6</b>	<b>8</b>

### Cuadro 2. Muertes registradas por C5

TIPO DE EVENTO	2018	2019
ATROPELLADO	34	54
CHOQUE	24	36
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>90</b>

### Cuadro 3. Muertes registradas por PGJ

TIPO DE EVENTO	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
TRÁNSITO VEHICULAR (POR CLASIFICAR)	1	2	3
ATROPELLADO	24	60	84
CAÍDA	1	5	6
COLISIÓN	20	49	69
<b>Total</b>	<b>46</b>	<b>116</b>	<b>162</b>

### Cuadro 4. Muertes registradas por SSC

TIPO DE EVENTO	MUJERES	HOMBRES	TOTAL	MUJERES	HOMBRES	TOTAL
ATROPELLADO	9	28	37	17	32	49
CAÍDA DE PASAJERO	0	1	1	0	0	0
CHOQUE	7	23	30	10	30	40
DERRAPE	0	6	6	1	9	10
VOLCADURA	0	2	2	1	3	4
<b>Total</b>	<b>16</b>	<b>60</b>	<b>76</b>	<b>29</b>	<b>74</b>	<b>103</b>

### Cuadro 9. Muertes registradas por Repubikla

TIPO DE EVENTO	2018	2019
PEATÓN	32	40
CICLISTA	2	2
<b>Tota</b>	<b>34</b>	<b>42</b>



## 2.B HECHOS DE TRÁNSITO CON VÍCTIMAS FATALES POR MODO DE TRANSPORTE

De acuerdo con cifras de SSC del tercer trimestre de 2018, las colisiones entre motociclistas y automovilistas fueron los percances más comunes en los hechos de tránsito fatales, representando 37% del total de incidentes con víctimas mortales.

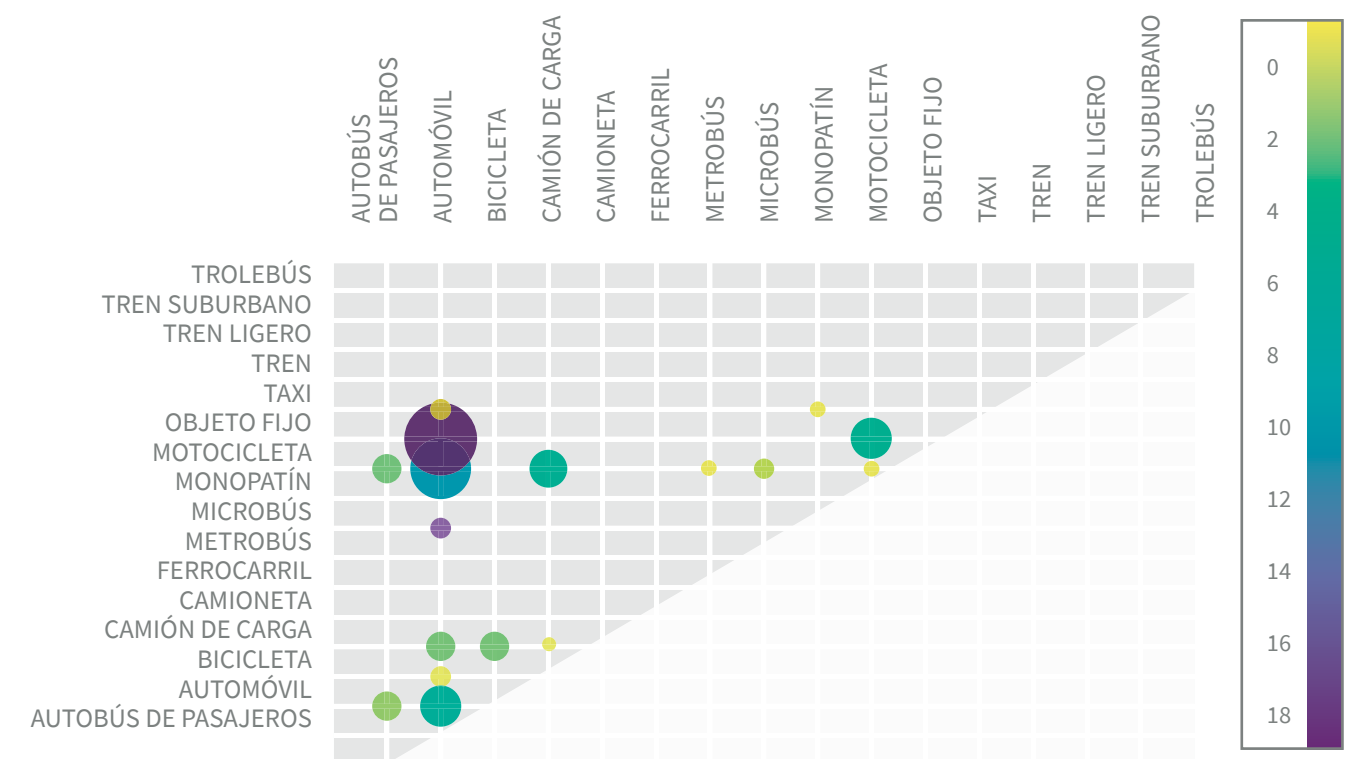
Si se toman en cuenta la cantidad de viajes según modo de **transporte**<sup>8</sup>, las motocicletas presentan la mayor tasa de mortalidad frente a cualquier otro tipo de vehículo. Según cifras de SSC, en el tercer trimestre de 2019 hubo 1.8 muertes diarias por cada millón de viajes en motocicleta. La diferencia con el siguiente tipo de vehículo es casi 10 veces mayor: por cada millón de viajes caminando, hay 0.2 muertes. Le siguen los automovilistas y ciclistas con 0.1 muertes al día por cada millón de viajes respectivamente.

