



Programa de Doctorado en Tráfico y Seguridad Vial

---

**INFLUENCIA CULTURAL/RELIGIOSA EN LOS  
ACCIDENTES DE TRÁFICO: UN ESTUDIO  
EPIDEMIOLOGICO A TRAVÉS DE LA CIUDAD  
AUTÓNOMA DE CEUTA**

---

**Tesis Doctoral**

**Presentada por:** D. Francisco J. Yáñez Sánchez

**Dirigida por** Dr. D. Francisco Alonso Pla

Valencia, 2015



## Agradecimientos

En primer lugar destacar este **agradecimiento** a mi familia (**mujer e hijos**) a los que sin su comprensión y ayuda me hubiera sido imposible invertir todo el tiempo que he dedicado a este estudio.

En segundo lugar a **Francisco Ponce Ramos**, (familiar, técnico superior en informática de gestión), por su valiosa ayuda en la confección de la base de datos.

En tercer lugar a mis compañeros y amigos (**Pita y Jorge**), por la ayuda y colaboración prestada.

En cuarto lugar a la **Jefatura de la Policía Local de Ceuta**, por no poner impedimento alguno a la hora de facilitarme los partes de incidencias elaborados por los policías cuando intervienen en un accidente de tráfico.

En quinto lugar a los **policías** que prestan su servicio en el **archivo policial** y en la **central de comunicaciones, los cuales de una manera desinteresada y agradecida me han ayudado y colaborado en todo lo que les solicitaba**, gracias compañeros.

Y finalmente a **Eva e Isabel** (de la Jefatura Provincial de Tráfico) por facilitarme cuanta información les he solicitado.



## CONTENIDO

1.	INTRODUCCIÓN.....	9
1.1.	EL ACCIDENTE DE TRÁFICO.....	9
1.1.1.	Concepto de accidente de tráfico. ....	10
1.1.2.	Tipología y clases de accidentes de tráfico. ....	12
1.1.3.	Criterios para la clasificación de los accidentes de tráfico.....	15
1.1.4.	Factores o causas que intervienen en los accidentes de tráfico.....	18
1.1.5.	Causas mediatas e inmediatas de los accidentes de tráfico. ....	24
1.1.6.	Factores concurrentes en los accidentes de circulación.....	26
1.1.7.	Grupos de riesgo en los accidentes de tráfico.....	38
1.2.	LOS FACTORES CULTURALES Y RELIGIOSOS EN LA CONDUCCIÓN Y LA CAUSACIÓN DE ACCIDENTES.....	47
1.2.1.	Antecedentes.....	47
1.2.2.	Cultura/religión y seguridad vial.....	49
1.2.3.	El consumo de alcohol en las religiones.....	53
1.2.4.	La conceptualización de la muerte, el afrontamiento y la evitación están determinadas por la cultura y la religión. ....	54
1.2.5.	El respeto a las normas sociales: la conducta prosocial frente a las conductas negativas o antisociales.....	56
1.2.6.	Entorno social, percepción del riesgo y seguridad vial.....	58
1.2.7.	Seguridad vial y educación. ¿Qué aprenden nuestros pequeños? .....	62
1.2.8.	Alcohol, drogas y seguridad vial. La incompatibilidad de lo prohibido.....	68
1.2.9.	Interculturalidad y convivencia.....	71
1.2.10.	Inmigración y Seguridad Vial. ¿Un tema olvidado?.....	74
2.	OBJETO, POBLACIÓN OBJETO Y METODOLOGÍA.....	79
2.1.	OBJETO, OBJETIVO E HIPÓTESIS.....	79
2.1.1.	Objeto.....	79
2.1.2.	Objetivos.....	80
2.1.3.	Hipótesis.....	81
2.2.	DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN OBJETO DE ESTUDIO.....	82
2.2.1.	Análisis del entorno poblacional.....	83
2.2.2.	Ceuta: cuatro culturas.....	86
2.2.3.	Datos de población por comunidades religiosas.....	96

2.2.4.	Análisis del entorno vial.....	100
2.2.5.	Densidad y parque automovilístico.....	101
2.2.6.	Red viaria.....	110
2.3.	METODOLOGÍA.....	118
2.3.1.	Fuentes de información y variables de estudio.....	118
2.3.2.	Diseño de investigación.....	119
2.3.3.	Contactos para la recogida de información.....	119
2.3.4.	Elaboración de una base de datos.....	122
2.3.5.	Finalización de la recogida de información.....	125
3.	RESULTADOS.....	127
3.1.	RESULTADOS DEL ESTUDIO PRINCIPAL SOBRE LA ACCIDENTALIDAD.....	127
3.1.1.	Total de accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta durante el periodo 2000-2012.....	128
3.1.2.	Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por años.....	131
3.1.3.	Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por meses del año..	135
3.1.4.	Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por días de la semana.....	139
3.1.5.	Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por tipos de accidentes.....	143
3.1.6.	Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por tipos de vehículos.....	164
3.1.7.	Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por las consecuencias del accidente.....	203
3.1.8.	Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por la franja horaria en la que se producen.....	223
3.1.9.	Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por franjas de edad.	257
3.1.10.	Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por la nacionalidad de los implicados.....	358
3.2.	MAPA SOBRE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN CEUTA.....	362
3.2.1.	Mapa sobre la siniestralidad vial en Ceuta, distribuidos por cultura/religión de los implicados.....	366
3.3.	RESULTADOS DEL ESTUDIO COMPLEMENTARIO SOBRE EL ALCOHOL.....	390
4.	DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES.....	397
4.1.	DISCUSIÓN.....	397
4.1.1.	Principales discusiones en relación a la bibliografía previa de las hipótesis planteadas.....	397

4.2.	CONCLUSIONES QUE PODEMOS SACAR DESDE UN PUNTO DE VISTA TEÓRICO – PRÁCTICO. ....	409
4.2.1.	Nivel de accidentalidad de la ciudad autónoma de Ceuta. ....	411
4.2.2.	La pertenencia a una determinada cultura/religión, influye en la implicación de la accidentalidad de la ciudad autónoma de Ceuta. ....	412
4.2.3.	El sexo de los implicados en general y en una determinada cultura/religión en particular, influye en la accidentalidad de la ciudad autónoma de Ceuta. ....	414
4.2.4.	Existe alguna relación entre el incremento producido en los accidentes de tráfico estudiados y el pertenecer a una determinada cultura/religión. ....	416
4.2.5.	Existe alguna relación entre el mes del año en el que se han producido los accidentes de tráfico estudiados y el pertenecer a una determinada cultura/religión. ....	418
4.2.6.	Existe alguna relación entre el día de la semana en el que se producen los accidentes de tráfico estudiados y el pertenecer a una determinada cultura/religión. ....	420
4.2.7.	Existe alguna relación entre la pertenencia a una determinada cultura/religión y el tipo de accidente de los estudiados. ....	422
4.2.8.	Existe alguna relación entre la pertenencia a una determinada cultura/religión y el tipo de vehículo con el que se está implicado en los accidentes estudiados. ....	427
4.2.9.	Existe alguna relación entre la pertenencia a una determinada cultura/religión y las consecuencias sufridas en los accidentes de tráfico estudiados. ....	434
4.2.10.	Existe alguna relación entre la pertenencia a una determinada cultura/religión y la franja horaria en la que se producen los accidentes de tráfico estudiados. ....	440
4.2.11.	Existe alguna relación entre la pertenencia a una determinada cultura/religión y la edad de los implicados en los accidentes de tráfico estudiados. ....	445
4.2.12.	Existe alguna relación entre la pertenencia a una determinada cultura/religión y el perfil de los accidentados. ....	449
4.3.	LIMITACIONES Y FUTUROS ESTUDIOS. ....	452
5.	BIBLIOGRAFÍA. ....	453
6.	ANEXOS. ....	457
6.1.	ANEXO I. ....	457
6.2.	ANEXO II. ....	459
6.3.	ANEXO III. ....	461
6.4.	ANEXO IV. ....	464
6.5.	ANEXO V. ....	467
6.6.	ANEXO VI. ....	469
6.7.	ANEXO VII. ....	472
6.8.	ANEXO VIII. ....	475





## 1. INTRODUCCIÓN.

### 1.1.EL ACCIDENTE DE TRÁFICO.

Hablar de accidentes de tráfico en la actualidad, es sinónimo de hablar de hospitales, muertes, alcohol, drogas, juventud, despiste, velocidad, imprudencias, y en definitiva de un cúmulo de situaciones que hacen que finalmente la mayoría de las personas que se ven inmersa en ellos sufran un cambio en su vida prácticamente incomparable con otras situaciones cotidianas en la vida de un ser humano.

En la actualidad es difícil ver un noticiario o leer la prensa sin que anuncie estadísticas sobre accidentes de tráfico bien por operaciones de entrada y salida con motivo de vacaciones, puentes, festividades o por otros motivos, siendo posiblemente, junto con otros aspectos de importancia como el terrorismo, los conflictos bélicos, el hambre, la economía, el cambio climático y otro tipo de noticias, una de las más usadas por los “mass media” debido a la gran influencia que en la actualidad produce en nuestra sociedad moderna, sociedad que no ha sabido asimilar el gran avance tecnológico que ha existido en cuanto a la seguridad en vehículos, siendo descompasado totalmente con respecto a la alta siniestralidad existente en los últimos años.

Si Nicolas J. Cugnot, que fue el inventor del primer automóvil en 1769, si levantara la cabeza, seguramente su sorpresa sería extrema, comprobaría como lo de la máquina a vapor que él hizo funcionar nada tiene que ver con la cantidad de vehículos que hoy en día circulan por cualquier carretera al mismo tiempo; seguramente se lamentaría muchísimo si echara manos de las estadísticas actuales. En el año 2000 murieron más de 1.2 millones de personas en el mundo, convirtiéndose en la novena causa de mortalidad, algo impensable, puesto que por delante únicamente se colocan situaciones que en la actualidad ningún estamento ha sido capaz de erradicar tales como el hambre, las propias guerras o las graves enfermedades contra las que no se pueden casi luchar, pero lo peor está por llegar, puesto que se prevé que en el año 2.020 estas cantidades se dupliquen.

Además de las sorprendentes tasas de mortalidad, los traumatismos por accidentes de tráfico constituyen una de las principales causas de pérdida de salud y una verdadera sangría para el sistema de salud. Según datos de la OMS, en algunos países una de cada 10 camas de hospital está ocupada por víctimas de accidentes de tráfico.

La mayoría de las víctimas de esos accidentes son personas que nunca podrán permitirse la adquisición de un automóvil: peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.

Finalmente y para poder ahondar en este módulo, diremos que lo que debe importar a aquellas personas que están destinadas a salvar vidas en estos accidentes, así como a disminuir su cantidad o simplemente acudir a ellos por que las razones de su trabajo así se lo exigen, deberían intentar lograr ser unos profesionales en la *investigación de accidentes*.

Decía J.S. Baker que *“para la investigación de accidentes así como para su reconstrucción, se necesitan amplios conocimientos básicos, así como tener ciertas ideas fundamentales sobre los mismos y sus causas”*, y por lo tanto atendiendo a estas palabras, el objetivo fundamental de esta investigación no es otro que el de poder suministrar toda la información posible para constatar si existe o no una vinculación entre la cultura o religión que procesan los habitantes de una ciudad, es decir, su modo de vida, y la posibilidad de estar implicado en los distintos tipos de accidentes de tráfico que se producen.

#### 1.1.1. Concepto de accidente de tráfico.

Definir Accidente de Tráfico no es tarea fácil, tendríamos que recurrir a distintas fuentes partiendo de la convicción de que no existe un solo concepto general del accidente de tráfico que sea válido para todos los ámbitos donde lo utilicemos y tampoco que el concepto es invariable dentro de un mismo espacio.

#### **Concepto teórico - práctico.**

Según *J.S. Baker*, que empezaba diciendo que son hechos complicados, finalizaba definiéndolo como: *“Un hecho, suceso o*

*acontecimiento inesperado o impremeditado, que contiene un elemento de azar o probabilidad y cuyos resultados son indeseables o infortunados”.*

Según el *manual de investigación de accidentes de tráfico de la Guardia Civil*, y utilizando para su definición al Diccionario de la Lengua Española, sería: *“Suceso eventual que altera el orden regular de las cosas. Suceso eventual o acción de que involuntariamente resultad daño para las personas o las cosas”.*

De este concepto se desprende lo siguiente:

- 1. Un suceso eventual.*
- 2. Como consecuencia o con ocasión del tráfico.*
- 3. Con intervención de al menos un vehículo gobernado o no.*
- 4. Con producción de una situación anómala en el normal discurrir de la circulación.*
- 5. Con el resultado de muerte o lesiones en las personas y/o daños en las cosas o animales.*

### **Concepto social-psicológico.**

Según *Checa y Ceamanos (1957)*, que en su Diccionario de Términos de Tráfico, Circulación y Seguridad vial, definen los accidentes de tráfico como:

*“Resultado de una conjugación o concurrencia desfavorable de múltiples factores (la vía y su entorno, vehículo, conductor y usuarios, condiciones meteorológicas o ambientales) en un momento y lugar determinados”.*

Pero que para ser considerado como tal, debe reunir las siguientes condiciones:

- 1. Que se produzca o tenga lugar en la vía y/o terrenos aptos para la circulación, tanto urbanos como interurbanos, y que sin tener tal aptitud, sean de uso común, y en los privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios.*
- 2. Que, al menos, esté implicado un vehículo en movimiento.*
- 3. Que, como consecuencia del cual, una o varias personas resulten muertas o heridas, o se produzcan daños materiales.*

La Ley 12/1989 de 9 de mayo de la Función Estadística Pública, establece la regulación de la *estadística con fines estatales*, todo ello, al amparo del artículo 149.1.31 de nuestra máxima norma fundamental (La Constitución). Por su parte, la *Orden del Ministerio de las Cortes y Secretaría del Gobierno, de 18 de febrero de 1993*, dispone que la *Dirección General de Tráfico confeccionará las estadísticas de accidentes de circulación* definidos en el anexo I de esta Ordenanza, mismo Anexo, que recoge la *definición y circunstancias del Accidente de Tráfico*, siendo esta:

1. *Producirse o tener su origen en una de las VÍAS o terrenos objeto de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.*
2. *Resultar a consecuencia de los mismos:*
  - ▶ *Una o varias personas muertas o heridas.*
  - ▶ *Solo daños materiales.*
3. *Estar implicado al menos un vehículo en movimiento.*

Hay que destacar que *socialmente* el accidente de tráfico ha estado rodeado desde hace muchos años de *una imagen de azar*, que se puede producir de forma espontánea o de una manera imprevista. Igualmente han sido considerados como cosa del destino o fruto de la casualidad, es decir; que están fuera de nuestro control y que no podemos hacer nada para evitarlos.

