

VIOLENCIA VIAL Y SINIESTRALIDAD EN SINALOA: FACTORES Y SU IMPACTO EN LA SEGURIDAD VIAL

ROAD VIOLENCE AND ACCIDENTS IN SINALOA: FACTORS

Jorge Said Osuna-Félix¹
Universidad Autónoma de Occidente.

María Fernanda Díaz-García²
Universidad Autónoma de Occidente.

Recepción: 10 de octubre de 2024
Aceptación: 15 de febrero de 2025

Resumen

Las consecuencias de los accidentes viales en el estado de Sinaloa han alcanzado niveles alarmantes, posicionándose entre las cinco entidades mexicanas con mayores tasas de siniestros viales, lesiones y fallecimientos por accidentes de tránsito, por ejemplo, en 2021, se registraron 7114 accidentes, que resultaron en 289 fallecidos y 4901 heridos. La violencia vial es un fenómeno que cada vez más es considerado como una

1 Es Profesor de Asignatura en la Universidad Autónoma de Sinaloa (UAS). Es Licenciado en Políticas Públicas por la UAS y Maestro en Gestión Pública Aplicada por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Monterrey. Actualmente es estudiante del Doctorado en Gobiernos Locales y Desarrollo Regional por la Universidad Autónoma de Occidente, programa perteneciente al Sistema Nacional de Posgrados de CONAHCYT. Correo electrónico: saidosuna@uas.edu.mx

2 Es Licenciada en Políticas Públicas por la Universidad Autónoma de Sinaloa. Actualmente es estudiante de la Maestría en Gestión y Política Pública por la Universidad Autónoma de Occidente. Correo electrónico: ferdiagz.fd@gmail.com

Osuna-Félix, J. S. & Díaz-García, M. F. (Enero-Abril, 2025). "Violencia Vial y Siniestralidad En Sinaloa: Factores y su Impacto en la Seguridad Vial" en Internacionales. *Revista en Ciencias Sociales del Pacífico Mexicano*, 8(17): 12-32

de las causas principales que contribuyen al problema de los accidentes viales, por ese motivo, este trabajo busca explorar la situación de la regulación local en el estado de Sinaloa en relación con las conductas agresivas y sus elementos de la perspectiva de género. Para lograrlo se realizó una revisión de la literatura sobre la clasificación de conductas viales consideradas como agresivas y las leyes del estado de Sinaloa en la materia que regulan la movilidad y el tránsito, así como registros periodísticos de hechos de violencia vial registrados en la localidad. Entre los hallazgos se identifica que existe una debilidad en la legislación local sobre las diferentes conductas que se asumen como violencia vial y la ausencia de la perspectiva de género en esta materia. En ese sentido, se requieren mayores esfuerzos para clarificar el fenómeno de la violencia en situaciones cotidianas como el traslado y profundizar en la manera en que las mujeres y los hombres son afectados.

Palabras clave: seguridad vial, violencia vial, políticas públicas,

Abstract

The consequences of road accidents in the state of Sinaloa have reached alarming levels, positioning it among the five Mexican states with the highest rates of road accidents, injuries and deaths due to traffic accidents, for example, in 2021, 7114 accidents were registered, resulting in 289 deaths and 4901 injuries. Road violence is a phenomenon that is increasingly considered as one of the main causes contributing to the problem of road accidents, for that reason, this work seeks to explore the situation of local regulation in the state of Sinaloa concerning aggressive behaviors and its elements of gender perspective. To achieve this, a literature review was carried out on the classification of road behaviors considered as aggressive and the laws of the state of Sinaloa that regulate mobility and traffic, as well as press reports of incidents of road violence in the locality. Among the findings, it is identified that there is a weakness in the

local legislation on the different behaviors that are assumed as road violence and the absence of a gender perspective in this matter. In this sense, greater efforts are required to clarify the phenomenon of violence in everyday situations such as transportation and to delve deeper into the way in which women and men are affected.

KEYWORDS: ROAD SAFETY, ROAD VIOLENCE, PUBLIC POLICY.

Introducción

La seguridad vial se ha vuelto foco importante debido a las alarmantes cifras de siniestros viales que cada año cobran vidas. Gestionar una mejor infraestructura vial y una legislación adecuada para intentar contrarrestar dichos números, se ha vuelto indispensable. Sin embargo, existen otros factores también causantes de accidentes viales, relacionados con el comportamiento de los conductores que pueden llegar a ser más complejos de resolver, uno de ellos es la violencia o agresividad que asumen las personas al transitar en el espacio público.

En el año 2021, en el territorio del Estado de Sinaloa se registraron 7,114 siniestros viales, 289 fallecimientos en sitio y 4,901 lesionados por accidentes viales (INEGI, 2021). De acuerdo con los informes de seguridad vial que publica la Secretaría de Salud, desde el año 2015 hasta el 2020, Sinaloa se ha colocado dentro de las 5 entidades de México con mayor cantidad de fallecimientos por cada 100 mil habitantes.