En cuanto a las cifras del tercer trimestre de 2019, los choques automovilísticos en contra de objetos fijos fueron los eventos más recurrentes (42%), seguidos de las colisiones entre motocicletas y automóviles.

**Gráfica 13.** Hechos de tránsito por tipos de víctima 2018



**Gráfica 14.** Hechos de tránsito por tipos de víctima 2019



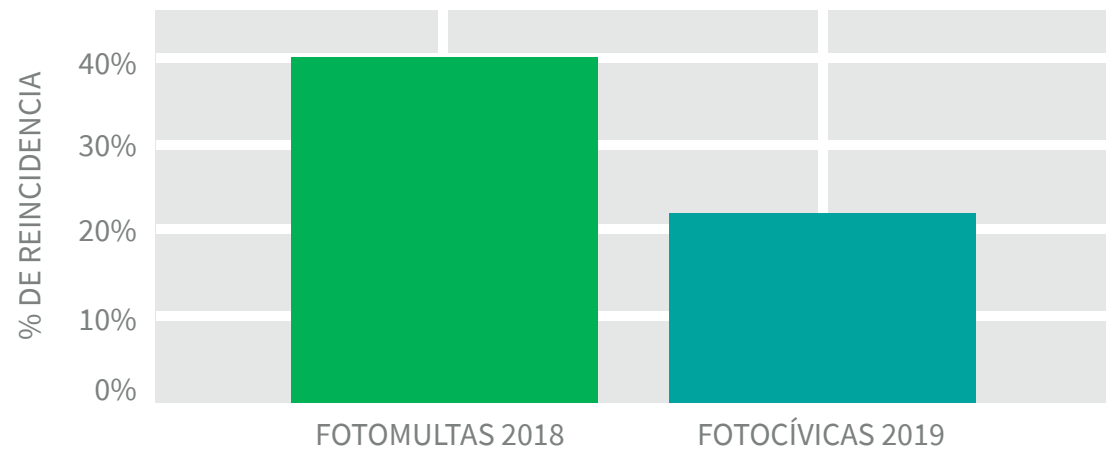
<sup>8</sup> Viajes relacionados (origen o destino) a la Ciudad de México que alguno de sus tramos se realizó en los diferentes modos de transporte, Encuesta Origen Destino en Hogares de la Zona Metropolitana del Valle de México (EOD) 2017, INEGI.

### 3. FOTOCÍVICAS Y ESCUELAS SEGURAS

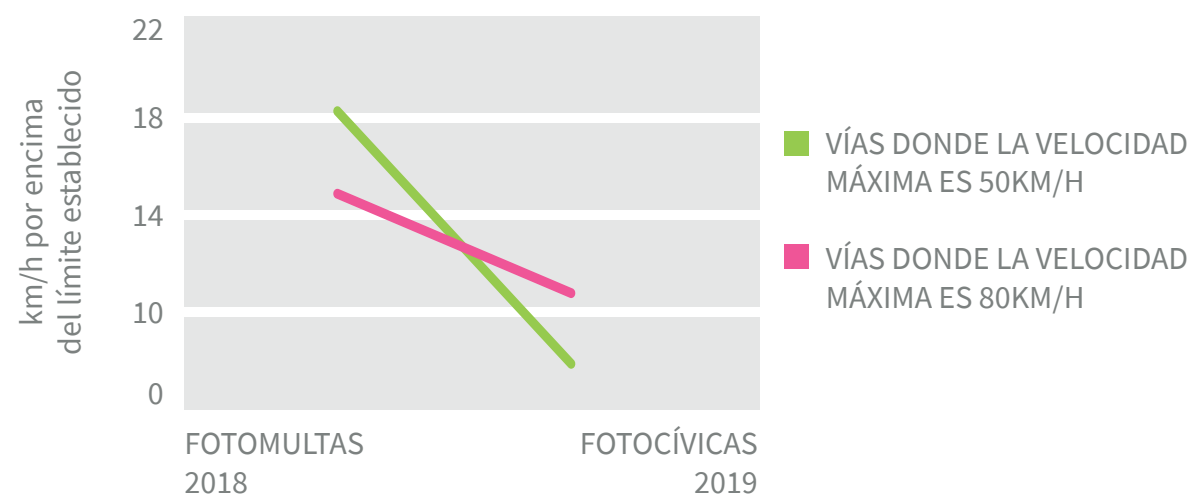
Desde la implementación del sistema Fococivicas, a partir del 8 de junio y hasta el 30 de septiembre, se registraron un total de 168,284 infracciones (alrededor de 2 mil diarias) y se infraccionaron 123,849 vehículos mediante el uso de los sistemas tecnológicos de cámaras y radares.

En comparación con el antiguo sistema de Fotomultas, se observó una menor reincidencia en los vehículos infraccionados. Desde la implementación de Fococivicas, la mayor parte de los vehículos infraccionados cometieron una sola infracción, y sólo 22% reincidió, es decir, una quinta parte (27,790). En contraste, en Fotomultas para el mismo periodo de 2018, más de 40% de los vehículos sancionados cometieron más de una infracción, es decir, más dos quintas partes. Asimismo, la velocidad promedio a la que se registraron las infracciones por exceso de velocidad se redujo en casi 60% (de 18.1 km/h a 7.9 km/h) en vías donde la velocidad máxima es 50km/h, y se redujo en casi 30% (de 14.8 km/h a 10.8 km/h) en vías donde la velocidad máxima es 80km/h.