Sin embargo, a través de números estudios de investigadores se ha demostrado que en absoluto es cierta esta creencia, sino que más bien habría que considerar el accidente de tráfico como “*una consecuencia de algún fallo evitable y hasta cierto punto predecible*” (Montoro y Toledo, 1997).

#### 1.1.2. Tipología y clases de accidentes de tráfico.

Por accidente de circulación, se entienden aquellos hechos que reúnen las siguientes circunstancias:

1. Producirse, o tener su origen, en una de las VÍAS o terrenos objetos de la legislación sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.
2. Resultar como consecuencia de los mismos:
  - Una o varias PERSONAS muertas o heridas.

- Solo daños materiales.

### 3. Estar implicado al menos un *VEHÍCULO* en movimiento.

Para entender lo que puede englobar el concepto *VÍAS*, el art. 1 del Reglamento General de Circulación, dice: “*es el espacio comprendido por las vías y terrenos públicos aptos para la circulación, tanto urbanas como interurbanas, a las vías y terrenos que sin tener tal aptitud, sean de uso común y, en defecto de otras normas, a los de las vías y terrenos privados que sean utilizados por una colectividad indeterminada de usuarios*”.

Hay que destacar que estos preceptos “*no serán aplicables a los caminos, terrenos, garajes, cocheras u otros locales de similar naturaleza, construidos dentro de fincas privadas, sustraídos al uso público y destinados al uso exclusivo de los propietarios y sus dependientes*”

Con respecto a *PERSONAS* y *VEHÍCULOS*, la citada Orden los describe como:

*Vehículo implicado*: se considera a aquel que está implicado en un accidente de circulación cuando concurren una o varias de las circunstancias detalladas a continuación:

- a) Entrar el vehículo en colisión con:
  - *Otro u otros vehículos, en movimiento, parados o estacionados.*
  - *Peatones.*
  - *Animales.*
  - *Otro obstáculo.*
- b) Sin haberse producido colisión, haber resultado, como consecuencia del accidente, muertos o heridos el conductor y/o algún pasajero del vehículo o haberse ocasionado solo daños materiales.
- c) Sin haberse producido colisión con el vehículo estar éste parado o estacionado en forma peligrosa, de modo que constituya uno de los factores del accidente.
- d) Sin haber sufrido el vehículo directamente las consecuencias del accidente, constituir el comportamiento del conductor o alguno de los pasajeros uno de los factores que han provocado el mismo.

- e) Haber sido arrollado el conductor o pasajero del vehículo por otro en el momento en que subía o descendía de él, en cuyo caso, ambos vehículos se consideran implicados en el accidente.

Del mismo modo, habrá que indicar aquellas excepciones o causas en las que *un vehículo no está implicado* en el accidente:

- ▶ *Haber sido arrollado el conductor o un pasajero de un vehículo por otro cuando ya se alejaba del primero, en cuyo caso sólo el vehículo que efectuó el atropello se considera vehículo implicado en el accidente y el atropellado, peatón.*
- ▶ *Haber sido atropellado el peatón que irrumpe en la calzada oculto por un vehículo parado o en marcha, en cuyo caso este vehículo no se considera implicado en el accidente, a menos que se encuentre en algunas de las situaciones descritas anteriormente.*

A la hora de realizar las correspondientes estadísticas relativas a los accidentes de tráfico, hay de tener muy claras una serie de definiciones:

<i>Accidentes con víctimas</i>	<i>Aquel en el que una o varias personas resulta muertas o heridas.</i>
<i>Accidente mortal</i>	<i>Aquel en el que una o varias personas resultan muertas dentro de las primeras veinticuatro horas.</i>
<i>Accidente con daños materiales</i>	<i>Aquel en que no se han ocasionado ni muertos ni heridos.</i>
<i>Víctima</i>	<i>Toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación.</i>
<i>Muerto</i>	<i>Toda persona que resulte muerta o herida como consecuencia de un accidente de circulación.</i>
<i>Herido</i>	<i>Toda persona que no ha resultado muerta en un accidente de circulación, pero ha sufrido una o varias heridas graves o leves.</i>
<i>Herido grave</i>	<i>Toda persona herida en un accidente de circulación y cuyo estado precisa de hospitalización superior a veinticuatro horas.</i>
<i>Herido leve</i>	<i>Toda persona herida en un accidente al que no pueda aplicarse la definición de herido grave</i>
<i>Conductor</i>	<i>Persona, que en las vías o terrenos recogidos en la legislación sobre tráfico y circulación de vehículos a motor, lleva la dirección de un vehículo, guías animales de tiro, carga o silla, o conduce un rebaño.</i>
<i>Pasajero</i>	<i>Toda persona que, sin ser conductor se encuentra dentro o sobre un vehículo.</i>
<i>Peatón</i>	<i>Toda persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos especificados anteriormente.</i>

### 1.1.3. Criterios para la clasificación de los accidentes de tráfico.

Son varias las clasificaciones que se suelen hacer de los accidentes de tráfico, desde las que van según sea el fin para el que se utilicen, hasta las que se utilizan para diferentes criterios de clasificación. En algunos casos es normal utilizar varios de dichos criterios.

Los criterios de clasificación normalmente utilizados son los siguientes:

#### 1. POR SU SITUACIÓN:

*Según la vía en que tenga lugar el accidente puede ser:*

- ▶ *Urbanos. Los que se desarrollan en una calleo vía urbana comprendida dentro del caso de las poblaciones. Un tipo específico es el de los producidos en las travesías.*
- ▶ *Interurbanos. Originados en una vía interurbana, pudiendo subdividirse en:*
  - a. *En atención al tipo de carretera: Autopista, autovía nacional, autonómica, etc.*
  - b. *Considerando el trazado de la misma: Cruce, cambio de rasante, curva, etc.*

#### 2. POR SUS RESULTADOS:

- ▶ *Mortales.* Aquellos en que una o varias personas resultan muertas dentro de las primeras veinticuatro horas.
- ▶ *Con víctimas.* Aquellos en que una o varias personas resultan muertas o heridas.
- ▶ *Con daños materiales.* Aquellos en los que no se han ocasionado ni muertos ni heridos.

#### 3. POR EL NÚMERO DE VEHÍCULOS IMPLICADOS:

- ▶ *Simples:* Son aquellos en los que intervienen una sola unidad de tráfico.
- ▶ *Complejos:* Son los que presentan dos o más unidades de tráfico implicadas. Dentro de este grupo podemos encontrar:

- a. *ATROPELLOS*: Aquellos en los que interviene un peatón o animal que es lanzado por un vehículo.
- b. *DOS VEHÍCULOS*.
- c. *EN CADENA*: Cuando el número de participantes es superior a dos unidades de tráfico y que suelen producirse en autopistas y autovías.

4. *POR EL MODO EN EL QUE SE PRODUCEN*:

*Colisión de vehículos en marcha*: Se llama así el encuentro violento entre dos o más vehículos en movimiento, pudiendo dividirse además en:

- a. *Frontal*: Cuando se vean afectados los frentes de los vehículos implicados.
- b. *Central*: Los ejes longitudinales coinciden:
  - 1. *Excéntrica*: Cuando los ejes son paralelos pero no coincidentes.
  - 2. *Angular*: Cuando los ejes forman un ángulo inferior a 90°.
- c. *Frontolateral o embestida*: Afectan a la parte frontal de un vehículo y a la lateral del otro, pudiendo ser:
  - 1. *Perpendicular*: anterior, central o posterior.
  - 2. *Oblicuo*: anterior, central o posterior.
- d. *Lateral*: Cuando se ven implicados únicamente los laterales de los vehículos, y a su vez se pueden subdividir en:
  - 1. *Refleja*: Aquella en la que se producen dos o más colisiones sucesivas entre sí.
  - 2. *Raspado*: Cuando se produce un roce entre los laterales de ambos vehículos, pudiendo ser: Positivo, si los vehículos circulan en sentido contrario o negativo si lo hacen en el mismo sentido.



- e. Alcance: Cuando dos o más vehículos entran en colisión de tal modo que la parte frontal de uno lo hace sobre la parte posterior del otro.
- f. Múltiple o en caravana: Cuando el número de participantes en marcha es superior a dos unidades de tráfico.
- g. Colisión entre vehículo-obstáculo en calzada: Pudiendo ser vehículo estacionado o averiado, valla de defensa, barrera o paso a nivel, así como otros objetos o material de la calzada.
- h. Atropello: Cuando un vehículo colisiona con uno o varios peatones o animales, tales como peatón sosteniendo bicicleta, peatón reparando el vehículo, peatón aislado o en grupo, conductor de animales, animal conducido o en rebaño y /o animales sueltos.
- i. Vuelco en calzada: Cuando el vehículo queda volcado sobre la calzada. Pueden ser: vuelco de campana (cuando el vehículo da vueltas con respecto a su eje transversal) o de tonel (cuando el vehículo lo hace con respecto a su eje longitudinal)
- j. Salidas de la calzada o vía: Cuando el vehículo o parte del mismo queda volcado sobre la calzada, pudiendo ser con colisión o con choque contra muro o edificio, así como contra cuneta o bordillo.
- k. Otro tipo de choque: Sin colisión, con desprendimiento, o.
- l. Otros: Incendios, explosiones, caídas de usuarios a la calzada o derrumbamientos.

#### OTRAS CLASIFICACIONES:

- ✓ Según la hora del día (Diurnos o nocturnos).
- ✓ Según el día (Laborales, festivas, días de retorno, romerías).
- ✓ Según la actividad (Entrada o salida del trabajo, durante la jornada, etc.).
- ✓ Según lo que se transporta (Materias peligrosas, transporte escolar, tercera edad, etc.).

#### 1.1.4. Factores o causas que intervienen en los accidentes de tráfico.

Dada la importancia que tienen los accidentes de circulación y la necesidad de generar estrategias para su prevención, existen una serie de preguntas claves en relación a su etiología: ¿Qué es lo que provoca un AT?; ¿Son los vehículos que conducimos inseguros?; ¿Es la vía y el entorno del tráfico peligroso?; ¿Es erróneo el comportamiento de los usuarios de la vía?; ¿Es el comportamiento humano la causa fundamental de los accidentes?

Las respuestas a estas preguntas no son fáciles. Las causas de los accidentes de tráfico son muchas y surgen por la *conjunción de múltiples factores* que se encuentran implicados en un accidente de tráfico.

El accidente de tráfico puede considerarse como “*un fallo en el desempeño de habilidades requeridas para conducir o una alteración notable de las condiciones de la vía o del vehículo. Los factores que llevan a desembocar en un accidente surgen dentro de una compleja red de interacciones entre el conductor, el vehículo y la vía, en unas determinadas condiciones*” (Fell, 1976; Montoro, 1991).

Los *factores de riesgo* más importantes que se asocian en todas las investigaciones sobre causas o factores que influyen en los accidentes de tráfico son:

- ▶ *Los factores humanos.*
- ▶ *Los factores de la carretera y circunstancias ambientales.*
- ▶ *Los factores derivados del vehículo.*

Numerosas investigaciones realizadas en nuestro país y en EE.UU, destacan que entre los factores reseñados anteriormente, el factor humano está presente en estos entre el 90 y el 71% de los casos; los factores ambientales y de la vía entre el 34 y el 12%; y los factores relativos al vehículo, entre el 13 y el 4,5%.

Como vemos los factores que se encuentran implicados en un siniestro de circulación son muchos y muy variados. Pero la explicación última deberemos buscarla, en todo caso, en la interacción de los cuatro grandes

elementos que componen el sistema de tráfico (Según Montoro, Bañulls y Tejero en “*Los Accidentes de tráfico como problema de Salud Pública*”, Cuadernos de la Guardia Civil nº 12, 1995) y son:

1. *El vehículo y su estado.*
2. *El diseño y la conservación de la vía.*
3. *La eficacia normativa y la supervisión policial.*
4. *El factor humano, que a su vez lo podemos subdividir en:*
  - ▶ *El comportamiento del conductor.*
  - ▶ *Estado de sus capacidades psicofísicas.*

### **El factor humano.**

El hombre, en primer lugar, es objeto final de la seguridad que se trata de conseguir en la circulación. A su vez es el elemento principal. Es el hombre el que domina o debe dominar la máquina. Es casi ya un axioma, que *el accidente es el producto final de un complejo entramado de factores ambientales y personales*. Sabemos que la conducción hunde sus raíces en el estilo de vida social y en el estado anímico del individuo y que el conductor pone en juego durante la conducción mucho más que sus habilidades sensoriales, perceptivas y motrices. Puede actuar como protagonista en el fenómeno de la circulación actuando como:

1. *Conductor.*
2. *Peatón, viandante o transeúnte.*
3. *Pasajero, viajero u ocupante.*
4. *Titular del vehículo.*

Es generalizada la idea de que *en la inmensa mayoría de los accidentes de tráfico hay una actuación humana errónea*, por lo que lo fundamental para iniciar su prevención será el *conocimiento del origen de esos errores o fallos humanos*, lo que se considera pueden ser debidos a:

1. *Errores que preceden al accidente.* Entre estos fallos destacan los errores de reconocimiento e identificación, errores en el procesamiento y toma de decisiones; los errores en la ejecución de la maniobra, etc.
2. *Agentes directos diversos.* En estos destacan:
  - 1) **CAUSAS FÍSICAS O SOMÁTICAS:**

- ▶ *Alteraciones orgánicas transitorias.*
- ▶ *Alteraciones o defectos orgánicos permanentes.*
- ▶ *Insuficiencias motoras.*
- ▶ *Insuficiencias sensitivas.*
- ▶ *Otras.*

2) **CAUSAS PSÍQUICAS:**

- ▶ *Falta de conocimiento o atención.*
- ▶ *Actitudes antisociales o peligrosas.*
- ▶ *Enfermedades mentales.*
- ▶ *Inestabilidad emocional o conflictos personales.*

3) **TOXICOMANÍAS Y ALCOHOLISMO.**

4) **SUEÑOS, CANSANCIO, RUTINA.**

5) **OTRAS (Causa de falta de conocimiento, experiencia o pericia).**

3. **Agentes inhibidores de la prudencia.** En este apartado caben destacar:

- ▶ *La adaptación sensorial a la velocidad*
- ▶ *La subestimación de la velocidad*
- ▶ *Sobreestimación de la propia habilidad como conductor*
- ▶ *Pensar que conducir es algo sencillo y poco peligroso*
- ▶ *La conciencia del conductor que cree que controla el vehículo a la perfección*
- ▶ *Observar imágenes y modelos negativos en el cine o en TV con vehículos que incitan a conductas temerarias, etc.*

**El vehículo como factor de riesgo.**

Los primeros intentos del hombre para reemplazar la fuerza motriz de los caballos datan de hace más de 300 años. Aparatos de cuerda, de viento y elaborados engranajes fueron utilizados antes de usar la fuerza del vapor para mover un vehículo. Ninguno de los primeros intentos tuvo éxito.