Estos datos concuerdan con el registro estadístico de Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas de INEGI (2021) en el año 2020, en donde Sinaloa fue el estado con mayor tasa de accidentes viales en todo el país. En suma, durante seis años el territorio sinaloense ha sido una de las entidades más peligrosas por accidentes viales.

Para lograr el análisis, se revisa el marco teórico de la violencia vial desde el punto de vista de los paradigmas, teorías y modelos de la seguridad vial. Después, se enfoca en definir el concepto de violencia o agresividad vial, un término que ha tomado relevancia en la literatura sobre la siniestralidad en las vías. Para un mayor entendimiento, se define y enlistan algunos de los comportamientos que han sido clasificados como conductas violentas. Además, se dedicó un espacio donde se discuten esas actitudes agresivas y su papel en la perpetuación de la violencia de género.

Para abordar el problema de la violencia vial desde la perspectiva teórica de la seguridad vial se han desarrollado diversos paradigmas, teorías y modelos para su atención

(Jamroz, 2008: 4; Norton, 2015: 321; Safarpour et al., 2020: 114-115). Este trabajo se concentra en cuatro paradigmas que han dominado la atención, las políticas y percepciones sobre la seguridad vial, estos son: usuario responsable (safety first), vehículo seguro (control), entorno vial seguro (crashworthiness), y sistema seguro (responsiveness) (Norton, 2015: 321).

El primero aparece con el auge de los vehículos automotores y se centra en la idea de que la seguridad vial de las personas depende del conductor por lo que las políticas se enfocan en corregir el comportamiento de los conductores a través de la señalización vial, mejorar las habilidades de conducción, y la aplicación de la ley. Después, el paradigma "vehículo seguro" (control) asume que el diseño de los automotores podría reducir la severidad de los siniestros y también su frecuencia, optando por incluir medidas como el cinturón de seguridad, bolsas de aire y otras tecnologías para mitigar los efectos de los accidentes. Mientras que el denominado "entorno vial seguro" (crashworthiness) se centra en que la infraestructura y el diseño vial juegan un papel crucial en la prevención de accidentes. Por último, el del "sistema seguro" (responsiveness) adiciona elementos de los anteriores y agrega la noción de que el sistema de transporte en su totalidad debe diseñarse para ser tolerante a los errores humanos considerando la interacción entre usuarios, vehículos e infraestructura (Norton, 2015: 324-330).

Por otra parte, a través de los años surgieron diversas teorías en esta materia desde diversas disciplinas científicas como las matemáticas, física, ingenierías, transporte, educación, psicología, sociología, medicina, derecho, entre otras, de las cuales se distinguen cuatro tipos básicos: probabilísticas, causales, sistémicas y conductuales (Jamroz, 2008: 91-96). Aquí hacemos énfasis en las que se encuentran más vinculadas a las conductas de la violencia vial.

Las teorías causales de los accidentes afirman que para prevenirlos debe existir un conocimiento exacto de los factores reales que los causan, y ponen mayor énfasis al estudio del error humano como parte de la conducta

humana (Larsson et al., 2010: 1168). Precisamente aquí se identifican cuatro principales tipos de conductas del conductor directamente ligadas a los accidentes viales: la distracción; el descuido y percepción errónea; somnolencia y comportamiento arriesgado; y, las conductas competitivas y agresivas (Jamroz, 2008: 93).

Por su parte, las teorías del comportamiento se enfocan en conocer cómo las personas evalúan el riesgo y lo aceptan como un factor determinante en los accidentes, aquí se pueden encontrar planteamientos como que el número de accidentes está relacionado con el nivel de seguridad vial que desea la comunidad con base en el nivel de riesgo aceptado y deseado mientras otros señalan que los usuarios de la vía ajustan su comportamiento a los factores de riesgo y a las medidas de seguridad vial en mayor o menor grado (Jamroz, 2008: 94-95).

Recientemente, el enfoque denominado Visión Cero se basa en elementos que incluyen la ética, la responsabilidad, la filosofía de seguridad y la creación de un mecanismo para el cambio y aquí la perspectiva de la responsabilidad recae en que los diseñadores del sistema vial, lo que buscan es la modernización y modificación del sistema de transporte (Safarpour et al., 2020: 115-116).

En vista de que la seguridad vial se ha vuelto cuestión prioritaria debido a las alarmantes cifras de siniestros viales que se han registrado, un término indispensable de analizar es el de violencia vial o agresividad vial. Para entenderlo, se puede definir como un conjunto de comportamientos instrumentales cuya motivación es la frustración, manifestándose en una nula consideración y constante irritación hacia otros individuos dentro del contexto de la movilidad; o bien, una forma de conducir que deliberadamente pone en peligro al conductor mismo y a otros sujetos (Shinar, 2007, citado en Dorantes, 2022:12).