**Gráfica 15.** Porcentajes de reincidencia en Fotomultas y Fococivicas

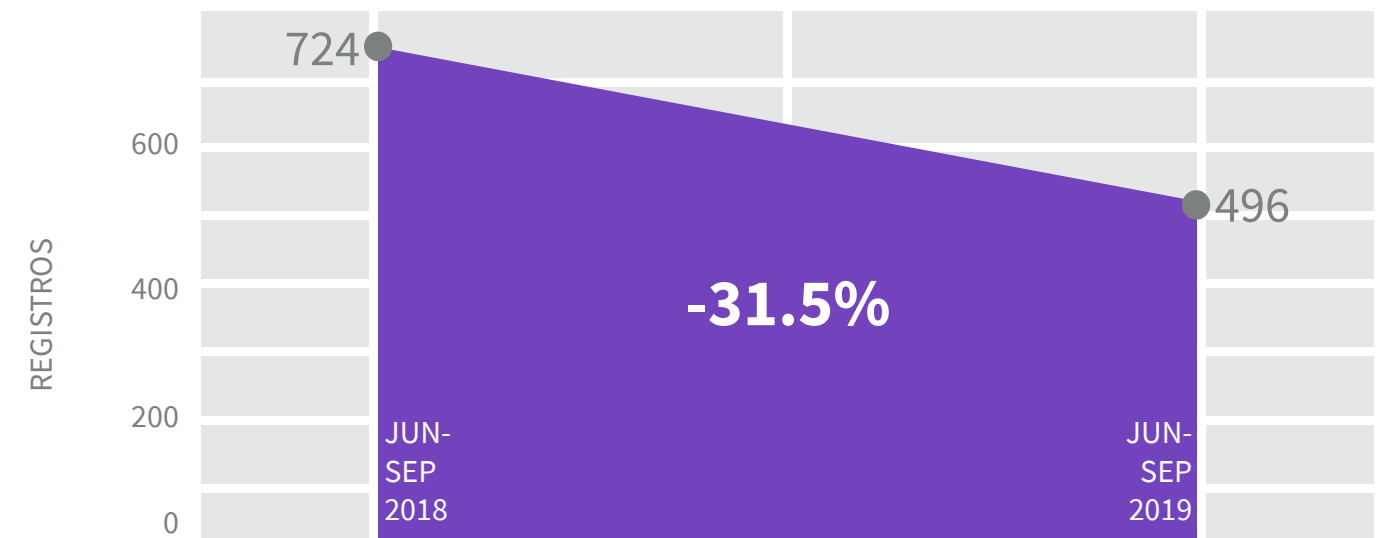


**Gráfica 16.** Infracciones por exceso de velocidad

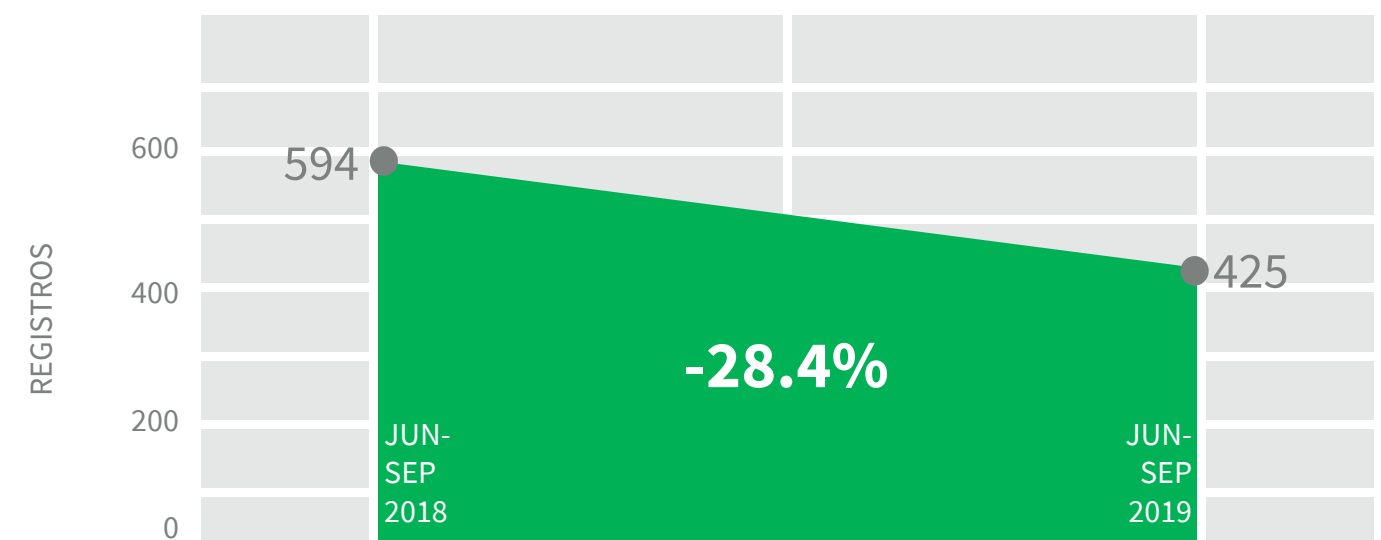


Además, de acuerdo con datos de SSC, en las inmediaciones de cámaras y radares de **Fococivicas**<sup>9</sup> se observó una reducción de 28.4% en los hechos de tránsito comparando el periodo de operación de 2019 con el mismo periodo de 2018. En el mismo sentido, se identificó una disminución de 31% en el número de víctimas en las inmediaciones de **Fococivicas**<sup>10</sup>.

**Gráfica 17.** Víctimas en en Fococivicas, 3er trimestre 2018 y 2019 (SSC)



**Gráfica 18.** Incidentes en en Fococivicas, 3er trimestre 2018 y 2019 (SSC)



<sup>9</sup> Aproximadamente 150 metros antes y después de la ubicación de dispositivos sobre las vías en donde se encuentran.