En el siglo XIX, en 1822, Gordon construyó un extraño coche con las formas de las locomotoras de la época, pero que prácticamente fue un. Joshpep Nicolas Cugnot fue el primero en aplicar el vapor al automóvil, con

buenos resultados, y su primera prueba fue con un mastodóntico Fardier, decir que en 1773 consiguió recorrer unos 4 Km a una velocidad de 5 Km/h.

El automóvil es una de las máquinas que mejor caracterizan al siglo XX y que más influencia ha tenido en la cultura de los pueblos desarrollados. Ha modificado por completo la concepción de las distancias y los hábitos de la población, proporcionando unas hasta entonces impensables dosis de libertad individual.

En 1980, el automóvil es ya casi un centenario y su desarrollo tecnológico impresionante, inyección electrónica, culatas multiválvulas, cuatro ruedas motrices y directrices y un largo etc.

La gran protagonista desde los años 80 al 2000 es la electrónica, que sirve principalmente para mejorar aspectos como el rendimiento de los motores, el confort y la seguridad. Relacionadas con este último aspecto, aparecen las ayudas electrónicas a la conducción: *ABS, AIRBAGS, CONTROLES DE TRACCIÓN, CONTROLES DE ESTABILIDAD, ETC.*

Pero estos apartados no son mera casualidad, ya que los fabricantes de vehículos están obligados por rigurosas normativas a diseñar y producir vehículos con unas condiciones mínimas de seguridad. En este sentido el esfuerzo realizado por las industrias a lo largo de los años ha sido impresionante; el desarrollo y la investigación realizada ha dado lugar a que dispongamos de automóviles cada vez más sofisticados y mucho más fáciles y seguros de conducir. En resumen, hoy día los vehículos están dotados de equipos y sistemas que permiten unos altos índices de seguridad.

Con respecto a la seguridad del automóvil, cabe decir que hay dos tipos de seguridad:

- 1) *SEGURIDAD ACTIVA*. Por seguridad activa entendemos todos los sistemas de seguridad del vehículo que pueden contribuir a evitar que se produzca un accidente; entre ellos se incluyen:
  - ▶ *Llantas y neumáticos.*
  - ▶ *Dirección.*
  - ▶ *Suspensión.*

- ▶ *Alumbrado y luces.*
- ▶ *Frenos.*
- ▶ *Controles de tracción y estabilidad.*

2) *SEGURIDAD PASIVA.* Por seguridad pasiva, entendemos todos aquellos elementos, dispositivos o sistemas que incorpora el vehículo con el fin de evitar o reducir al mínimo las consecuencias sobre los ocupantes o sobre terceros cuando el accidente ya se ha producido.

Seguridad pasiva:

- ▶ *Los sistemas de retención de los ocupantes (cinturones de seguridad, airbags y reposacabezas)*
- ▶ *Chasis y carrocerías (chasis deformables y habitáculos de seguridad).*
- ▶ *Barras de protección lateral.*
- ▶ *Sistemas de retención infantil.*
- ▶ *Asientos.*

Pero para que sea efectivo el esfuerzo científico, humano y económico, es necesario tener en cuenta otros factores que son responsabilidad directa del conductor; nos referimos, a la reparación y mantenimiento adecuado del vehículo, así como conocimiento / desconocimiento del funcionamiento de todo estos elementos de seguridad señalados. Dentro de este apartado, destaca la antigüedad de nuestro parque automovilístico, pese al último Plan Renove realizado por el gobierno. Cerca del 40% de nuestro parque automovilístico tiene más de 10 años.

La importancia de la vejez es mucho mayor de los podemos pensar. ¿Por qué? Por tres razones fundamentales.

- ▶ A partir de los 8-10 años se acelera la probabilidad de sufrir un AT por fallo mecánico.
- ▶ Un vehículo con más de 10 años, no tiene la misma capacidad de respuesta que uno nuevo.
- ▶ Los vehículos más nuevos disponen de elementos de seguridad pasiva que los antiguos.

Además, el mantenimiento de los vehículos, también está por debajo de la media europea en lo que a revisiones de ruedas, neumáticos, frenos, dirección, suspensión, alumbrado, etc. Aunque es muy difícil generalizar, las deficiencias que mayor implicación tienen en los accidentes de tráfico, son:

- ▶ *Los neumáticos.*
- ▶ *La iluminación.*
- ▶ *La dirección.*
- ▶ *La sobrecarga.*

Estos datos son preocupantes por dos razones:

1. Aumentan los accidentes de tráfico por fallo mecánico.
2. El no preocuparse por el mantenimiento, está en relación con mayores conductas de riesgo.

#### **Uno de cada cinco vehículo en mal estado.**

En las casi 16 millones de inspecciones técnicas que se realizaron en 2.010, uno de cada cinco vehículos fue rechazado por las ITV por no cumplir las condiciones mínimas de seguridad o por emitir más gases de los permitidos. Los sistemas con mayor número de defectos graves fueron alumbrado (23%); ejes, neumáticos y suspensión (20%) y frenos (17%).

Fuente revista nº208/2011 Tráfico y Seguridad Vial. Pag. 6

#### **Los factores ambientales: la vía y su entorno.**

Es necesario llegar a un equilibrio entre el coste de las mejoras necesarias y la disminución de accidentes, para conocer esta mejoras es preciso saber qué relaciones existen entre la frecuencia de accidentes y su gravedad y las características de los tramos en que ocurren.

La vía es el elemento material más fijo o perenne ya que su construcción o modificación requiere períodos largos de tiempo y fuertes inversiones económicas. Las mejoras en las carreteras simplifican la tarea de los conductores y aumentan la seguridad.

Las carreteras son obras lineales en las cuales predomina una dimensión sobre las otras dos. El camino constituye una banda longitudinal. Para definir con precisión la carretera se necesitan:

1. *Una proyección en planta de su eje longitudinal.*
2. *El alzado de este eje, y*
3. *Una serie de acciones transversales de la misma.*

Desde el punto de vista de la investigación de accidentes, dentro del factor vía, se debe de estudiar y considerar principalmente:

- ▶ *El trazado del a vía.*
- ▶ *La clase de firme.*
- ▶ *Las características de la vía.*
- ▶ *La señalización.*

#### 1.1.5.Causas mediatas e inmediatas de los accidentes de tráfico.

La mayoría de los trabajos que abordan el estudio de los motivos que producen el accidente de tráfico coinciden en que son múltiples las causas que intervienen y de forma desigual, en el accidente siendo muy difícil conocer con exactitud la contribución de cada una en un accidente determinado. Algunos investigadores, como Brown, han llegado a identificar 630 factores contribuyentes, de los cuales al menos seis estaban presentes en cada accidente.

Existen diversas clasificaciones y definiciones de causas de los accidentes de tráfico, creyendo las más adecuadas las realizadas por D. Miguel López-Muñiz Goñi y la de la Escuela de Tráfico de la Guardia Civil, que conjugaremos para exponer el presente apartado.

Las causas pueden ser:

- 1) **MEDIATAS:** son aquellas que en sí mismas no dan lugar al accidente, pero que conducen hacia él o contribuyen a su materialización; por ejemplo: la rotura de un buje no es más que una simple avería sin importancia si el vehículo está parado o marchando



a escasa velocidad, pero si esa rotura se produce a velocidad elevada, puede ocasionar un accidente de gravedad.

Las *causas mediatas* pueden ser:

- ▶ *Relativas al vehículo* (deficiente funcionamiento de sus principales órganos; excesiva potencia; mala seguridad activa o pasiva; etc.).
- ▶ *Relativas a la carretera* (defectos en su trazado, señalización, firme, etc.)
- ▶ *Relativas a fenómenos atmosféricos* (reducción de la visibilidad por niebla o lluvia, deslumbramientos solares, etc.)
- ▶ *Relativas al conductor o peatón:*
  - Físicas o somáticas.
  - Psíquicas.
  - Conocimientos, experiencias y pericia)
- ▶ *Relativas a circunstancias ajenas* a las anteriores (cuando no se pueden encuadrar dentro de ninguno de los grupos anteriores).

2) **INMEDIATAS:** Son aquellas que intervienen o provocan directamente el accidente. En esencia son las mismas causas mediatas aunque matizadas, la mayoría de ellas por el elemento humano.

Las más frecuentes pueden ser las siguientes:

- ▶ *Velocidad u otras infracciones a las Normas de Circulación.* (matizando siempre si se trata de velocidad excesiva, velocidad inadecuada o cual es la otra infracción cometida).
- ▶ *Deficiencias en la percepción.*
- ▶ *Errores en la evasión.*
- ▶ *Condiciones negativas.*
- ▶ *Otras:* entre las más frecuentes podemos citar:
  - Realizar adelantamientos de forma antirreglamentaria.

- No respetar las prioridades de paso en cruces señalizados o no.
- No guardar la distancia de seguridad reglamentaria.
- Conducir rebasando los límites de alcoholemia.
- No señalar las maniobras.
- Deslumbrar con los faros del vehículo o carecer de alumbrado.
- Etc.

#### 1.1.6. Factores concurrentes en los accidentes de circulación.

Por conducta de riesgo se entiende como aquellos comportamientos de un conductor o patón que aumentan la posibilidad de sufrir un accidente. La mayoría de los accidentes de tráfico contabilizados ocurren como consecuencia de este tipo de conductas.

Las creencias de los conductores, sus ideas y creencias, además de sus condiciones psicofísicas son los aspectos a tener en cuenta a la hora de estudiar el comportamiento de estos en las situaciones tan complejas de conducción de vehículos a motor.

Partiendo de este planteamiento, *tres van a ser los bloques* en los que vamos a describir los factores de riesgo que concurren en los accidentes de tráfico o circulación. En el primero vamos a destacar el papel fundamental que juegan la utilización de los elementos de seguridad pasiva (uso del cinturón de seguridad; del casco de protección o la utilización de los sistemas de retención infantil) en la conducción de vehículos; con esta actitud podemos valorar los beneficios o perjuicios ocasionados por la utilización o no de estos elementos; el segundo bloque estará centrado en la evaluación de los procesos atencionales durante la conducción, dentro de estos procesos incidiremos en las distracciones del conductor al hacer uso de las nuevas tecnologías mientras conduce (uso de dispositivos como: monitores de televisión y reproductores de video o DVD, así como la manipulación de los dispositivos GPS; conducir

utilizando cascos o auriculares conectados a reproductores de sonido; la utilización de dispositivos de telefonía móvil o cualquier otro medio de comunicación, exceptuando los que se utilizan sin usar las manos, cascos o auriculares); y un tercer bloque donde se tendrán en cuenta las limitaciones psicofísicas del conductor cuando ha ingerido alcohol, acción que va a limitar la activación de los procesos necesarios para llevar a cabo la función de conducir y originan comportamientos peligrosos e imprevisibles (aumenta la capacidad de reacción y disminuyen los reflejos; distorsiona la percepción; tiene efectos sobre el comportamiento, etc.).

### **Utilización de elementos de seguridad.**

El Real Decreto 965/2006, de 1 de septiembre, modifica los artículos 116-119 del Reglamento General de Circulación regulando la obligatoriedad legal del uso del cinturón de seguridad; del casco y de otros sistemas de protección tanto en conductores como en ocupantes de vehículos a motor recogidos en el capítulo II del Título III del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial. Su incumplimiento tiene la consideración de infracción grave.

Aunque numerosos estudios indican que el cumplimiento de estas normas es cada vez más alta y estable en el tiempo, todavía existen diversos colectivos en los que es necesario intervenir para mejorar los indicadores de riesgo que implica el no uso de estos sistemas de seguridad pasiva.

Entre los estudios consultados, destaca el último barómetro de opinión sobre seguridad vial (Instituto Opina, 2011) en el que se registran datos como que:

- El 96,9% de los encuestados utilizan el cinturón de seguridad mientras conduce, un 97,2% cuando circulan como acompañantes y sólo un 85,2 en los asientos traseros. Un 96,2% utiliza adecuadamente las sillitas y sistemas de seguridad para niños.

- El 99% usa de forma habitual el casco cuando conduce.

Una de las medidas más efectivas para proteger a los ocupantes de los vehículos en caso de accidente, es la utilización de los elementos de seguridad pasiva (*cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil*). La utilización de estos elementos de seguridad ha demostrado ser capaces de salvar vidas o reducir la gravedad de las heridas cuando se está implicado en un accidente de tráfico.