Por su parte, Smart y Mann (2002:187) determinan que algunos de los elementos existentes en las definiciones de la agresividad vial involucran un conjunto de comportamientos malintencionados, groseros y agresivos. Sobre lo anterior, deciden establecer la siguiente clasificación de conductas violentas al conducir:

1. Expresiones generales de enojo y frustración ante situaciones del tráfico o los conductores, pero no dirigidas hacia ellos;
2. Gritar, tocar el claxon, hacer gestos que están claramente dirigidos a otros conductores, pasajeros o peatones, pero que no representan como tal una amenaza de herirlos;
3. Intimidación física de otros conductores con el automóvil;
4. Amenazas verbales de herir a otros conductores, pasajeros o peatones;
5. Amenazas físicas hacia otros conductores, pasajeros o peatones; y
6. Causar la muerte de otros conductores, pasajeros o peatones.

A diferencia de otros factores causantes de accidentes viales, varios de ellos externos, la agresividad vial está mayormente relacionada con la conducta de las personas (Brewer, 2000: 51-53). De acuerdo con esta autora, el comportamiento de los conductores está dirigido por las características psicológicas (como la edad, género, salud, emociones, actitudes, etc.) y sociológicas (creencias, valores, ocupación) de los individuos, y sus respuestas.

Dentro del análisis de los detonantes de la agresividad vial, los conceptos que salen a relucir son relacionados con frustración, estrés, incapacidad de contener las emociones, entre otras (Lupton, 2002: 282-288). En dicho estudio la autora establece que todo esto puede ser el resultado de una vida urbana moderna repleta de estrés, alienación y presiones, al punto de que las personas pueden ceder y perder el control sobre su ira.

El entorno de la movilidad y las concentraciones urbanas, no solamente han hecho que la transportación sea un sistema en extremo complejo, sino que llega a someter al individuo a situaciones de gran dificultad poniendo en riesgo su bienestar físico, emocional y psicológico (Dorantes-Argandar et al., 2015: 420). Dicho esto, de acuerdo con Houston, Harris y Norman (2003, citado en Dorantes-Argandar et al., 2015: 419), se ha encontrado que un comportamiento agresivo está profundamente relacionado con ambientes de conducción

estresantes.

Por su parte, Brewer (2000: 53-56) establece que las demandas de viaje y otros factores estresantes evocan distintas respuestas de los conductores, donde algunos pueden tener una mayor capacidad de responder de manera más apropiada que otros. Entre los elementos que pueden contribuir a que una persona ejerza violencia vial, se encuentra la capacidad que los individuos tengan de controlarse de manera interna; y cómo experimentan la ansiedad. Asimismo, plantea las siguientes proposiciones:

1. La frecuencia y la duración de la exposición al tráfico, así como la severidad de estas condiciones percibidas por parte del conductor, contribuyen a la agresividad vial.
2. Los conductores que experimentan una alta tensión relacionada con el trabajo son más propensos a experimentar ira al volante y agresión.
3. Conductores con la creencia de que los accidentes siempre les pasan a otras personas, son más propensos a presentar comportamientos agresivos.
4. Hombres y mujeres experimentan diferentes grados de ira al volante y agresión.
5. Los conductores más jóvenes tienen mayor probabilidad de tener un comportamiento agresivo al conducir.
6. La tensión emocional puede estar asociada con una alta agresión vial e ira.
7. Es más probable que aquellos conductores relacionados con un comportamiento agresivo al volante ya hayan tenido alguna infracción de tráfico o inhabilitación de licencia.

Al respecto, es necesario destacar que la agresividad puede ser un predictor del estrés, donde un mayor porcentaje de conductores catalogados con alto nivel de agresividad han respondido afirmativamente a cuestiones como haber estado involucrados en siniestros viales (SV) al menos una vez en toda su vida, durante los últimos doce meses, haber sido culpables de este, que alguien haya salido lesionado, y donde alguien haya perdido la

vida (Dorantes-Argandar, et al., 2015: 422-424).

Ahora bien, resulta interesante revisar que existen ciertos rasgos de personalidad que presentan una serie de comportamientos con predisposición a la agresividad vial, como lo son la ira, el enojo, impulsividad, hostilidad, búsqueda de sensaciones extremas, ansiedad, entre otras (Sedano, 2022: 43). Además, se deben tener en cuenta otros factores determinantes en la agresividad vial, como la edad y el sexo, al ser más frecuente entre los hombres y los grupos de edad más jóvenes (Fierro et al., 2010: 425).