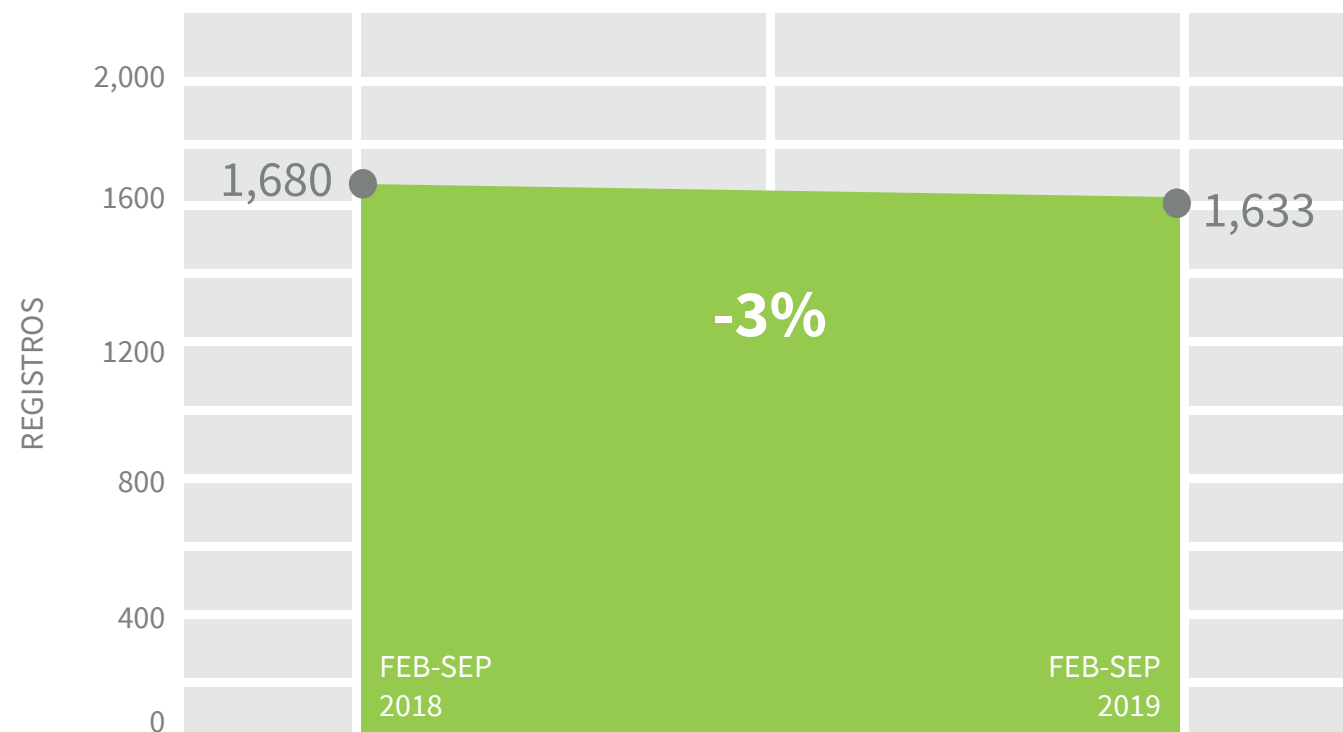
<sup>10</sup> El número de hechos con muertes disminuyó de 11 a 9 incidentes; sin embargo, el área de intervención es reducido por lo que la cantidad de eventos fatales también es baja, y por ende, pueden llegar a ser cifras volátiles.

Otra de las acciones que llevó a cabo la SEMOVI en conjunto con la SSC es la instalación de 128 paneles indicadores de velocidad en los alrededores de las escuelas que están en las vialidades más peligrosas en cuestión de seguridad vial. Los paneles son pantallas que muestran la velocidad de circulación de los automóviles, con la intención de recordar a los conductores que tienen que reducir la velocidad. Estos dispositivos no involucran sanciones administrativas, buscan concientizar de manera no coercitiva al presentar, de manera objetiva, la velocidad a la que las personas automovilistas están manejando, pues, generalmente, no se pone atención al velocímetro y quienes manejan creen que lo hacen a una menor velocidad.

La metodología utilizada para clasificar los entornos escolares según peligrosidad vial e instalar los paneles se basó en la propuesta de “Caminito de la Escuela”, proyecto de la Liga Peatonal (<http://www.caminitodelaescuela.org/>), con ciertas modificaciones.

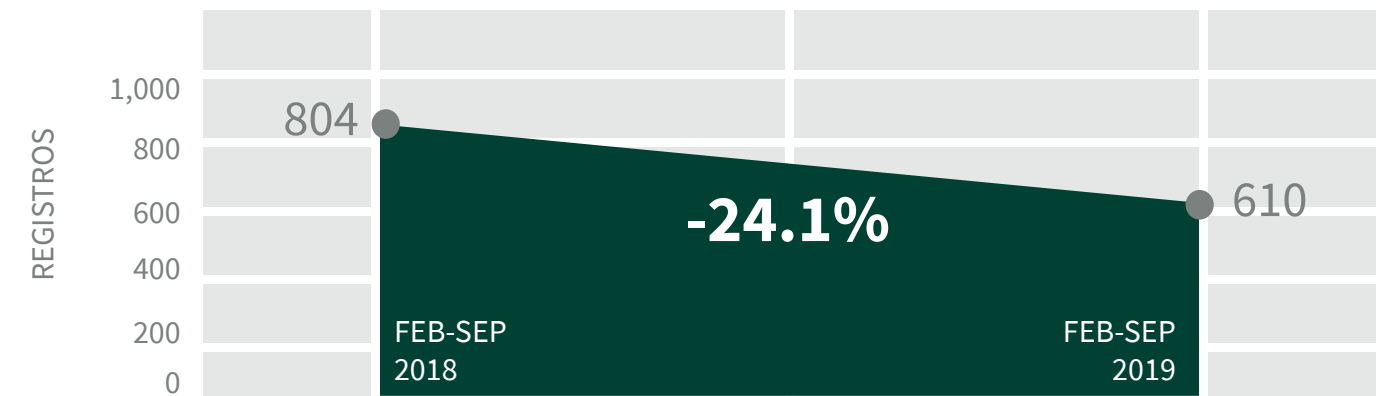
Según SSC y C5, en las inmediaciones de las escuelas donde se instalaron los paneles indicadores de velocidad disminuyeron 24% y 3% los atropellamientos desde la colocación de los dispositivos (febrero a septiembre 2019) comparando con el mismo periodo del año anterior. Lo mismo sucede con las víctimas que SSC reporta, pues disminuyeron en **24%**<sup>11</sup>.