Aunque el uso de estos elementos es obligatorio tanto en vías urbanas como interurbanas, no todos los usuarios cumplen esta obligación, y no lo hacen porque tienen adquiridas falsas creencias erróneas sobre los inconvenientes más que beneficios que su uso genera, alguna de estas pueden ser:

- *Si resulto herido en un accidente, el cinturón dificultará el rescate.*
- *Podría quedar atrapado en caso de incendio.*
- *Si por el golpe salgo fuera del vehículo, tengo más posibilidades de quedar ileso.*
- *No creo que sea tan efectiva su protección.*
- *El uso del cinturón es importante sólo en desplazamientos largos.*
- *Como nunca me pasa nada, no necesito cinturón de seguridad.*
- *El cinturón de seguridad incomoda y limita los movimientos.*

Los beneficios del uso de estos elementos de seguridad son contundentes ya que reducen de tres a uno la probabilidad de muerte en accidente de tráfico.

Según publicación de la DGT "*Principales cifras de siniestralidad vial 2012*" en los usuarios de turismos y furgonetas destacan los siguientes datos:

- En vías interurbanas, el 24% de los fallecidos usuarios de turismos y furgonetas no utilizaban cinturón de seguridad y en vías urbanas no lo llevaban 24 de los 73 fallecidos. En los referente a heridos graves en vías interurbanas no utilizaban cinturón el 11% y en las urbanas el 27%.

De ahí que el propio plan estratégico de seguridad vial 2011-2020, destaca que uno de los temas en los que hay que seguir trabajando es la

utilización del cinturón de seguridad (tanto en asientos delanteros como traseros) especialmente en zonas urbanas para así poder alcanzar el objetivo en 2020 de “0” fallecidos. Para alcanzar este objetivo incluye estas recomendaciones:

- Promover el uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención en el transporte escolar.
- Realizar campañas de información y concienciación sobre el uso correcto de los sistemas de retención infantil, destacando que la eficacia de estos sistemas depende de su correcta utilización.
- Realizar campañas de vigilancia y control de cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil.

Al igual que en la utilización del cinturón de seguridad y sistemas de retención, todos los estudios coinciden en destacan los beneficios que resultan de la utilización del casco protector en los usuarios de motocicletas y ciclomotores.

La no utilización del casco es un factor de riesgo palpable que está presente en las lesiones que conllevan los accidentes de motocicletas y ciclomotores.

Según publicación de la DGT “Principales cifras de siniestralidad vial 2012” en los usuarios de ciclomotor y motocicletas destacan los siguientes datos:

- El 5% de los usuarios de motocicletas fallecidos en vías interurbanas no utilizaban casco y el 1% de los heridos graves. En las vías urbanas 14 de los 94 fallecidos en 2012 no utilizaban casco.
- En cuanto a los usuarios de ciclomotor fallecidos el 31% no utilizaba casco en vías urbanas, mientras que en las vías urbanas no lo hacían el 13% de los fallecidos. En vías urbanas casi se duplica el número de fallecidos mientras que en vías urbanas se reduce su número de 6 a3.

Pero para que los beneficios que aporta la utilización del casco sean efectivos, es decir, aguantar y absorber los golpes; no basta solamente con llevarlo puesto, sino que es necesario que además se utilice correctamente puesto (no inclinado hacia adelante, ni hacia atrás; que la correa de seguridad

este abrochada y ajustada), además no se debe utilizar un casco que haya sufrido un fuerte golpe o que no estén homologados.

El plan estratégico de seguridad vial 2011-2020, destaca también que a pesar de los buenos datos obtenidos, es necesario mantener estos resultados y propone una serie de medidas (incluyendo a los ciclistas) tales como:

- Promover el uso del casco entre ciclistas. Realizar campañas de información y concienciación.
- Fomentar mediante campañas el uso de equipamiento de seguridad para los motoristas (cascos, espalderas, botas y coderas).

### **La distracción.**

Las distracciones son fallos de nuestra atención focalizada y ocurren porque somos incapaces de concentrarnos ante una fuente de información del ambiente o porque el ambiente nos exige que simultaneemos la atención a distintas fuentes de información.

Cuando hablamos de conducción, lo asociamos con una actividad compleja donde se requieren que realicemos diversas tareas de forma simultánea. Los conductores expertos, en la mayoría de los casos, la realizan de forma exitosa porque tienen automatizados gran parte de ellos.

Sin embargo, cuando se producen alteraciones cognitivas, como: conductores menos habilidosos (novatos y ancianos), conducir en condiciones ambientales adversas o en las propias condiciones internas o externas del tráfico (densidad de la circulación, estado de la vía, estado interno del conductor, estrés, preocupación, sentimientos, prisas...), es posible que se produzcan fallos o errores en la conducción debido a que no es posible llevar a cabo de forma óptima un reparto adecuado de las funciones atencionales.

Por lo tanto, podemos decir que la distracción es la desviación de la atención de un conductor hacia otros objetivos diferentes de la tarea de conducir un vehículo.

La ley 19/2001, de 19 de diciembre, de reforma del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, modifica el artículo 11 en cuanto a la prohibición de conducir utilizando cascos o auriculares conectados a aparatos receptores o reproductores de sonido, añadiendo la prohibición explícita de utilización de dispositivos de telefonía móvil y cualquier otro medio o sistema de comunicación durante la conducción, excepto cuando el desarrollo de la misma tenga lugar sin emplear las manos ni usar cascos, auriculares o instrumentos similares.

Según publicación de la DGT “Principales cifras de siniestralidad vial 2012” en el apartado dedicado a la distracción destacan los siguientes datos:

- La distracción aparece como factor concurrente en un 39% de los accidentes con víctimas. En vías interurbanas la distracción se presenta como factor en un 45% de los casos y en vías urbanas en un 34%.
- Uno de los motivos que conlleva a la distracción del conductor es la utilización del teléfono móvil durante la conducción. En referencia a esta infracción, la Agrupación de Tráfico de la Guardia civil formuló 121.668 denuncias; un 9% menos que en 2011.
- Según los datos recogidos en las encuestas no participativas que realiza la DGT, en torno al 3% de los conductores usan el teléfono móvil mientras conducen.

En otro de los estudios consultados, el último barómetro de opinión sobre seguridad vial (Instituto Opina, 2011) se registran datos como que:

- El 20,3% de los entrevistados usa el móvil mientras conduce y sólo el 54% de estos lo usa con manos libres. Además el 7,1% de los consultados afirma que utiliza el móvil para mandar mensajes de texto mientras conduce.
- Sólo el 2,4% de los conductores de moto utiliza el móvil mientras conduce y de estos el 57,1 lo utiliza con adaptados, mientras que el 42,9% restante usa directamente el teléfono.

Las distracciones se pueden clasificar como externas o internas. Las distracciones externas tienen su origen en el medio ambiente que rodea al conductor; mientras que las internas resultan del mismo conductor.

Entre los *agentes externos* que pueden inducir distracción al conductor de un vehículo, podemos destacar: una señalización incorrecta, excesiva o compleja de la vía; la atención exagerada a algún elemento ajeno a la conducción (paisaje, anuncios); el circular por una carretera conocida hace que se reduzca la alerta atencional; los cambios de luz (entrada y salida de túneles, conducción nocturna o al atardecer); temperaturas altas en el interior del vehículo; la búsqueda de aparcamientos en zonas urbanas; escena de un accidente de tráfico; etc.

Entre los *agentes internos* que originan distracciones, podemos destacar: la personalidad del conductor, los conductores extravertidos son más propensos a la distracción mientras conducen; los estados psicológicos del conductor (fatiga, depresión, estrés, ansiedad, sueño, hambre, etc.) pueden restar la capacidad para percibir o analizar los estímulos externos; manipular (el teléfono, el GPS, el equipo de música, ponerse el cinturón, buscar algo en la guantera, etc.) en movimiento; fumar, comer o beber mientras se conduce; conducir bajo la influencia de alcohol o drogas; etc.

### **La ingesta de alcohol.**

La trascendencia del problema de la ingesta de alcohol en la conducción se puede abordar desde distintos puntos de vista: epidemiología, toxicología, social y legal.

Las fuentes para conocer los datos epidemiológicos que hacen referencia a la distribución del problema en los conductores y peatones de modo general y a los accidentados, son básicamente tres: las fuentes policiales, mediante la realización de controles; las fuentes judiciales, tras las autopsias a los fallecidos en accidentes y los datos obtenidos por encuestas.



Desgraciadamente no se disponen de información procedente de los centros sanitarios, cuando ingresan en los servicios de urgencias ya que no existe regulación específica en España sobre la investigación toxicológica de heridos en accidentes de tráfico ingresados en centros hospitalarios.

Los datos policiales sobre controles de alcoholemia, referidos a la actividad de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en 2012 (tabla que se adjunta), extraídos de la publicación de la DGT “Principales cifras de siniestralidad vial 2012”, indican que en los controles realizados tras un accidente de tráfico es cuando se produce un mayor porcentaje de pruebas positivas en los conductores con un 5.6%; seguidas de las realizadas en los controles preventivos con el 1.7% y las que realizaron tras infracción de tráfico con un 1.1%.

**Pruebas realizadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Año 2012**

Pruebas	Por accidente	Por infracción	Control preventivo
Nº total de pruebas	100.616	662.209	5.680.158
Pruebas con resultado positivo	5.660	7.360	97.132
Porcentaje de pruebas positivas	5.6%	1.1%	1.7%

Según datos recogidos del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses, en su memoria sobre víctimas mortales en accidentes de tráfico en el año 2012, destacan:

- El 47,3% (291) de los conductores fallecidos en accidentes de tráfico presentaron resultados positivos en sangre a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol.
- Dentro de estos conductores, el 74,2% obtuvieron un resultado positivo en alcohol sólo o asociado a drogas o psicofármacos.
- El 70,4% de los conductores fallecidos presentaban una tasa de alcohol superior a 1,2 g/l.

El comportamiento del alcohol en el organismo desde que se ingiere hasta que se elimina, comprende cuatro etapas:

1. *Fase de absorción*: es el paso del etanol desde la vía digestiva hasta la sangre. El alcohol ingerido alcanza las mayores concentraciones en la sangre desde los 30 a 90 minutos. Pero hay distintas

circunstancias que pueden modificar esta fase: ingerir el alcohol de modo gradual y prolongado en el tiempo alcanza un nivel en sangre menor que si el alcohol es ingerido rápidamente; cuando el estomago está vacío el alcohol se absorbe más rápidamente que si el estomago está lleno; la presencia de bebidas gaseosas facilita la absorción del alcohol.

2. *Fase de distribución:* una vez ingerido, el alcohol se distribuye de manera uniforme por todo el organismo a través de la sangre. Entre los 30 y 90 minutos tras finalizar la toma de alcohol aparecen los niveles más altos en la sangre. La cantidad de alcohol presente en la sangre se denomina alcoholemia y se cuantifica mediante la relación o tasa entre el alcohol y la sangre.
3. *Fase de metabolización:* es el conjunto de procesos fisicoquímicos que se producen en el organismo para descomponer el alcohol, facilitando así su eliminación. Este metabolismo se puede modificar por el peso del individuo, por causas genéticas y en menor grado, por el hábito de beber.
4. *Fase de eliminación:* entre un 2 y un 10% se elimina a través del sudor, la orina y a través del aire espirado procedente de los pulmones. La cantidad de alcohol presente en estas secreciones está en equilibrio con la cantidad de alcohol que hay en la sangre, de ahí que a través del aire espirado es posible estimar la alcoholemia.

Tras la ingestión de una misma cantidad de alcohol, la alcoholemia no es igual en todos los sujetos ni en el mismo sujeto en todo momento. Esto se debe a una serie de factores que modifican la concentración de alcohol al actuar sobre la absorción del mismo. De entre estos factores, podemos destacar:

- *El peso.* A mayor peso la concentración de alcohol alcanzada en el organismo será menor.
- *La cantidad de agua en el organismo.* El alcohol se mezcla muy bien con el agua, por lo tanto cuanto mayor sea la proporción de agua en el organismo, menor será su concentración.
- *El género.* Las mujeres tienen niveles más elevados de alcohol que los hombres a igual peso y cantidad de alcohol ingerido por dos razones:

por tener menor concentración de agua en el organismo que los hombres y un menor metabolismo del alcohol a nivel gástrico.

- *El hábito de beber.* El hábito de beber puede acelerar el metabolismo del alcohol.
- *La toma de medicamentos.* El consumo simultáneo de medicamentos con alcohol, modifica los procesos de absorción, distribución y metabolización del alcohol.
- *La edad.* Las personas de mayor edad alcanzan niveles de alcoholemia superiores con la misma ingesta de alcohol, esto se debe al menor volumen corporal y a la menor actividad gástrica de las personas mayores.

Desde el punto de vista de la seguridad vial y en lo que a la conducción de vehículos se refiere, la ingesta de alcohol provoca una serie de efectos en la capacidad del conductor y su función psicomotora; es decir, a mayor ingesta de alcohol, el conductor va multiplicando el riesgo o peligro de estar implicado en un accidente de tráfico.

➤ *Hasta 0.25 mg/l:* (inicio de la zona de riesgo) el riesgo se *multiplica por 2* y aparecen efectos sobre el comportamiento del conductor como:

- Excitabilidad emocional.
- Tolerancia al riesgo.
- Subestimación de la velocidad y aumento del tiempo de reacción.
- Problemas de coordinación y alteraciones en la precisión de los movimientos.

➤ *De 0.25 - 0.40 mg/l:* (zona de alarma) el riesgo se *multiplica por 5* y aparecen efectos sobre el comportamiento del conductor como:

- Falsa seguridad, agresividad.
- Mala percepción de las distancias, sensibilidad al deslumbramiento.
- Alteraciones motoras y en la toma de decisiones.
- Más errores en la trayectoria.
- Somnolencia.

- *De 0.40 - 0.75 mg/l:* (conducción peligrosa) el riesgo se *multiplica por 9* y aparecen efectos sobre el comportamiento del conductor como:
  - Sobreestimación de la capacidad, más tolerancia al riesgo.
  - Visión doble.
  - Graves alteraciones de atención y en la toma de decisiones.
  - Mayor tiempo de reacción.
  - Problemas serios de coordinación.
- *De 0.75 - 1.25 mg/l:* (conducción muy peligrosa) el riesgo se *multiplica por 20* y aparecen efectos sobre el comportamiento del conductor como:
  - Graves problemas de percepción.
  - Importantes dificultades de atención.
  - Graves alteraciones de control y coordinación motora.
  - Toma de decisiones gravemente afectada.
- *Más de 1.50 mg/l:* (conducción imposible) el riesgo se *multiplica por 40* y aparecen efectos sobre el comportamiento del conductor como:
  - Embriaguez profunda.
  - Estado de estupor y progresiva inconsciencia.
  - Posibilidad de coma (más de 2 g/l).
  - Riesgo de muerte (más de 2.50 g/l)

Legalmente la conducción bajo los efectos del alcohol, puede ser considerado *infracción administrativa o delito*.