La afirmación de que la agresividad vial se presenta mayormente entre hombres, puede ser punto de partida para un análisis más profundo sobre la violencia vial que la mujer es más propensa a sufrir, no solamente es como conductoras sino como usuarias de la vía en general, al exponerse al acoso, tocamientos indebidos, entre otros (Elías, 2022: 25-26). Donde, en relación a esto último, el sufrimiento de la agresión no se detiene ahí, sino que al tratar de denunciarlo se encuentran con que no existe una tipificación adecuada.

En el caso de las agresiones que las mujeres llegan a sufrir como conductoras, el análisis de Elías (2022: 23-27) expone diversas experiencias de ellas al estar tras el volante, destacando que persiste una idea de que el conducir no es una actividad para la que están hechas. Además, señala que el escenario donde una mujer conduce sigue cargado del prejuicio de que no es tan eficiente al volante como lo es el hombre, a pesar de éste tener una mayor tendencia a violentar las normas, pues asumen que es su derecho y un terreno que les pertenece.

Nota Metodológica

Para estudiar la relación entre los accidentes viales y las violencias en el territorio del estado de Sinaloa este trabajo tiene como base una revisión documental. Para ello se consultaron la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa, Reglamento General de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa, el Código Penal para

el Estado de Sinaloa, los Informes sobre la Situación de la Seguridad Vial en México publicados por la Secretaría de Salud del Gobierno de México, las publicaciones de la incidencia delictiva del Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública de México y una búsqueda sobre los registros periodísticos sobre la violencia vial en Culiacán, Sinaloa.

Para los propósitos de este documento, se resalta que el término más correcto se reconoce como siniestro vial en lugar de accidente vial, sin embargo, dado su uso y tradición se utilizarán como sinónimos estos dos términos (Tabasso, 2012).

Desarrollo del trabajo

Al respecto, Geldstein et al. (2011: 703) derivado del análisis cualitativo realizado y según los resultados de sus entrevistas, advierten que los hombres de edad media parecen tener más precaución para manejarse en discusiones, mientras que los jóvenes tienden a reaccionar con mayor violencia ante situaciones de agresión al conducir; por su parte, las mujeres, si bien declaran reaccionar ante ciertas agresiones, muchas veces tienden a reprimir el exteriorizar sus respuestas. Lo anterior, se puede relacionar con lo ya expuesto por Brewer (2000: 53-54) sobre la capacidad de controlarse internamente, donde el sexo masculino tiende a tener mayor dificultad haciéndolo.

Esta dominación masculina se debe al estereotipo de que las mujeres son menos hábiles para conducir, donde frecuentemente en los discursos de los hombres, se utilizan adjetivos para describirlas como miedosas, inseguras y carentes de destreza (Geldstein, 2011: 704-706). Sin embargo, se trata de un discurso que no solamente se perpetúa desde la perspectiva masculina, sino también desde la femenina al haber internalizado tanto la idea de que la prudencia y la cautela son negativas al momento de conducir.

Por último, Balkmar (2018: 723-724) en su análisis sobre la violencia en la movilidad, resalta la vulnerabilidad

a la que se exponen los ciclistas y, por ende, las ciclistas femeninas, quienes no solamente sufren agresividad vial, sino que son el objetivo de comentarios y palabras despectivas cargadas de sexismo, lo que termina perpetuando el dominio de los conductores masculinos.

Ahora bien, la violencia vial no ha sido expresamente definida, de acuerdo con el artículo 264 del Código Penal del Estado de Sinaloa aprobada por el Congreso del Estado de Sinaloa (2023), donde sólo se consideran delitos contra la seguridad del tránsito de vehículos al que maneje un vehículo automotor hallándose en estado de ebriedad o bajo el influjo de sustancias que impidan o perturben su adecuada conducción y cause daños a personas o cosas, siendo de las penas más severas cuando se trata de conductores del servicio público de transporte.

De igual forma, en lo que corresponde a la Ley de Movilidad Sustentable del Estado de Sinaloa publicada por el Congreso del Estado (2024) se observa que de las conductas agresivas revisadas en la literatura sólo se contempla lo relacionado a la conducción de vehículos bajo influjo del alcohol u otros estupefacientes en la cual se señalan los límites de alcoholemia del conductor y sus sanciones.

Por su parte, se identifica que no existe un reglamento de la mencionada Ley, por lo que para el análisis se retoma el Reglamento General de Tránsito y Transportes del Estado de Sinaloa publicado por el Gobierno del Estado de Sinaloa (2017). Este documento contempla el tema de la conducción bajo influjo del alcohol u otros estupefacientes sin regular otro tipo de los comportamientos agresivos enunciados.