**Gráfica 19.** Personas atropelladas en inmediaciones de Escuelas Seguras, 3er trimestre 2018 y 2019 (C5)

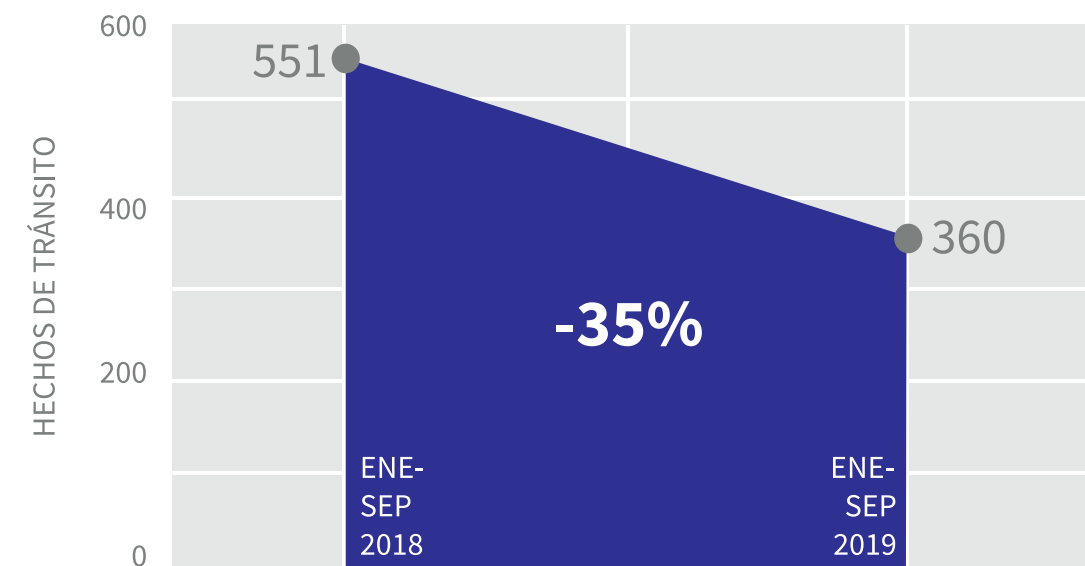


<sup>11</sup>En un radio de 500 metros de las escuelas

**Gráfica 20.** Hechos con personas atropelladas en inmediaciones de Escuelas Seguras, 3er trimestre 2018 y 2019 (SSC)



**Gráfica 21.** Hechos de tránsito en el transporte público, enero-septiembre 2018/2019 (SSC)



Para un mayor beneficio de las y los usuarios del transporte público concesionado en la ciudad, la Secretaría de Movilidad en coordinación con el Instituto de Verificación Administrativa y la Secretaría de Seguridad Ciudadana comenzaron a realizar desde enero operativos para verificar la seguridad con la que operan las unidades.

Asimismo, se amplió el alcance del taller de sensibilización (biciescuela) para operadores del transporte público. Ahora, además de considerar personal de Ecobici, Metrobús, Trolebús y RTP, se capacitan operadores de transporte público concesionado.

Derivado de estas acciones, los hechos de tránsito con transporte público involucrado han decrecido más de 35% en lo que va del año si se compara con el mismo periodo del año anterior. Los incidentes en el transporte público pasaron de 551 a 360 eventos.

# ANEXOS

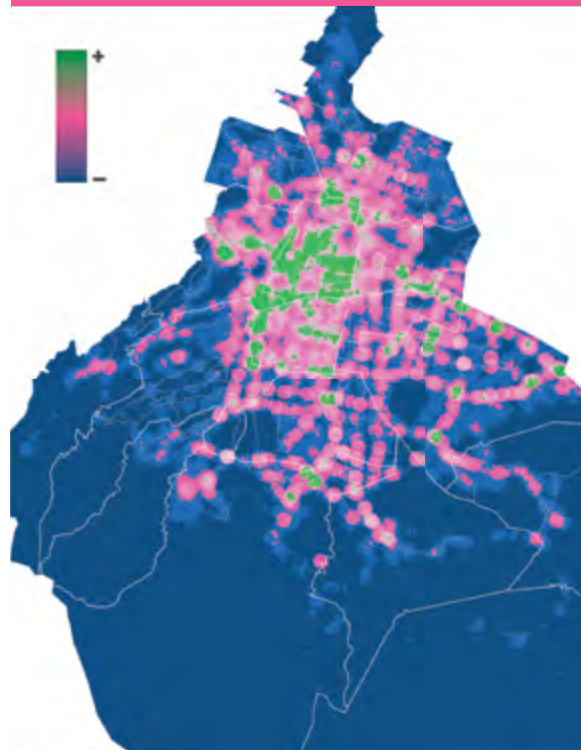
## 1. DENSIDAD DE EVENTOS TOTALES

Los siniestros de AXA se concentraron principalmente en el poniente de la ciudad, sin presentar cambios significativos del segundo trimestre de 2018, al mismo trimestre de 2019. En lo que respecta al C5, se concentraron los reportes en vías primarias transitadas como Calzada Ignacio Zaragoza y Ermita Iztapalapa al oriente; asimismo, Av. Revolución, Circuito Interior y Av. Paseo de la Reforma al poniente de la ciudad.