*Infracción:* en el capítulo IV del Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Circulación para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el real decreto legislativo 339/1990, de 2 de marzo, encontramos el marco legal sobre las normas que regulan la tasa de alcohol permitida en la conducción de vehículos; quienes son las personas obligadas a someterse a estas pruebas, en qué consisten las pruebas de alcoholemia y las infracciones que conlleva infringir estas normas.

*Delito:* los delitos contra la seguridad vial, vienen regulados en el capítulo IV, título XVII del Libro II de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del

Código Penal, estos delitos sufrieron una importante modificación en la Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre. En lo que a la conducción de vehículos se refiere, tras la ingesta de alcohol, el artículo 379.2 del citado Código Penal castiga como delito dos conductas: primero la conducción de vehículos bajo la influencia de bebidas alcohólicas y segundo, el conducir con *“una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0,60 miligramos por litro o con una tasa de alcohol en sangre superior a 1,2 gramos por litro”*. Además, el conductor que requerido por un agente de la autoridad, *“se negare a someterse a las pruebas legalmente establecidas para la comprobación de las tasas de alcoholemia”*, incurrirá en un delito tipificado en el artículo 383 del Código Penal.

*¿Cuáles son las tasas de alcohol permitidas?* El reglamento General de Circulación en su artículo 20, fija como tales:

- Los conductores de vehículos ni los conductores de bicicletas podrán circular con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,5 gramos por litro o superior a 0,25 miligramos por litro en aire espirado.
- Los conductores de vehículos destinados al transporte de mercancías, los destinados al transporte de viajeros de más de nueve plazas, los de servicio público, los de transporte escolar, los de mercancías peligrosas o de servicios de urgencia y los conductores noveles (durante los dos años siguientes a la obtención del permiso de conducción); no podrán circular con una tasa de alcohol en sangre superior a 0,3 gramos por litro, o de 0,15 miligramos por litro en aire espirado.

*¿Quiénes están obligados a someterse a las pruebas de alcoholemia?* El reglamento General de Circulación en su artículo 21, establece que todos los *conductores de vehículos y de bicicletas* quedan obligados a someterse a las pruebas que se establezcan para la detección de las posibles intoxicaciones por alcohol. Igualmente quedan obligados *los demás usuarios de la vía* cuando se hallen implicados en algún accidente de circulación.

Los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico podrán someter a dichas pruebas:

- A cualquier usuario de la vía o conductor de un vehículo implicado en un accidente de tráfico.

- A quienes conduzcan cualquier vehículo con síntomas evidentes de ir bajo la influencia de bebidas alcohólicas.
- A los conductores que sean denunciados por la comisión de alguna infracción de tráfico.
- A los que sean requeridos por la autoridad dentro de los programas de controles preventivos de alcoholemia.

*¿En qué consisten las pruebas de alcoholemia?* El reglamento General de Circulación en su artículo 22, establece que:

- Las pruebas para detectar la posible intoxicación por alcohol se *practicaran por los agentes encargados de la vigilancia del tráfico y consistirán en la verificación del aire espirado mediante etilómetros homologados.* A petición del interesado o por orden judicial, se podrán repetir las pruebas a efectos de *contraste*, que podrán consistir en *análisis de sangre, orina u otros análogos.*

La Ley Orgánica 2/1986, de 13 de marzo, de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad; y en el apartado b) del artículo 53: establece como una de las funciones de la Policía Local: *ordenar, señalizar y dirigir el tráfico en el casco urbano, de acuerdo con lo establecido en las normas de circulación.*

#### 1.1.7. Grupos de riesgo en los accidentes de tráfico.

Al objeto de posteriormente, analizar y comparar los datos obtenidos en esta investigación y los ya registrados en innumerables estudios, incluiremos en estos grupos: a los conductores implicados en accidentes con víctimas, clasificados por edades y sexo, tanto en carretera como en zonas urbanas.

#### **Los conductores jóvenes como grupo de riesgo.**

Según diversos estudios, uno de cada dos muertos en países desarrollados, de edades comprendidas entre los 15 y los 35 años, lo son por causa de un accidente (Mejía, 1993). Por este motivo, la alta accidentalidad de los jóvenes merece una especial mención. Numerosas investigaciones apuntan

a factores psicosociales y a las características del estilo de vida, como las principales causas explicativas de esta alta siniestralidad.

Para conocer la opinión de los españoles, la DGT realizó un amplio estudio sociológico. Los encuestados de toda España, ordenaron así las causas que en su opinión originaban los accidentes de algunos grupos de jóvenes: excesiva pasión por la velocidad; mayor consumo de alcohol y de drogas; irresponsabilidad; no respeto a las normas; ser novatos y arriesgarse más conduciendo que los mayores.

Otros investigadores como Schuman, Pelz y Selzer, profundizan más en la conducta vial de los jóvenes y establecen correlaciones significativas entre los accidentes de tráfico de los jóvenes, y los factores como la impulsividad, la rebelión ante las normas y la búsqueda intencionada del riesgo y las emociones cuando conducen.

Otra amplia investigación llevada a cabo por la DGT y otra similar realizada por el INTRAS (universidad de Valencia), tras una amplia encuesta y entrevistas a jóvenes conductores, elaboró un perfil psicológico del grupo de jóvenes conductores de alto riesgo:

- ▶ *Mayor necesidad de autoafirmación: jóvenes más competitivos y que se enfrentan más a las normas de tráfico.*
- ▶ *Excesiva sobrevaloración de su capacidad: no consideran necesario adoptar medidas de seguridad porque creen que nos les va a pasar nada.*
- ▶ *Los jóvenes tienen una conducta más exhibicionista en grupo: esto les lleva a realizar mayores maniobras de riesgo cuando van acompañados en el coche o moto.*
- ▶ *Los jóvenes asumen un mayor nivel de riesgo en la conducción que otros grupos de edad: los jóvenes son más proclives a “picarse” con otros conductores.*
- ▶ *Los jóvenes son más sensibles a los mensajes publicitarios: especialmente a los que incitan claramente al riesgo.*

Investigadores tan prestigiosos como Miedema, Menkehorts y Van der Molen, han elaborado un modelo en el que señalan cinco procesos que influyen directamente sobre la evaluación del peligro en la

conducción, y que explica en parte el comportamiento de los jóvenes al volante y el porqué de su mayor proclividad a la siniestralidad:

1. *Las actitudes frente al tráfico.* Los jóvenes no ven en general a la conducción como una actividad peligrosa.
2. *Los procesos atribucionales.* Muchos jóvenes piensan que los demás no conducen bien, ellos sí, por lo que creen que es difícil que se vean implicados en un accidente.
3. *La experiencia en la conducción.* A los jóvenes les falta experiencia en la conducción. Sabemos que a más años de experiencia como conductor, hay más valoración del riesgo.
4. *El nivel de control que el sujeto cree que tiene sobre el peligro y el vehículo.* Los jóvenes confían mucho en su capacidad de controlar el vehículo, en cualquier situación.
5. *Los jóvenes tienen una menor percepción del riesgo cuando conducen.*

### **Las personas mayores como grupo de riesgo en la conducción.**

Este es un tema muy grave, y merecería más atención ya que es posible que nos sorprenda en un futuro no muy lejano. El grupo de riesgo de este apartado se trata de los conductores – mayores. Según la INE, en España en el 2010, más de un 20% de la población será mayor de 65 años.

De entrada hay que decir que si tenemos en cuenta los valores absolutos de los accidentes de tráfico comprendidos en esta edad, este colectivo de mayores de 65 años no tiene un porcentaje muy alto como implicados en los accidentes de tráfico, pero si tenemos en cuenta el bajo número de kilómetros que recorren anualmente presentan los índices más altos de siniestralidad vial, junto a los jóvenes de entre 16 a 25 años.

Además, hay algo muy importante en lo que no pensamos: en caso de accidente los ancianos tienen menos posibilidades de sobrevivir a un impacto similar al de un joven, es decir, es mucho mayor la probabilidad de sufrir lesiones graves, debido a la pérdida de la masa ósea y el deterioro en los mecanismos fisiológicos de respuesta.



A la hora de explicar el porqué de la mayor incidencia en los accidentes, nos encontramos que la causa no son las infracciones, ya que no corren, no conducen sin carné, no beben, etc. Entonces *¿cuál es o son las causas para que estén integrados como grupo de riesgo?*

El motivo general de sus accidentes se debe básicamente al *deterioro psicofísico* que sufren al llegar a estas edades, donde:

- ▶ *Tienen una importante pérdida de las capacidades psicomotoras.*
- ▶ *Necesitan más tiempo de reacción.*
- ▶ *Les resta fuerza en la frenada.*
- ▶ *Tienen un peor manejo del volante.*
- ▶ *La pérdida de capacidad mental para interpretar, analizar y reaccionar en las complejas situaciones del tráfico.*

Según las estadísticas, este grupo de riesgo se ve implicado en los accidentes de tráfico principalmente en lugares como: las intersecciones, en las salidas de vías rápidas, en las incorporaciones, donde es necesaria una mayor atención.

Otro aspecto importante a destacar, son las *deficiencias en la audición y en la visión*.

- ▶ *Déficit en la visión:* si tenemos en cuenta que el 90% de la información que recibe el conductor es visual, en estos conductores:
  - Se produce un estrechamiento visual a esta edad.
  - Por la noche aumenta el problema debido a la sensibilidad de deslumbramientos (4 veces mayor la probabilidad que a los 20 años)
- ▶ *Déficit auditivo:* estos conductores tienen dificultades para reconocer o discriminar sonidos o para localizar con precisión su procedencia.
- ▶ *Otros déficits:* otros muchos son los problemas que se presentan a estas edades pueden ser:
  - Los mayores soportan peor la “frenética presión” del tráfico.

- Son más vulnerables a las distracciones.
- Cometen más errores a la hora de tomar decisiones.
- Son el grupo con mayores consumos de medicamentos.
- Mayores tasas de automedicación.
- Desconocimiento de la incidencia de los fármacos en la conducción.

Ante estas situaciones vistas, la mayoría de los ciudadanos piensan que la solución drástica es:

- ▶ Retirar a los más adultos de la circulación.

Pero los numerosos estudios realizados con este grupo de riesgo, no coinciden con el pensamiento de la mayoría de los ciudadanos y consideran injusto esta ideología. Para estos la solución pasa por:

- ▶ Mayor educación y formación específica.
- ▶ Adaptar las vías y las señales para paliar sus limitaciones sensoriales.
- ▶ Introducir cambios en la ergonomía de los vehículos.
- ▶ Y especialmente, un buen control mediante los Centros de Reconocimiento de Conductores.

### **Los peatones como grupo de riesgo.**

El Anexo I, del Reglamento General de Circulación define al peatón, como:

- ▶ Persona que, sin ser conductor, transita a pie por las vías o terrenos a que se refiere el artículo 2.
- ▶ Son también peatones quienes empujan o arrastran un coche de niño o de impedido o cualquier otro vehículo sin motor de pequeñas dimensiones.
- ▶ los que conducen a pie un ciclo o ciclomotor de dos ruedas.
- ▶ y los impedidos que circulan al paso en una silla de ruedas, con o sin motor.

Si tenemos en cuenta los datos que anualmente emiten numerosos estudios, hay que destacar por un lado la alta siniestralidad de este grupo de riesgo en las zonas urbanas, pero también que la posibilidad de muerte de un

peatón en un accidente producido en carretera es mucho mayor que en las zonas urbanas.

Entre las *infracciones más comunes que cometen los peatones* y que dan lugar a la producción de estos accidentes son:

- ▶ *No respetar los ciclos del semáforo.*
- ▶ *No utilizar los pasos de peatones para cruzar.*
- ▶ *Desplazarse por la calzada.*
- ▶ *Esperar en la calzada hasta que cambien el semáforo.*
- ▶ *Cruzar sin mirar (ir hablando por teléfono).*
- ▶ *Bajar de los vehículos sin mirar.*

Otro dato importante y que hay que destacar es: que sigue aumentando el número de peatones que sufren estos accidentes y que están bajo los efectos del alcohol.

En lo que a las infracciones que cometen los conductores y que dan lugar a estos accidentes, pueden destacarse:

- ▶ *Cruzar con el semáforo en ámbar o rojo.*
- ▶ *No respetar la prioridad del peatón en los pasos señalizados para ellos.*
- ▶ *Aparcar sobre las aceras, pasos de peatones, paradas BUS, etc.*
- ▶ *No respetar las señales de STOP o Ceda el Paso.*

Dentro de los grupos de riesgo de los peatones, dos son las etapas más importantes que hay que estudiar y tener presente: *los ancianos como peatones y los niños como peatones.*

▶ **El peatón – anciano.**

La primera pregunta que debemos hacernos es, ¿Por qué los ancianos son tan vulnerables los ancianos cuando asumen el rol de peatón?

Varias son las razones que podemos destacar:

- ▶ *Porque tienen problemas sensoriales: vista y oído.*
- ▶ *Disponen de menos capacidad de reacción a la hora de evitar una situación de riesgo.*

- ▶ *Tienen un mundo subjetivo: en el cual prestan menos atención a los graves problemas del tráfico.*
- ▶ *Suelen estar desinformados sobre las normas del tráfico. La mayoría de los accidentes de producen al cometer alguna infracción.*

Un dato curioso y esperanzador es: que tienen más accidentes cuando van solos, que cuando van acompañando a niños y son responsables de ellos.