Por su parte, el Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública del Gobierno de México (2024) registra los delitos contra la vida y la integridad corporal en su clasificación distingue a los homicidios y a las lesiones con subclasificaciones de carácter doloso y culposo, siendo estos últimos donde ubica a los relacionados con los accidentes viales. Este organismo ofrece las estadísticas desde el año 2015, para el caso de Sinaloa como consecuencia de los SV hasta el año 2023 se tienen 5,499 homicidios culposos y 6,459 lesiones como

se puede ver en la Tabla 1

TABLA 1. LESIONES Y HOMICIDIOS CULPOSAS A CAUSA DE ACCIDENTES VIALES EN SINALOA

Accidentes viales		
Año	Lesiones	Homicidios culposos
2015	1,235	551
2016	620	584
2017	542	583
2018	515	629
2019	596	568
2020	573	610
2021	687	669
2022	814	666
2023	877	639

Nota. Fuente: Gobierno de México (2024).

Además, a través de los informes de seguridad vial publicados y disponibles por la Secretaría de Salud del Gobierno de México para los años 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2021 y 2022, el estado de Sinaloa se ha mantenido dentro de las entidades del país con mayor mortalidad por lesiones causadas por el tránsito como se puede observar en la Tabla 2.

TABLA 2. TASA DE MORTALIDAD POR LESIONES CAUSADAS POR EL TRÁNSITO EN SINALOA.

Año	Tasa*	Posición a nivel nacional
2014	23.6	3era
2015	23.1	3era
2016	24.2	3era
2017	24.5	2da
2018	19.9	3era
2020	18.8	3era
2021	20	4ta

Nota. Fuente: Secretaría de Salud del Gobierno de México (2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2022).

*Tasa por cada 100 mil habitantes.

Desde el punto de vista teórico la relación entre la violencia y los SV han encontrado aristas en común en momentos de su evolución. Por ejemplo, los entornos o las personas violentas han sido referente para estudiar si existe relación con la violencia vial, pero sin llegar a una correlación sólida (Brace et al., 2009:36). En dicho estudio se analiza la posible vinculación entre los delitos contra la propiedad, contra la integridad de las personas, los homicidios, incluso el vandalismo con la cantidad de SV encontrando una leve variación, pero acuerpada por un marco teórico poco sólido.

Por otro lado, en la evolución del estudio de los SV han integrado una serie de perspectivas para abordar y explicar cómo suceden. Entre los numerosos factores como lo climático, la infraestructura y otros elementos toma un papel central lo que se refiere al comportamiento humano.

El estudio de esto último, aunque incluye las habilidades o competencias del conductor, también ofrece la perspectiva que más se ha acercado a estudiar y enfocarse en el impacto que tienen las conductas agresivas como parte central en las causas directas de los accidentes viales.

Sin embargo, la tendencia en la evolución del estudio de los SV ha puesto a los modelos sistémicos como herramientas más holísticas o integrales que buscan conectar todos los elementos del sistema de transporte, pero que han perdido de vista el peso del comportamiento de quienes transitan en las calles.

Recientemente, la adopción de la Visión Cero por la Segunda Década de la Seguridad Vial de la OMS y de la ONU adiciona al modelo sistémico un componente ético de que nadie debe permitirse la mortalidad de personas por lesiones de tránsito. A partir de estos desarrollos se han transferido conocimientos, instrumentos y estrategias de políticas públicas a través de las cuales se busca reducir la siniestralidad. Sin embargo, el componente de agresividad o violencia no es explícitamente incluido, por lo que no se generan estrategias para su definición y atención.

Si bien esta perspectiva explica la causalidad de los accidentes, no se debe perder de vista el fenómeno de que el SV también puede detonar una serie de violencias. Por

ejemplo, en Culiacán, Sinaloa, se han construido ciertos mitos sobre lo que implica conducir en la ciudad a través de sucesos cotidianos que han trascendido en violencia vial, por ejemplo, los diarios recogen durante los últimos años distintos hechos violentos donde se involucran armas de fuego a raíz de conflictos viales (Ríos, 2022).

Por otra parte, la tipificación de ciertas conductas y comportamientos negativos al momento de trasladarse en el espacio público, como los que se han enunciado, es limitada en el marco jurídico del estado de Sinaloa. Como es evidente las Leyes que regulan la movilidad urbana y el Código Penal de la entidad sólo contemplan la conducción bajo influjo de alcohol o drogas de vehículos automotores, pero no se hace lo propio con las amenazas verbales, la intimidación física o la intimidación realizada con el automotor. Esto al mismo tiempo, es una limitante para conocer la incidencia de estas acciones ya que no se generan datos o registros de dichas faltas por lo que el fenómeno permanece oculto en la cotidianidad del transporte, excepto los casos que los medios magnifican por su particularidad.