Se identificó concentración espacial de las investigaciones de PGJ al norte del Centro Histórico de la Ciudad, así como en colonias centrales de la Benito Juárez y en las inmediaciones entre Miguel Hidalgo y la alcaldía Cuauhtémoc. Los levantamientos de SSC compartieron algunas zonas de concentración con PGJ, aunque también destacaron áreas en los límites de las alcaldías Venustiano Carranza y Cuauhtémoc, al oriente del Centro Histórico, y zonas aledañas a las colonias Tabacalera, Guerrero y San Rafael. El oriente de la zona de Polanco también presentó intensidad espacial en hechos de tránsito.

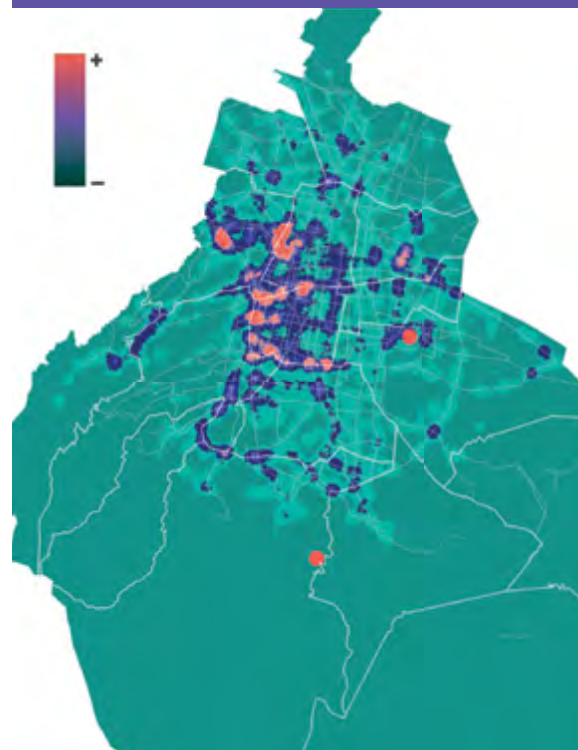
Mapa 1.

Concentración de hechos de tránsito C5, 3er trimestre 2019



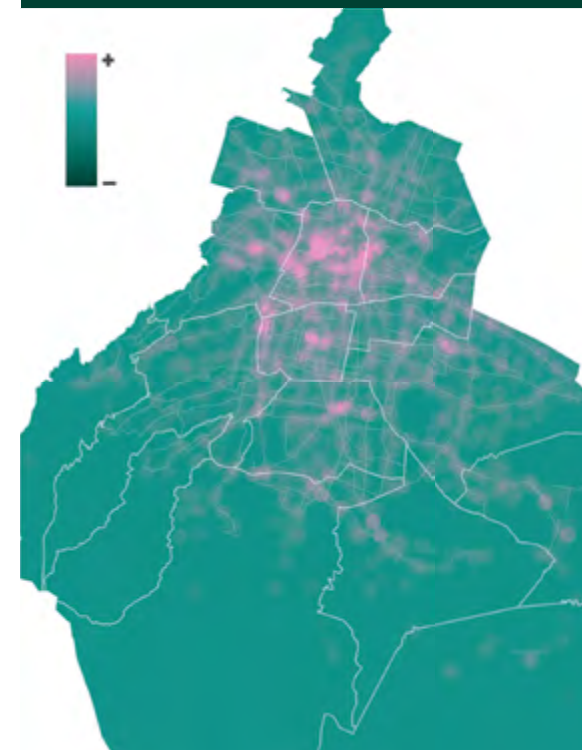
Mapa 2.

Concentración de hechos de tránsito AXA, 3er trimestre 2019



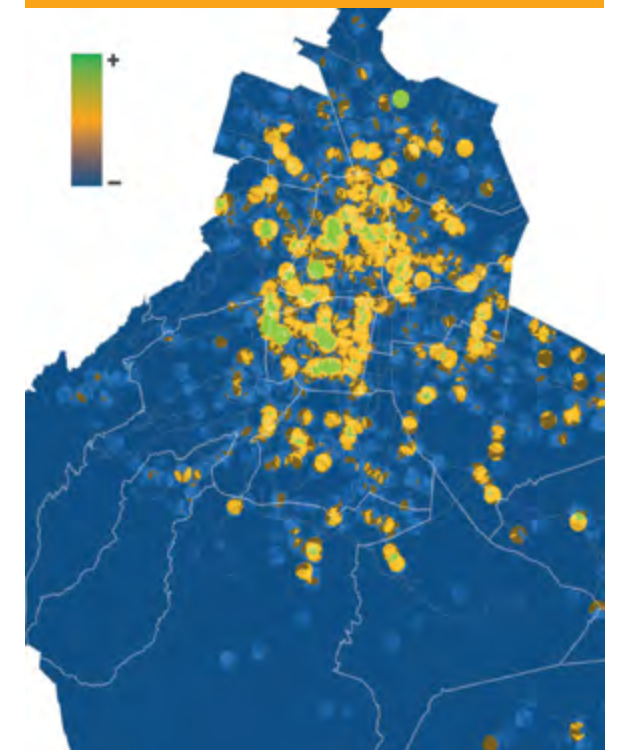
Mapa 3.

Concentración de hechos de tránsito SSC, 3er trimestre 2019



Mapa 4.