En numerosas encuestas que se han realizado, los problemas más importantes que encuentran las personas mayores como peatones son:

- ✓ *No distinguen bien los colores de los semáforos.*
- ✓ *No aprecian bien la velocidad a la que vienen los vehículos.*
- ✓ *Hay pocos pasos de peatones para poder cruzar y dudan de que los vehículos paren.*
- ✓ *Algunas calles son demasiado anchas para cruzar y el semáforo tarda poco.*
- ✓ *Calles poco iluminadas.*
- ✓ *Tienen problemas de orientación cuando no conocen las calles (se distraen).*
- ✓ *Se encuentran muchos obstáculos en las aceras (maceteros, bolardos, vehículos estacionados...)*
- ✓ *Las aglomeraciones de coches les produce estrés como peatones.*
- ✓ *Muchos bordillos están demasiado altos.*
- ✓ *Existen muchas irregularidades en el suelo.*
- ✓ *Hay un excesivo ruido ambiental que les impide oír o captar que se acerca un coche.*

#### ▶ **Los niños como peatones.**

Como peatones los niños sufren accidentes fundamentalmente entre los 6 y 10 años, edades a las que empieza a salir solo a jugar, a ir al colegio, etc. También, a partir de esa edad aparecen también los accidentes como conductores de bicicletas. Los principales problemas por los que los niños suelen tener accidentes como peatones, son:

- ✓ *Debido a su baja estatura, tienen un 40% menos de campo visual.*
- ✓ *Los niños tienen más problemas en la visión periférica, lo que les obliga a girar la cabeza para ver correctamente.*
- ✓ *Presentan deficiencias en la audición. A los 7 años son incapaces de localizar un vehículo por el sonido, necesitan confirmarlo visualmente.*
- ✓ *El control de su atención es bajo.*
- ✓ *Tienen déficit en la percepción de la distancia, velocidad y el tiempo que tarda un vehículo que se acerca.*
- ✓ *Otros problemas están relacionados con el desconocimiento de las normas (señales, prioridades, juego en la calle...)*
- ✓ *Un último e importante dato, es que el niño por su baja estatura, en caso de atropello, el golpe se producirá en la cabeza.*

### **Los ciclistas como grupo de riesgo.**

La primera bicicleta, creada en 1839 fue denominada “quebrantahuesos”, quizá por la intuición de nuestros antepasados con lo que iba a pasar en el futuro.

La bicicleta es un verdadero fenómeno social en el que cada día aumenta el número de adeptos a este medio de transporte. El tema es preocupante, si tenemos en cuenta que se producen 3.318 víctimas en los accidentes donde los ciclistas son víctimas y que aproximadamente cada semana muere un ciclista.

Por tal motivo habrá que plantearse varias cuestiones: por un lado si los dispositivos de seguridad que disponen hoy día las bicicletas son los adecuados; en segundo lugar si las infraestructuras son las idóneas para el volumen de ciclistas que tanto en carretera como en vías urbanas, en tercer lugar si la legislación en materia de tráfico, circulación de este tipo de medio de transporte está adaptada al volumen de estos vehículos y por último si la educación vial que obtienen los niños con respecto al uso de la bicicleta, es suficiente y adecuada.

La mayoría de estos accidentes se producen como consecuencia directa de los conductores de bicicleta, en parte por conductas relativas a:

- ▶ *Mal mantenimiento de la bicicleta.*
- ▶ *Utilizar la bicicleta con los frenos en mal estado.*
- ▶ *Realizar trayectos nocturnos sin adoptar medidas de seguridad.*
- ▶ *No utilizar casco.*
- ▶ *Ser amantes de la velocidad o velocidad inadecuada.*
- ▶ *Maniobrar sin señalizar.*
- ▶ *Circular lejos del borde derecho.*

De la revista editada por la DGT “seguridad Vial” de septiembre de 2006, se extrae esta noticia:

“El número de ciclistas muertos en carretera, unido al accidente de los hermanos Ochoa, ha sido el detonante para la manifestación de ciclistas y de nuevas exigencias para su seguridad en carretera. Sin embargo, en el año 2000 ‘sólo’ murieron 58 ciclistas, frente a los 91 de 1999 (-36%). Además, la cifra del 2000 es la más baja de los últimos 5 años (78 en 1996; 93 en 1997; 84 en 1998; y 91 en 1999, según datos de la DGT). Esto no quita para que, desde hace tiempo estén en estudio medidas para mejorar la seguridad de los ciclistas. Así, tras un dilatado estudio por una Comisión del Senado, en noviembre de 1999 se publicó la Ley de Adaptación de las Normas de Circulación a la Práctica del Ciclismo, que obligaba a adaptar el Reglamento de Circulación. Los principales cambios para las bicicletas, que están en fase desarrollo, eran la *autorización de circular en paralelo*, la ampliación a las autovías de la prohibición de marchar por autopistas, la *prioridad de los automóviles* –salvo en los carriles-bici y giros de éstos para entrar en otras vías–, la *obligatoriedad de instalar reflectantes homologados en las bicis*, de *usar ropa reflectante cuando sea obligatorio el alumbrado y llevar casco en vías interurbanas*, y, por último, la *prohibición de circular bajo los efectos de alcohol, drogas y estupefacientes y de someterse a pruebas de detección*”.

La última modificación *para la adaptación de las normas de circulación a la práctica del ciclismo es la Ley 43/1999 de 25 de noviembre.*

Actualmente ha entrado en vigor la Ley 6/2014 que modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad

vial; y se encuentra en trámite parlamentario, una nueva reforma del Reglamento General de Circulación, en la que *se va a potenciar la convivencia entre peatones, ciclistas, motoristas y vehículos en las vías públicas.*

## **1.2.LOS FACTORES CULTURALES Y RELIGIOSOS EN LA CONDUCCIÓN Y LA CAUSACIÓN DE ACCIDENTES.**

### **1.2.1.Antecedentes.**

Con respecto a la búsqueda de información que me permita marcar un punto de inflexión entre lo que hay escrito en las distintas *bibliografías sobre los factores culturales y religiosos en la conducción y la causación de accidentes* y los datos que se pretende aportar, he de indicar que he realizado una *búsqueda minuciosa de bibliografía*, en bases de datos como *TESEO Y SCHOLAR; páginas web; libros y manuales* relacionados con el tráfico, la circulación y la seguridad vial, etc.

*El resultado* obtenido en la búsqueda indicada, *ha sido el siguiente:*

Si hacemos un análisis sobre cuáles son los factores de riesgos en materia de tráfico y seguridad vial, observamos cualquier manual de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, de la Dirección General de Tráfico, o de cualquier organismo público o privado que se preocupe de esta casuística, encontraremos una serie de elementos que harán alusión a:

- *El Factor humano*
- *El Vehículo*
- *La vía*
- *El Entorno social y económico*

Pero la gran pregunta sería, ¿si nos centramos en el primer y último factor, o sea en lo que concierne única y exclusivamente a las personas, a su entorno social y económico, existen grandes diferencias? Ahí está el quiz de la cuestión, en deshilar estos dos apartados para aclararnos determinados aspectos, ámbitos y contextos, que nos ayuden a comprender determinadas cuestiones, no fáciles de percibir dependiendo del prisma desde el que se miren.

Los factores culturales, la religión, el entorno geográfico o cultural al que pertenecen las personas involucradas en accidentes, las actitudes y/o valores hacia los demás, el respeto por las normas, el grado de agresividad que tienen determinados colectivos de personas, la percepción del riesgo según la edad, los valores recibidos desde la etapa escolar, la conceptualización de la muerte según a la etnia a la que se pertenezca y otros aspectos importantes que hacen que el resultado final de un accidente, pueda tener uno u otro desenlace, para ello nos plantearíamos una serie de preguntas muy básicas, que nos servirán de modelo para proyectar este trabajo.

¿Está socialmente aprobado que por pertenecer a una u otra religión, unos padres no puedan donar sangre a un hijo que ha sufrido un accidente grave?

¿Afecta la agresividad de distintos colectivos a los accidentes que posteriormente se producen en nuestro país?

¿Disminuirían los accidentes de tráfico si nuestro sistema educativo diera una mayor relevancia a la educación vial y a la seguridad vial?

¿Son correctas las edades marcadas socialmente para obtener un permiso de conducir ciclomotores, turismos u otro tipo de vehículos que pueden llegar a alcanzar los 200 Km/h fácilmente? ¿Influye este aspecto en los accidentes de tráfico?

¿Es cierto que por qué distintas culturas y/o religiones prohíban el consumo de alcohol y/o drogas tóxicas, éstas tienen menor índice de accidentalidad?

Estas y otras preguntas pueden obtener una respuesta que decline la balance hacía uno u otro lado, las respuestas que se extraigan de estas preguntas nos deben servir para comprender el porqué de los accidentes de tráfico y por ende contribuir a investigar si cabe, con mayor profundidad los mismos, estos datos únicamente tendrán valor si se utilizan para traducirlos en acciones por parte de los gobiernos. Aunque sabemos que es una utopía llegar a un 0% en siniestralidad, todos debemos contribuir en aproximarnos lo



máximo posible a esa ansiada cifra y que la utilización de las vías se convierta en una actividad placentera.

### 1.2.2. Cultura/religión y seguridad vial.

Muchos nos podemos hacer la gran pregunta sobre que puede tener que ver la religión con el tema que se está abordando (la seguridad vial), otros incluso pueden obviar o no relacionar a ambos elementos, pero simplemente, si hacemos un estudio de las distintas religiones y su afectación a la sociedad en general, podemos llegar a conclusiones que a veces nos sorprenderían.

Existen muchos factores de riesgo en materia de tráfico y seguridad vial, algunos han sido muy estudiados (velocidad, alcohol, distracciones, etc.) otros en cambio lo han sido menos, entre ellos destacan los factores culturales y por último los que no han sido casi nada estudiados como puede ser la religión. Los factores culturales y religiosos han sido estudiados teniendo en cuenta otras conductas de riesgo (drogas, transfusiones, etc.) pero tampoco mucho.

Hay que partir de que en la religión el dialogo, la discusión, el contacto con los grupos contrarios u opuestos tendrán mejores efectos si partimos del principio de no etiquetar negativamente la presencia de los demás grupos. En cuanto pretendemos negar la validez de la creencia del otro, empezamos a juzgar todos sus actos y creencias con la misma rigurosidad: nos impide acercarnos a ellos y fundamentar la propia identidad (Amador, J. R. T. 2007).

Pero en muchas ocasiones son los mismos representantes religiosos los buscan confrontación y discordia ya que hacen creer o pregonan que su religión es la única y la verdadera; es decir, que su religión posee la verdad absoluta. Si los grupos religiosos no proclamasen la creencia de que poseen la verdad absoluta, si se reconoce la validez de las creencias de los demás, aunque no se compartan, entonces podemos avanzar un gran trecho en la convivencia (Amador, J. R. T. 2007).

Por ejemplo, sabemos que los integrantes de la religión musulmana, salvo excepciones, tienen como impedimento el ingerir alcohol o drogas tóxicas y aunque no todos los seguidores de ésta religión hagan uso de esta premisa, en cierto modo, tenemos la certeza de que como consecuencia de la ingesta

de alcohol y de cualquier tipo de sustancia estupefaciente, los musulmanes no estarán en ese alto índice de accidentes de tráfico que ocurren por sobrepasar los límites establecidos o ir influenciados por ellas, con lo cual, estarán dentro del porcentaje mínimo que se corresponderá con aquellas personas que no lleven estrictamente esta religión.

En otro orden de cosas, analizamos la religión de los Testigos de Jehová, estos ponen una sobrecarga ética y moral sobre los médicos, e incrementan las demandas de tiempo y gastos. Por otro lado, ya que es facultad o derecho del paciente aceptar o rechazar la terapéutica propuesta, una buena práctica médica no incluye en ningún caso complacencia hacia el paciente en lo que se refiere a cambiar protocolos mundialmente aceptados, sin justificación científica que inequívocamente beneficie al paciente; o sea: el médico no está obligado a ceder su libertad prescriptiva (Seguras Llanes, O., Echevarría Hernández, A. T., & Suárez García, M. 2013).

En esta religión, queda prohibida la transfusión de sangre entre personas e incluso entre familiares, planteándose la pregunta sobre si uno de los hijos/as de un miembro de esta religión tiene un accidente de tráfico grave y necesita la sangre de sus padres, ¿estos se negarían a otorgársela?, la cuestión es que desde 1945, esta religión incluye entre sus prohibiciones la de hacerse transfusiones de sangre, de hecho, hay ejemplos que son contundentes, un tribunal ruso multó a una mujer por rechazar la prescripción facultativa de administrar transfusiones sanguíneas a su hijo de cinco años. La decisión de la mujer resultó en la muerte del niño en el hospital. La sentencia judicial supuso el primer precedente de este tipo en el país. Ellos se basan en la libertad de credo, pero los médicos replican esa actitud aduciendo que la libertad de credo no se vulnera si se señalan los riesgos, los beneficios, las condiciones clínicas que requieren transfusión; si se solicita consentimiento; si no se miente o limita al paciente; si se señala que las terapias sustitutivas se emplearán antes que la sangre; pero si su empleo es indispensable como terapia, se utilizará (Seguras Llanes, O., Echevarría Hernández, A. T., & Suárez García, M. 2013).

Sin embargo, en España, desde 2012, El fiscal general Torres-Dulce establece las pautas de actuación ante la negativa a transfusiones de sangre y otras intervenciones urgentes y graves a menores de edad indicando

textualmente: *“La Fiscalía General del Estado ha establecido en una circular dirigida a todos los fiscales que los Testigos de Jehová no podrán oponerse a que sus hijos menores de edad reciban transfusiones de sangre en situaciones urgentes en las que peligre su vida, ya que en estos casos el médico podrá aplicar directamente el tratamiento sin necesidad de acudir ante un juez.”*

En cualquier caso, son cuestiones que se nos antojan cuanto menos, complicadas de abordar, puesto que el primer caso sí que puede pasar a engrosar las estadísticas de la Dirección General de Tráfico por existir pocos musulmanes que tengan accidentes de tráfico bajo la ingesta de alcohol, pero sin embargo, con respecto a la segunda propuesta, no sería cuantificable, pero sólo un caso de este tipo en un estado democrático, crearía una situación social difícil de digerir, máxime cuando, por ejemplo en nuestro país, hasta hace dos años, no se ha conseguido una directriz que emane del Poder Judicial en contra de la misma en el caso de los menores de edad, hecho que entendemos, debería haberse planteado con muchísima anterioridad, lo cierto es que este tipo de factores, muchas veces olvidados, pueden contribuir al estudio no sólo de la tasa de siniestralidad, sino que incluso a posteriori, pueden diferenciar la conclusión de los mismos.