Al respecto, se pueden encontrar hechos como el de un Policía Municipal quien fue agredido a balazos en su día de descanso, por haber tocado el claxon a otro vehículo que le cerró el paso (Martínez, 2023), en este caso el Gobernador del Estado de Sinaloa lamentó que se pueda ser víctima de agresión e incluso costarle la vida el hecho de hacerlo (Hermida, 2023). Más recientemente, un joven resultó con herida de bala tras ser atacado durante un pleito en el tráfico de la ciudad (Ramírez, 2024).

Asimismo, la población ha adoptado estas precauciones, que incluso se le sugiere a la ciudadanía ser prudente al manejar, no dejarse llevar por el enojo si otro carro hace alguna acción negligente, evitar involucrarse en discusiones, pero sobre todo no tocar el claxon (Aceves, 2023), puesto que se han presentado situaciones donde se ha llegado a los puños entre conductores.

Conclusiones

Con la revisión de la literatura disponible de la seguridad vial se puede observar que algunas de sus propuestas ponen atención especial a las conductas agresivas que asumen especialmente los conductores de vehículos, sin embargo, existe una diversidad de modelos y teorías que buscan dar explicaciones más holísticas.

Asimismo, los desarrollos de la violencia vial se asumen desde la perspectiva del fenómeno de la violencia cotidiana, separándolo del complejo sistema vial en el que se encuentra inmerso donde se da la interacción con múltiples variables como la infraestructura urbana, normas de tránsito, entornos físicos y ambientales, por mencionar algunos.

Desde ese punto de vista, resulta fundamental un análisis más profundo sobre el concepto de la agresividad o violencia vial y qué impacto ésta tiene en la causalidad de los SV, o bien, el potencial riesgo que significa. Como se mencionó, no se ha establecido una correlación sólida entre las cifras de accidentes y el entorno de violencia en que se vive, y tal vez tenga que ver con situar los factores con hechos o variables con mayor facilidad de medición como que la actitud de las personas.

Por su parte, en la localidad, se encontró que se trata de un concepto que aún no figura de manera extensa en la legislación aplicable de Sinaloa, siendo solamente contemplada la agresividad vial en la acción específica de conducir bajo el influjo de alguna sustancia. Sin embargo, las situaciones notificadas por los diarios locales han registrado sucesos de conflictos y agresiones viales productos de la interacción de usuarios al trasladarse en diversos modos que han desencadenado desde peleas a golpes hasta disparos de arma de fuego, incluso creando mitos urbanos sobre que accionar el claxon puede significar un disparador de la violencia de las personas.

De la revisión de la literatura se observa que también se pueden integrar a los marcos de regulación actitudes que ya son consideradas en otras latitudes como las agresiones verbales, aceleraciones o detenciones bruscas

de vehículos para generar choques, o intentos deliberados de atropellamiento conocidos como aventar el auto, entre otras conductas.

Esto también podría significar otorgar mayor claridad al poder contar con un registro de infracciones de violencia vial que permita contar con un diagnóstico más claro sobre nuevas formas de violencia que se presentan en las localidades cada vez más urbanizadas.

La importancia de definir la agresividad vial no solamente radica en identificar este tipo de conductas y dinámicas violentas dentro del contexto de la movilidad, sino también puede representar un punto de partida para el análisis sobre la violencia vial a la que las mujeres quedan expuestas. Como se expuso, las vialidades se vuelven un escenario más en el que se vulnera su derecho a una vida libre de violencia, siendo objeto de tocamientos indebidos y comentarios obscenos. Sin embargo, se trata de situaciones que ni siquiera son consideradas violencia de género, pues no hay una claridad en relación a dónde acudir a denunciar.

Se ha mencionado que la conducción de vehículos automotores es un terreno regularmente dominado por hombres, cuyos discursos e interacciones continúan perpetuando un entorno violento y donde las mujeres son vistas como inferiores. Dicho esto, se trata de contrarrestar cómo se llega a estigmatizar a la mujer de mala conductora y evitar las agresiones que puede sufrir al respecto. La vulneración que llega a experimentar como usuaria de la vía en general, al verse víctima de acosos, tocamientos, malas palabras, entre otros, es una situación crucial al pretender garantizar seguridad vial a los usuarios en todos los aspectos.

Es necesario desarrollar investigaciones y marcos legales que permitan cuantificar y conocer la perspectiva de los comportamientos agresivos en la movilidad urbana que hoy no son parte de los registros oficiales de las autoridades. Tener una normatividad que reconozca este tipo de comportamientos, permitirá una mejor visualización de la problemática.