Concentración de hechos de tránsito PGJ, 3er trimestre 2019



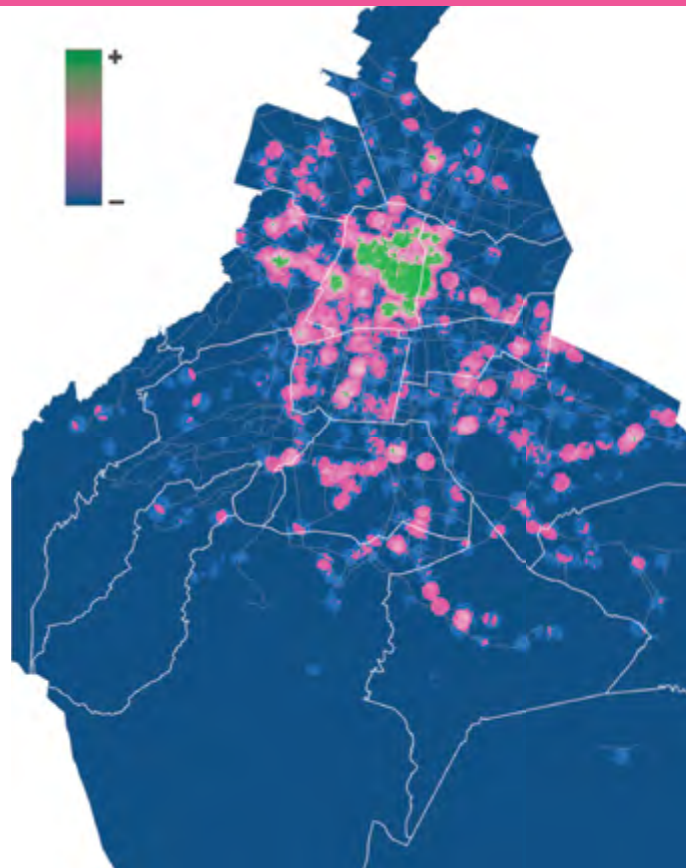
## 2. DENSIDAD DE PERSONAS ATROPELLADAS

En el tercer trimestre de 2019, la densidad de atropellamientos reportados por C5 y SSC se ubicó, sobre todo, en el centro-norte de la alcaldía Cuauhtémoc y en el poniente de Venustiano Carranza. Otras áreas que tuvieron concentración de personas atropelladas fue Indios Verdes, colonia Doctores, Av, Insurgentes Norte y, en menor medida, las colonias Polanco, Narvarte y Del Valle.

Respecto a las carpetas de investigación (PGJ), la concentración de peatones lesionados se identifica en zonas similares a las de SSC y C5, aunque su distribución espacial es heterogénea con eventos en lugares aislados.

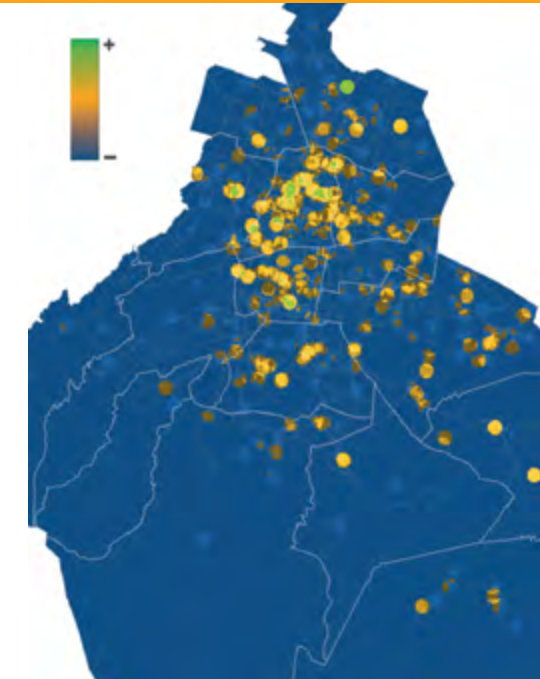
Mapa 5.

Concentración de atropellamientos C5,  
3er trimestre 2019



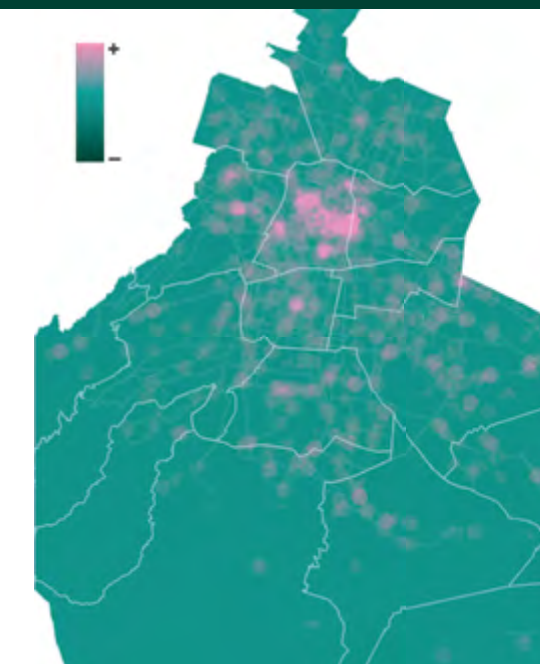
Mapa 6.

Concentración de atropellamientos PGJ,  
3er trimestre 2019



Mapa 7.

Concentración de atropellamientos SSC,  
3er trimestre 2019



### 3. EVENTOS POR DISTRITO DE LA ENCUESTA ORIGEN-DESTINO 2017

Se debe hacer hincapié en que el número de incidentes está determinado por la cantidad de viajes que se realizan en los distintos espacios de la ciudad, por lo que es necesario controlar los hechos de tránsito por la cantidad de viajes a fin de tener un análisis más certero.

Al ponderar los incidentes viales por la cantidad de viajes generados en los diferentes distritos, según datos de la Encuesta Origen-Destino 2017, destacan áreas más allá de la alcaldía Cuauhtémoc y Benito Juárez, polos atractores de viajes.