Aunque parezca lo contrario, la cultura, la religión y la siniestralidad vial tienen muchos puntos en común, por eso los líderes culturales y religiosos (al menos las dos culturas mayoritarias) cristianos y musulmanes, tienen que preocuparse por transmitir mensajes de responsabilidad vial a sus feligreses.

Por ejemplo la *comisión para la seguridad vial de la conferencia episcopal* en su “Jornada de Responsabilidad en el Tráfico 2014, mensaje de los obispos”, destaca fragmentos como:

- Frente al comportamiento, a veces agresivo, otras competitivo y, en la mayoría de los casos, indiferente, se impone la acogida, la cordialidad, la escucha, el diálogo, la ayuda mutua, el aprender los unos de los otros.
- Los creyentes tenemos, una obligación especial de adoptar comportamientos como: acogida, escucha, diálogo, actitud de aprender, invitación a compartir mesa y techo, con el hermano en camino por

tres razones: porque el Señor así lo hizo y lo sigue haciendo, porque Él se identifica con todo caminante o peregrino necesitado y porque nos ha mandado hacerlo como Él lo hizo y hace.

- Cuando nos ponemos al volante, debemos respetar a los demás conductores y tratar a los demás como yo quiero que me respeten y traten.
- Todos estamos obligados a hacer un buen uso de la carretera y cumplir las normas de circulación.
- Cada muerto en nuestras carreteras no es una cifra, es una persona con nombre y apellidos, padres, esposos, hijos, y deja en su entorno mucho dolor y un gran vacío.
- A todos los que vivís vinculados a la carretera, por profesión, por oficio, por necesidad o por razones de descanso, ocio o turismo, os tenemos muy presentes en nuestra oración y os encomendamos a la protección de la santísima Virgen María.

Del mismo modo, el observatorio andalusí (institución para la observación y seguimiento de la situación del ciudadano musulmán y la islamofobia en España) dan muestra de ello en el encuentro “Valores religiosos para la educación” y “Acción común en la educación de derechos humanos y valores religiosos compartidos”, los participantes llegaron a las siguientes conclusiones:

- Los cristianos y musulmanes comparten los valores humanos básicos como el carácter sagrado de la vida humana, la dignidad humana y los derechos fundamentales inalienables que emanan de ella.
- En cuanto a los valores religiosos, el respeto de las diferencias es en realidad una condición importante para un auténtico diálogo.
- Educación y valores religiosos, en particular, no deben formar identidades en antagonismo o en conflicto, sino por el contrario, mientras ayuda a los jóvenes a estar bien arraigados en su propia identidad religiosa propia, debe favorecer la formación de identidades abiertas a otras identidades.
- Un espacio privilegiado de la educación común es el de las escuelas, institutos y universidades, donde estudian juntos niños y jóvenes

cristianos y musulmanes. Tal experiencia es la ocasión para crear amistades sólidas y permanentes.

*El consumo de alcohol en las religiones, la conceptualización, el afrontamiento, la evitación y el duelo en lo que a la muerte se refiere, el recuerdo de los hechos traumáticos, el comportamiento y el respeto a las normas sociales, la percepción del riesgo, etc.*, son aspectos ligados con la siniestralidad vial y con las culturas/religiones; ya que hay ciudadanos pertenecientes a ellas, cuyos comportamientos en un momento dado no son acordes con las normas sociales establecidas.

Pero vayamos por partes e intentemos desgranar estos puntos en común que pueden tener cultura/religión y la seguridad vial.

### 1.2.3.El consumo de alcohol en las religiones.

El bajo nivel de consumo de alcohol en los países musulmanes puede ser un clásico ejemplo de la influencia protectora de la religión sobre los problemas relacionados con el alcohol. El budismo y el alcohol tampoco son compatibles. Uno de los cinco mandamientos de esta religión prohíbe consumir bebidas alcohólicas.

Por otro lado, el cristianismo y el alcohol no son enemigos irreconciliables. En la Biblia, tanto en el Viejo como en el Nuevo Testamento, el vino aparece mencionado varias veces en diferentes contextos. Pueden encontrarse muchos ejemplos de los efectos beneficiosos del vino cuando se consume dentro de unos límites razonables. El primer milagro de Jesucristo fue convertir el agua en vino. Jesucristo se llamó a sí mismo alegóricamente vino y, al final de su vida en la tierra, estableció la ceremonia de la comunión según la cual el sacerdote puede comulgar con el cuerpo y la sangre de Jesucristo tomando el pan sagrado y el vino. Sin embargo, a pesar de considerar el vino como un regalo del Señor, el cristianismo, al igual que el judaísmo, predica la moderación en su consumo.

El proceso de aculturación, es decir de adopción de una cultura extranjera, introduce a menudo nuevas pautas de consumo de alcohol. Al parecer, ha habido relativamente pocos intentos de evaluar las pautas de

consumo de alcohol entre los extranjeros árabes de religión musulmana. Las conclusiones extraídas en Gran Bretaña muestran que, en su totalidad, comparados con los blancos, los inmigrantes musulmanes beben las cantidades más bajas de alcohol (el 90,5 de los hombres musulmanes afirman no beber jamás alcohol o no haberlo bebido durante el último año). Todo parece indicar, asimismo, que el mejor predictor de los problemas relacionados con el alcohol no es la educación religiosa sino el entorno social existente (RAZVODOVSKY, Y. E. 2004).

En un estudio llevado a cabo en los países bajos con inmigrantes marroquíes y turcos, llegaron a la conclusión de que estos empezaban a consumir alcohol para hacer frente a algunos problemas relacionados con la migración, como por ejemplo, estar lejos de su familia, la decepción ocasionada por sus altas expectativas, las malas condiciones de su vida, etc. (Van Den Eijnden, R., San José, B., Dotinga, A., Bosveld, W., & Garretsen, H. (2002).

Como conclusión podemos destacar que por una razón u otra, ciudadanos de las diferentes religiones/culturas consumen alcohol y transitan como peatones o conductores por las vías objeto de la circulación.

#### 1.2.4. La conceptualización de la muerte, el afrontamiento y la evitación están determinadas por la cultura y la religión.

Todos nacemos dentro de una cultura determinada, las creencias de la misma la vamos incorporando en nuestra forma de ser o de sentir a medida que crecemos, bien a través de la familia, la escuela o en las instituciones culturales/religiosas a la que pertenecemos. A medida que va pasando el tiempo, aprendemos lo que significa la muerte, sus consecuencias, el dolor, pero este conocimiento se ve condicionado por la creencia religiosa/cultural a la que pertenezcamos. De adultos tenemos una representación de lo que significa la muerte, pero no es hasta el momento en que perdemos a un ser querido que el sentimiento y el dolor verdadero por la pérdida se hacen realidad (Yoffe, L. 2002).

Existen distintos tipos de pérdida o muerte, por enfermedades; homicidios o accidentes. Si la muerte además es súbita o inesperada, como

pueden ser los accidentes de tráfico, la pérdida suele ser más difícil de superar. En estos casos, la muerte de un conductor-pasajero suele provocar en sus familiares, primero un shock al conocer la noticia, después una rabia incontenida por la pérdida y un intento por negar la pérdida, posteriormente surge una desesperación por la ausencia del ser querido y finalmente le sigue un largo periodo de adaptación, asimilación y recuperación de una nueva vida sin la persona amada.

El duelo, el dolor y el sufrimiento por la pérdida de un ser querido es psicológicamente traumático y no es igual en todas las culturas, por ejemplo la tristeza, rabia, impotencia, culpa, dolor y llanto, en algunas culturas se espera que se exterioricen, sin embargo en otras ocurre todo lo contrario ya que no se expresan abiertamente; en unas culturas la tristeza es mejor aceptada que la rabia, en otras la tristeza y la expresión de dolor son mejor aceptadas en las mujeres, mientras que la rabia y la agresión son más aceptadas en los hombres (Yoffe, L. 2002).

La resiliencia como capacidad que tiene el individuo para superar el recuerdo de los hechos traumáticos, las adversidades de la vida, superarlas y salir de ellas, es otro aspecto relacionado con la cultura/religión y la siniestralidad vial.

Tras una vivencia traumática (puede encuadrarse perfectamente en las consecuencias derivadas de estar implicado o simplemente por ser testigo directo de un accidente de tráfico), la resiliencia, es la capacidad que tienen las personas de adaptarse, afrontar y sobreponerse a situaciones de dolor emocional, tragedias situaciones vitales adversas, va a determinar la adaptación posterior tras la vivencia del individuo, y el si esta readaptación se produce en más o menos tiempo y de una manera sana (Benito Ruiz, A., Oudda Santos, L., Benito Ruiz, G., Lahera Forteza, G., & Fernández Liria, A. 2010).

Para superar los hechos traumáticos que crean resiliencia en un individuo, hay que tener en cuenta una serie de factores como pueden ser: el apoyo social (principalmente familiar); la pertenencia a un grupo social o cultural, en este apartado se pueden incluir los factores espirituales o religiosos

(sin entrar en determinar si es cristiana, musulmana o de otro tipo) que van a ayudar en la superación del hecho traumático, destacar que son factores no tangibles, como la fe; la creencia en otra vida, la meditación; etc.; el optimismo (características propias del individuo); la flexibilidad cognitiva y la aceptación de lo vivido.

Podemos concluir en este apartado que las víctimas mortales en accidentes de tráfico se producen en todos los lugares del mundo, sin tener en cuenta la cultura/religión a la que pertenece el fallecido, el dolor es el mismo, la única diferencia entre ellos es la forma en que cada cultura exterioriza sus sentimientos o realiza los rituales propios del fallecimiento.

#### 1.2.5.El respeto a las normas sociales: la conducta prosocial frente a las conductas negativas o antisociales.

La conducta prosocial (cualquier comportamiento que beneficia a otros o que tiene consecuencias sociales positivas) toma muchas formas, incluyendo las conductas de ayuda, cooperación y solidaridad (Lázaro, A. M 1996).

En toda la humanidad y a lo largo de todos los tiempos, el hacer algo por los demás sin pedir nada a cambio, ha sido uno de los valores sociales más valorados de una persona. Para (Roche R, 1997), la prosocialidad es la conducta que tiende a beneficiar a otras personas, grupos o metas sociales sin que exista la previsión de una recompensa exterior.

La adquisición de una conducta prosocial busca dos propósitos: primero potenciar desde la infancia valores de solidaridad, tolerancia, cooperación y ayuda y segundo prevenir la adquisición de conductas antisociales como la agresión, la violencia, la delincuencia, la indiferencia ante los problemas de los demás, el sexismo, la xenofobia, etc.

Entonces si partimos de la base de que las conductas prosociales (el altruismo, la empatía y la asertividad) y las antisociales son inseparables en todas las actividades de nuestra vida diaria, podemos hacernos las siguientes preguntas: ¿Qué hace que nos comportemos de un modo u otro ante la misma situación?, ¿Son modelos de comportamiento hereditarios o aprendidos en el



entorno social/cultural al que pertenecemos?, ¿Hay diferencias de comportamiento en las sociedades individualistas o colectivas?

Por el contrario, la conducta antisocial se define como cualquier conducta que refleje infringir reglas sociales y/o sea una acción contra los demás (Landazabal, M.G. 2005).

En la actualidad, es bastante aceptado que las variables socioculturales, como por ejemplo la pertenencia a un grupo de iguales, en la adquisición, desarrollo y mantenimiento de la conducta antisocial. Las conductas antisociales, se pueden identificar con prácticas como: el gamberrismo o conductas de transgresión de las normas sociales, aspecto este que puede encuadrarse perfecta mente en transgredir las normas viales.

Ante conductores desafiantes o provocadores, agresivos, infractores (claramente asociables a conductas antisociales), reflexionamos diciendo ¿la conducta prosocial de los conductores y la seguridad vial están estrechamente relacionadas?; si analizamos diversas situaciones que se dan en el tráfico rodado (estrés, prioridades de paso, atascos, búsquedas de aparcamientos, circulación densa y atascos, etc.), la respuesta sería que están muy relacionadas y que estas se llevan a cabo con conductas de colaboración y ayuda, como:

Altruismo: facilitar las maniobras de otros vehículos (cambio de carril, adelantamiento, etc.), respetar todas las normas de circulación; asertividad: dar las gracias a otro conductor que le facilita el paso o una incorporación, pedir disculpas si otro conductor le hace saber que ha cometido una infracción o maniobra peligrosa, decir que no sube a un vehículo cuyo conductor se encuentra bajo los efectos del alcohol u otras sustancias; empatía: sentir pena ante una persona que sufre las secuelas derivadas de un accidente de tráfico y sentirse mal después de hacer algo que ha perjudicado a otra persona. Alonso, F., Sanmartín, J., Esteban, C., Calatayud, C., Alamar, B., López, E., & Pastor, J. C. (2007).

### 1.2.6. Entorno social, percepción del riesgo y seguridad vial.

Hay que empezar diciendo que “riesgo” es un concepto muy amplio y que puede tener múltiples significados en función del enfoque en el que se quiera utilizar. Riesgo, es un proceso cognitivo racional que puede y debiera ser influenciado por esfuerzos externos de promoción de la salud, produciendo mas investigaciones criticas y teóricamente sustentadas acerca del significado del riesgo de los individuos en la sociedad contemporánea. Las definiciones del riesgo pueden servir para identificar Uno Mismo (self) y los Otros, para repartir culpas sobre minorías estigmatizadas, o como arma política (Lupton, D. 1993).

Para Lupton D. 1993; *el discurso del riesgo es usado a menudo para culpar a la víctima, para desplazar sobre el individuo las reales razones de la mala salud y para expresar su indignación frente a comportamientos que considera socialmente inaceptables, así como para ejercer el control tanto sobre el cuerpo político como sobre el cuerpo humano.*

En cada sociedad existen comunidades, grupos de individuos, familias o individuos que presentan más posibilidades que otros, de sufrir en un futuro enfermedades, accidentes, muertes prematuras..., se dice que son individuos o colectivos especialmente vulnerables (Pita Fernández, S., Vila Alonso, M. T., & Carpena Montero, J. 1997).