Bibliografía

- Aceves, M. (2023). "Andar tranquilo, aguantar el coraje y sin pitar: Taxista, tras agresión a balazos a policía de Culiacán". *Línea Directa*, 02 de febrero. Disponible en: https://lineadirectaportal.com/sinaloa/andar-tranquilo-aguantar-el-coraje-y-sin-pitar-taxista-tras-agresion-a-balazos-a-policia-de-culiacan-2023-02-02_750042 [Consultado: 09 septiembre 2024].
- Balkmar, D. (2018). "Violent mobilities: men, masculinities and road conflicts in Sweeden". *Mobilities*. 13(5): 717-732. <https://doi.org/10.1080/17450101.2018.1500096>
- Brace, C.; Scully, M.; Clark, B. & Oxley, J. (2010). The relationship between crime and road safety. Monash University Accident Research Centre. Report Document No. 284. Australia.
- Brewer, A. M. (2000). "Road rage: What, who, when, where and how?". *Transport Reviews*, 20(1): 49-64. <https://doi.org/10.1080/014416400295338>
- Congreso del Estado de Sinaloa. (2023). *Código Penal para el Estado de Sinaloa*. Culiacán: Congreso del Estado de Sinaloa. Disponible en: https://gaceta.congresosinaloa.gob.mx:3001/pdfs/leyes/Ley_7.pdf [Consultado: 3 septiembre 2024].
- Congreso del Estado de Sinaloa. (2024). *Ley de Movilidad Sustentable para el Estado de Sinaloa*. Congreso del Estado de Sinaloa. Disponible en: https://gaceta.congresosinaloa.gob.mx:3001/pdfs/leyes/Ley_59.pdf [Consultado: 3 septiembre 2024].
- Dorantes-Argandar, G.; Cerca-Macedo, E. A.; Tortosa-Gil, F. & Ferrero B. J. (2015). "Accidentalidad de automóviles de uso particular en México: Influencia del estrés y la agresividad." *Psiencia. Revista Latinoamericana de Ciencia Psicológica*. 7(3): 418-427. DOI: 10.5872/psiencia/7.3.122
- Dorantes, A., G. (2022). *Supervivencia vial: agresividad*. México: Universidad Autónoma del Estado de Morelos: Fundación Universidad de las Américas, Puebla.

Fierro, I.; Gómez-Talegón, T. & Álvarez, F. J. (2010). "Agresividad vial en la población general". *Gaceta Sanitaria*, 24(5): 423-427. DOI: 10.1016/j.gaceta.2010.07.004

Geldstein, R. N.; Di Leo, P. F. & Ramos, M. S. (2011). "Género, violencia y riesgo en el tránsito. La dominación masculina en los discursos de automovilistas de la ciudad de Buenos Aires". *Physis: Revista de Saúde Colectiva*. 21(2): 695-720. <http://www.scielo.br/pdf/physis/v21n2/a19v21n2.pdf>

Gielen, A. C. & Sleet, D. (2003). "Application of behavior-change theories and methods to injury prevention". *Epidemiologic Reviews*, 25(1): 65-76. <https://doi.org/10.1093/epirev/mxg004>

Gobierno del Estado de Sinaloa. (1997). *Reglamento General de Tránsito y Transportes*. Gobierno del Estado de Sinaloa. Disponible en: https://iip.congresosinaloa.gob.mx/docs/ref_reg/027/001.pdf [Consultado: 3 septiembre 2024].

Gobierno de México. (2024). "Incidencia delictiva del Fuero Común, nueva metodología". Disponible en: <https://www.gob.mx/sesnsp/acciones-y-programas/incidencia-delictiva-del-fuero-comun-nueva-metodologia?state=published> [Consultado: 4 septiembre 2024].

Haddon, W. Jr. (1972). "A logical framework for categorizing highway safety phenomena and activity". *The Journal of Trauma*. 12(3): 193-207. <https://doi.org/10.1097/00005373-197203000-00002>

Hermida, J. (2023). "Tocar el claxon a un vehículo te puede costar la vida en Sinaloa, afirma Rocha Moya". *El Debate Sinaloa*, 02 de febrero. Disponible en: <https://www.debate.com.mx/sinaloa/policiaca/Tocar-el-claxon-a-un-vehiculo-te-puede-costar-la-vida-en-Sinaloa-afirma-Rocha-Moya-20230202-0058.html> [Consultado: 09 septiembre 2024].

INEGI. (2021). "Accidentes de tránsito terrestre en zonas urbanas y suburbanas." Disponible en: https://www.inegi.org.mx/programas/accidentes/#Datos_abiertos [Consultado: 08 julio 2024].