Para el tercer trimestre de 2019, de acuerdo con registro de AXA, las zonas con mayor número de siniestros por cada 10 mil viajes fueron el Aeropuerto, Lomas-Polanco, Coyoacán, Santa Fe, las inmediaciones de la Central de Abastos y algunas colonias del sur-poniente de la Ciudad que tienen como eje central la Av. Insurgentes Sur.

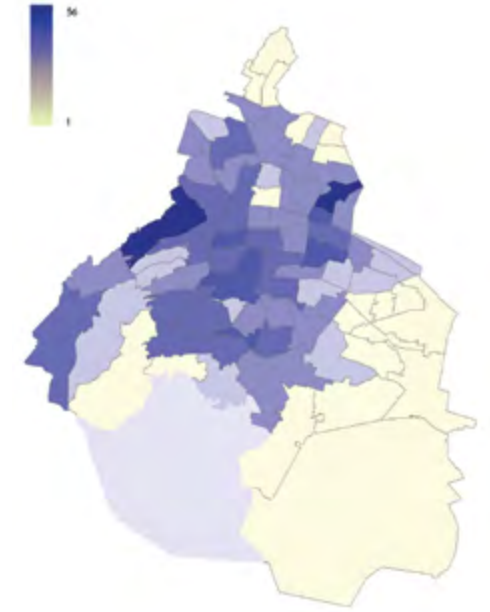
Los registros de C5 tienen una distribución espacial similar, sumando algunas áreas de la alcaldía Gustavo A. Madero como La Villa, Bondonjito y San Juan de Aragón, así como la salida a la carretera México-Puebla en Iztapalapa. Además, se intensifican los alrededores de la Central de Abastos y el Palacio de los Deportes/Foro Sol.

En lo que respecta a las carpetas de PGJ, las colonias y distritos con mayor número de investigaciones por cada 10 mil viajes son Condesa, Narvarte, la Obrera, Industrial Vallejo al norte de la Ciudad y la Central de Abastos.

Finalmente, según datos de SSC, se identificó una fuerte intensidad de eventos por cada 10 mil viajes en la TAPO y Zaragoza al oriente de la Ciudad, al centro-poniente en las colonias aledañas a la Nápoles y Portales, al poniente en las Lomas, la Noria al sur de la ciudad y de nuevo la Central Abastos.

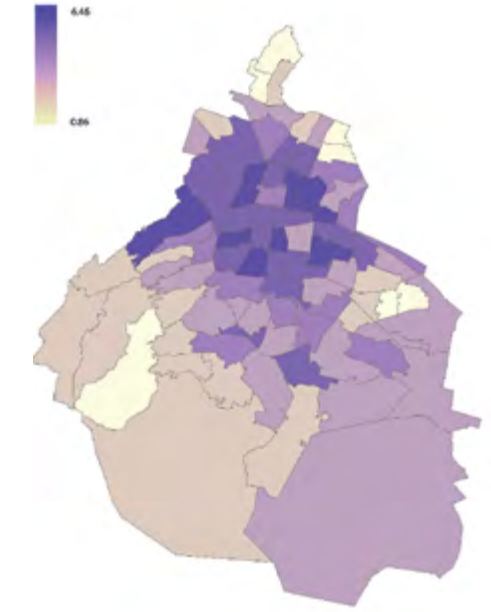
Mapa 8.

Hechos de tránsito por cada 10 mil viajes en los distritos EOD 2017, AXA



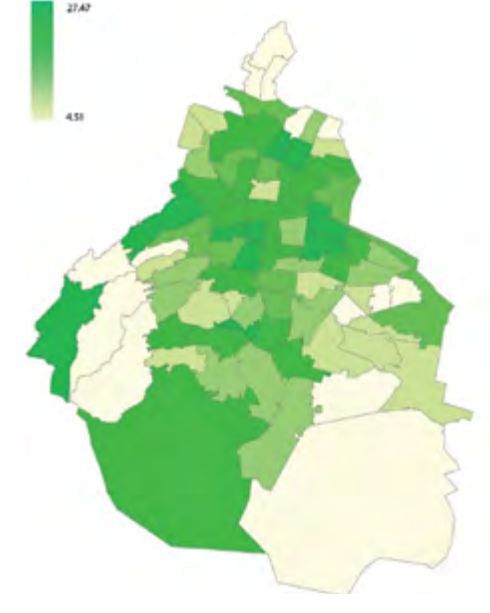
Mapa 9.

Hechos de tránsito por cada 10 mil viajes en los distritos EOD 2017, SSC



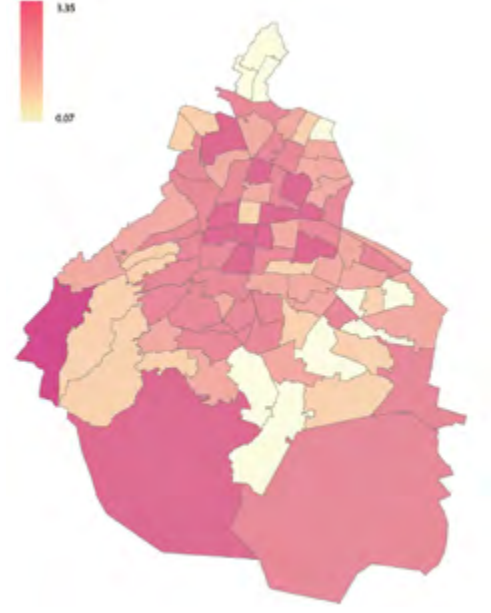
Mapa 10.

Hechos de tránsito por cada 10 mil viajes en los distritos EOD 2017, C5



Mapa 11.

Hechos de tránsito por cada 10 mil viajes en los distritos EOD 2017, PGJ





GOBIERNO DE LA  
CIUDAD DE MÉXICO