Jamroz, K. (2008). "Review of road safety theories and models". *Journal of Konbin*, 4(1): 89–108. <https://doi.org/10.2478/v0040-008-0012-z>

Larsson, P.; Dekker, S. W. A., & Tingvall, C. (2010). "The need for a systems theory approach to road safety". *Safety Science*. 48(9): 1167–1174. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2009.10.006>

Lupton, D. (2002). "Road rage: divers' understandings and experiences". *Journal of Sociology*. 38(3). 275-290. <https://doi.org/10.1177/144078302128756660>

Norton, P. (2015). "Four paradigms: traffic safety in the twentieth-century United States". *Technology and Culture*. 56(2). 319–334. <https://doi.org/10.1353/tech.2015.0065>

Organization for Economic Co-operation and Development. (2008). *Towards zero: Ambitious road safety targets and the safe system approach*. OECD Publishing

Organization for Economic Co-operation and Development. (2016). *Zero road deaths and serious injuries: Leading a paradigm shift to a safe system*. OECD Publishing.

Organización Mundial de la Salud. (2021). "Plan mundial para el decenio de acción para la seguridad vial 2021-2030". Disponible en: https://cdn.who.int/media/docs/default-source/documents/health-topics/road-traffic-injuries/21323-spanish-global-plan-for-road-safety-for-web.pdf?sfvrsn=65cf34c8_33&download=true [Consultado: 08 julio 2024].

Safarpour, H.; Khorasani-Zavareh, D., & Mohammadi, R. (2020). "The common road safety approaches: A scoping review and thematic analysis". *Chinese Journal of Traumatology*. 23(2): 113–121. <https://doi.org/10.1016/j.cjtee.2020.02.005>

Secretaría de Salud. (2020). Informe sobre la situación de la seguridad vial en México 2020. Disponible en: https://www.gob.mx/cms/uploads/attachment/file/741479/Informe_SV_2020_Autorizado.pdf [Consultado: 08 julio 2024].

Secretaría de Salud del Gobierno de México. (2015). "Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2015". Disponible en: <https://www.gob.mx/salud/documentos/informe-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2015?state=published> [Consultado: 08 julio 2024].

Secretaría de Salud del Gobierno de México. (2016). "Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2016". Disponible en: <https://www.gob.mx/salud/documentos/informe-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2016-332227?state=published> [Consultado: 08 julio 2024].

Secretaría de Salud del Gobierno de México. (2017). "Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2017". Disponible en: <https://www.gob.mx/salud/documentos/informe-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2017?state=published> [Consultado: 08 julio 2024].

Secretaría de Salud del Gobierno de México. (2018). "Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2018". Disponible en: <https://www.gob.mx/salud/documentos/informe-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2018?state=published> [Consultado: 08 julio 2024].

Secretaría de Salud del Gobierno de México. (2019). "Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2019". Disponible en: <https://www.gob.mx/salud/documentos/informe-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2019?state=published> [Consultado: 08 julio 2024].

Secretaría de Salud del Gobierno de México. (2020). "Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2020". Disponible en: <https://www.gob.mx/salud/documentos/informe-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2020?state=published> [Consultado: 08 julio 2024].

Secretaría de Salud del Gobierno de México. (2021). "Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2021". Disponible en: <https://www.gob.mx/salud/documentos/informe-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2021-331817?state=published> [Consultado: 08 julio 2024].

Secretaría de Salud del Gobierno de México. (2022). "Informe sobre la situación de la seguridad vial, México 2022". Disponible en: <https://www.gob.mx/salud/documentos/informe-sobre-la-situacion-de-la-seguridad-vial-mexico-2022?state=published> [Consultado: 08 julio 2024].

Secretariado Ejecutivo del Sistema Nacional de Seguridad Pública. (2020). "Incidencia delictiva del fuero común 2020". Disponible en: <https://drive.google.com/file/d/1IAst34UrJ85b4z8RkQGYlt8yU5c0rMPS/view> [Consultado: 08 julio 2024].

Sedano Jiménez, S. (2022). "Conducción agresiva (aggressive driving)", en Dorantes Argandar, Gabriel (1ra Ed.) (2022). *Supervivencia vial: agresividad*. México: Universidad Autónoma del Estado de Morelos: Fundación Universidad de las Américas, Puebla.

Smart, R. G. & Mann, R. E. (2002). "Is Road Rage a Serious Traffic Problem?". *Traffic Injury Prevention*. 3(3). 183-189. <https://doi.org/10.1080/15389580213643>

Tabasso, C. (2012). "Paradigmas, teorías y modelos de la seguridad y la inseguridad vial". *Instituto Vial Iberoamericano*. 74. Disponible en: http://94.23.80.242/~aec/ivia/tabasso_124.pdf [Consultado: 08 julio 2024].

Ríos, B. (2022). "Usar el claxon, llevar las luces altas o rebasar, es cuestión de vida o muerte en Culiacán". *Los Noticieristas*, 02 de junio. Disponible en: <https://losnoticieristas.com/post/225530/usar-el-claxon-llevar-las-luces-altas-o-rebasar-cuestion-de-vida-o-muerte-en-culiacan/> [Consultado 09 septiembre 2024].