El riesgo empieza donde la confianza en nuestra seguridad termina, y deja de ser relevante cuando ocurre la potencial catástrofe. Beck, U. (2000).

En este apartado vamos a intentar enfocar el concepto de “riesgo” como problema para la salud en función de los estilos de vida y más concretamente la percepción del riesgo en los accidentes de tráfico.

Las conductas de “riesgo” han sido muy estudiadas en la seguridad vial y más concretamente como uno de los factores de inseguridad con más implicación en los accidentes de tráfico, por ejemplo, conducir a gran velocidad; el sentimiento de invulnerabilidad o el exceso de confianza; circular sin cinturón o casco; la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas; etc., por todo ello en la mayoría de las investigaciones al respecto, concluyen con que los varones tienen más riesgo de estar en situación de peligro, siniestralidad o

muerte relacionada con la conducción que las mujeres (Meneses Falcón, C., Gil García, E., & Romo Avilés, N. 2010) . La virilidad y la masculinidad están asociadas socialmente al peligro y al riesgo, es decir, que las conductas de riesgo o temerarias son más frecuentes entre los chicos que entre las chicas.

El individuo de alto riesgo de accidentalidad sería aquella persona joven con un nivel elevado de hostilidad subyacente, con una predisposición agresiva que le hace beber frecuentemente y con déficits importantes en aquellas habilidades interpersonales y sociales comprometidas con la expresión adecuada de la ira y con el manejo del estrés, frustración o depresión (Muñoz, S. A. 2002).

Pero hay que partir de que no significa lo mismo el concepto “riesgo” y los factores de riesgo; por riesgo se entiende la posibilidad general de que ocurra algo no deseado (un accidente), mientras que los factores de riesgo son las circunstancias que se dan en ese momento y que son el desencadenante del accidente.

En la vía pública, el riesgo aparece por la simple necesidad de desplazarse, por ejemplo, ir a trabajar, al colegio o a centros recreativos. Mientras que los factores de riesgo son todos aquellos elementos, fenómenos, condición, circunstancia o acción humana que incrementa la probabilidad de ocurrencia de un accidente por ese desplazamiento. Por ejemplo, el estrés tiene relación con la conducción, tanto por sus consecuencias beneficiosas como destructivas. En el primero de los casos, el estrés positivo activa nuestros mecanismos de alerta y fortalece nuestro sistema psicoimmune comportamental, mientras que el estrés negativo puede favorecer directa o indirectamente (prisas, agresividad alcoholismo, cansancio) la frecuencia de accidentes o de una conducción imprudente.

Estos factores de riesgo suelen englobarse en los tres elementos generales implicados en toda situación de tráfico: el vehículo, la vía y las circunstancias medioambientales y el propio conductor.

Pero para que una situación se considere arriesgada depende de dos elementos básicos: la exposición y la probabilidad.

La exposición va a depender del número de movimientos o desplazamientos que los distintos usuarios de las vías realizan o a la densidad del tráfico rodado; por ejemplo: en función de la estimación del tráfico rodado de vehículos, (número de Km recorridos; parque de vehículos; características y longitud de la vía, etc.) y en función de la estimación personal del riesgo (relación persona-kilómetros recorridos; censo de conductores; duración del viaje, etc.).

La probabilidad, está muy relacionada con la exposición; ya que a mayor exposición la probabilidad de estar implicado en un accidente de tráfico es mayor. Entre los factores de riesgo que aumentan la probabilidad de sufrir un accidente, podemos destacar: los desplazamientos innecesarios; la elección del medio de transporte; utilizar itinerarios menos seguros; la velocidad excesiva o inapropiada; la conducción bajo los efectos del alcohol o drogas; el sexo, la edad o la inexperiencia; el cansancio o la fatiga y el escaso mantenimiento del vehículo.

La teoría de la compensación del riesgo aplicada al tráfico establece que, por término medio, los conductores adoptarán modos de conducción más arriesgados cuando perciban que se encuentran en un entorno con mayores protecciones técnicas, ya sea en su vehículo o en la infraestructura por la que circulan (Pérez Peñalva, M. Á. 2009).

Partiendo de esta teoría, cualquier conductor cuando advierta un entorno peligroso (bien por adversas condiciones medioambientales o las propias de una vía), autónomamente regulará su conducta y adaptara su modo de conducir para optimizar la relación entre sus deseos y los riesgos que comporta satisfacerlos. Es posible, que los buscadores de sensaciones se sienten de ante mano atraídos por compañeros interesados en tareas de riesgo, lo que posteriormente influiría sobre su valoración del riesgo y reforzaría la participación en comportamientos y actividades arriesgadas (Ledesma, R., Poó, F., & Peltzer, R. 2007).

Pero claro estos mecanismos de regulación o adaptación son subjetivos e interpretativos de cada conductor o peatón. El peatón es generalmente más indisciplinado que los conductores y no se obliga tan estrictamente a obedecer

las leyes de tránsito. No obstante su falta de protección física lo expone a mayor riesgo cuando tiene que compartir la vía con los vehículos (ABAD, J. (1994 ).

En este apartado la educación y la seguridad vial deberían jugar un papel fundamental en la búsqueda de estrategias destinadas en primer lugar a la reducción del peligro (con políticas de reducción del número de vehículos en circulación, la reducción de la velocidad en la circulación; más controles a los vehículos, etc.) y en segundo lugar actuar directamente sobre el nivel de riesgo percibido por los conductores, ya que el comportamiento de los conductores está condicionado por los mecanismos de compensación del riesgo (con políticas que incrementen la percepción de los riesgos que la utilización de los vehículos a motor conlleva por parte de los conductores). Pero por ejemplo, la defensa de los límites de velocidad se basa en una serie de juicios a favor de su efectividad, finalidad y legitimidad, y también en una falta de interés por considerar la velocidad como vector de la movilidad, una forma de placer o signo de distinción social.

Pero para alcanzar estos objetivos, es necesario intensificar la concienciación social sobre el verdadero alcance de los peligros que la circulación de vehículos conlleva; ya que son inadmisibles los números de víctimas por accidente de tráfico que se contabilizan en todos los países, el aumento observado en el número de accidentes en periodos de crecimiento económico refleja probablemente la insuficiencia de la red viaria para hacer frente a la creciente demanda que supone el incremento del volumen del tráfico (Regidor, E., Reoyo, A., Calle, M. E., & Domínguez, V. 2002).

Igualmente sería necesario que el propio entorno vial y los vehículos conciencien a los usuarios de las situaciones de riesgo que la conducción genera en lugar de intentar ocultársela proporcionándole una falsa sensación de seguridad o invulnerabilidad. Sería necesario por último, promover de forma efectiva y aumentar las inversiones en el transporte público de calidad y accesible para todas las personas, mediante políticas que desincentiven el uso del vehículo privado y potencien el desarrollo del transporte colectivo (de Responsabilidad Civil, O. 2009).

### 1.2.7. Seguridad vial y educación. ¿Qué aprenden nuestros pequeños?

Si hacemos uso de las estadísticas teniendo como fuente a la propia Dirección General de Tráfico, se podrá comprobar, como el índice de siniestralidad, sigue constituyendo en nuestro país un elemento a analizar desde distintos prismas, puesto que a pesar de que en el año 2013 el número de fallecidos en España fuera de 1.128, reduciendo en 173 los del año 2012, éstos siguen siendo un número considerable a los que hay que sumar, la gran cantidad de personas que acaban en un hospital con graves secuelas productos de los distintos siniestros.

A pesar de que la accidentalidad en nuestro país, ha descendido por décimo año consecutivo, desde las distintas administraciones públicas, tanto autonómicas como locales, se ha de hacer un esfuerzo importante, para contribuir a que ese índice sea aún inferior en los años venideros desde una triple perspectiva:

- **LEGISLATIVA Y NORMATIVA.**
- **SOCIAL.**
- **EDUCATIVA.**

Desde el punto de vista legislativo y normativo, en curso escolar 1984-1985, ya se llevaron a cabo trabajos sobre educación vial para enriquecer a los más pequeños impartiendo una serie de contenidos sobre esta temática a través de distintas esferas de desarrollo, juegos de roles, asignaturas transversales y otras actividades, contenidos que han repercutido en el aprendizaje indirecto de una normativa para finalmente plasmarlo en un comportamiento dentro de la sociedad a la que pertenecemos.

Ya en el año 95, se llevaron a cabo Programas de Educación Vial para alumnos de los centros educativos de nuestro país, manteniéndose vigente hasta el momento, los cuales estaban dotados de objetivos y contenidos específicos para cada nivel, existiendo las limitaciones de recursos para llevarlos a cabo, así como una carencia de manuales de educación vial y una insuficiente preparación metodológica de los docentes, programas que han ido

aumentado y mejorando a lo largo del tiempo en todo el territorio Español.

Es evidente que el avance legislativo que ha podido existir en materia de Seguridad Vial desde nuestra transición política hasta ahora, el cual ha abordado una serie de problemáticas de forma progresiva y en muchos campos de forma muy acertada, en el ámbito de la educación no ha tenido el mismo trato haciendo que ese estancamiento educativo afecte a la perspectiva social, donde, a pesar de haber avanzado, éste no ha sido ni suficiente ni proporcional a los tiempos que corren.

En el campo de la enseñanza media, las reformas y contrarreformas educativas han sido la tónica hasta hoy, como pone de manifiesto este breve recorrido por la legislación básica en España. La actual reforma que ha emprendido Wert probablemente supone la mayor revolución desde 1970, haciendo que nuestro sistema educativo, tenga cierta inestabilidad, poniendo en duda si este tipo de reformas son llevadas a cabo en post del interés general o intereses partidistas, con lo cual, esa falta de equilibrio también afecta a la Educación Vial de nuestros más pequeños, puesto que como se puede ver en la siguiente cronología, esta evolución legislativa no ha permitido que se fragüe en nuestro país una Legislación sobre educación que permita a la sociedad valorarla de forma adecuada.

- *La LGE, 1970*: Vigente parcialmente hasta 1990.
- *La Ley General de Educación*: Obra del ministro José Luis Villar Palasí, que estableció la enseñanza obligatoria hasta los 14 años con la EGB, la Educación General Básica, estructurada en dos etapas. Tras esta primera fase de ocho cursos el alumno accedía al BUP, Bachillerato Unificado Polivalente, o a la entonces creada FP, Formación Profesional.
- *La LOECE. 1980*: Tras la firma de la Constitución (1978), la Ley Orgánica del Estatuto de Centros Escolares (LOECE) fue la primera que se aprobó en el campo de las enseñanzas medias. Estuvo vigente cinco años e introdujo un modelo democrático en la organización de los centros docentes. Suárez estaba en el poder.
- *La LODE, 1985*: La Ley Orgánica del Derecho a la Educación (LODE) incorporó el sistema de colegios concertados. El PSOE mandaba.

- *La LOGSE, 1990:* La Ley de Ordenación General del Sistema Educativo (LOGSE), entre otras medidas, amplió la escolaridad obligatoria a los 16 años; introdujo la ESO y el Bachillerato de dos años; reguló la educación especial y permitió que las comunidades autónomas no solo gestionaran los centros educativos, sino que pudieran redactar un porcentaje muy importante de los contenidos curriculares.
- *La LOPEG, 1995:* Es la Ley Orgánica de Participación, Evaluación y Gobierno de los Centros Docentes (LOPEG). Conocida como «Ley Pertierra»; una ley sobre gestión y gobierno de los centros.
- *La LOCE. 2002:* La Ley Orgánica de Calidad de la Educación (LOCE), promulgada el 23 de diciembre de 2002 por el segundo gobierno de José María Aznar (PP), siendo ministra Pilar del Castillo, pretendía reformar y mejorar la educación en España. No llegó a aplicarse. Tras la llegada al poder del gobierno de Zapatero (PSOE), se paralizó el calendario de aplicación de la nueva ley por medio de un Real Decreto en 2004.
- *La LOE. 2006:* El Ejecutivo de José Luis Rodríguez Zapatero elaboró la Ley Orgánica de Educación (LOE), que permanece en vigor desde 2006 y que entre otras novedades introdujo la polémica asignatura de Educación para la Ciudadanía. La Religión es de oferta obligatoria para los centros y voluntaria para los alumnos.

Por su parte la Ley Orgánica 8/2013, de 9 de diciembre, para la mejora de la calidad educativa (LOMCE) adopta la denominación de las competencias clave definidas por la Unión Europea. Se considera que «las competencias clave son aquellas que todas las personas precisan para su realización y desarrollo personal, así como para la ciudadanía activa, la inclusión social y el empleo». Se identifican siete competencias clave esenciales para el bienestar de las sociedades europeas, el crecimiento económico y la innovación, y se describen los conocimientos, las capacidades y las actitudes esenciales vinculadas a cada una de ellas.

Se definen los elementos transversales, sin perjuicio de su tratamiento específico en algunas de las asignaturas de cada etapa, la comprensión lectora, la expresión oral y escrita, la comunicación audiovisual, las Tecnologías



de la Información y la Comunicación, el emprendimiento y la educación cívica y constitucional se trabajarán en todas las asignaturas, durante la educación primaria.

La *educación vial* queda enmarcada en esta educación cívica y constitucional transversal, ya que *desarrolla valores como el respeto por los otros, la responsabilidad por uno mismo, la tolerancia, la dignidad, la integridad, el autocontrol, el diálogo civilizado y la gestión de conflictos.*

Se incluye la educación vial dentro de los contenidos de dos áreas: Ciencias Sociales y Valores sociales y cívicos.

Entre los objetivos de educación primaria en la LOMCE se recoge el “fomentar la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico” y se menciona entre los elementos transversales de esta etapa.

En el ámbito de la educación y la seguridad vial, las Administraciones educativas incorporarán elementos curriculares y promoverán acciones para la mejora de la convivencia y la prevención de los accidentes de tráfico, con el fin de que el alumnado conozca sus derechos y deberes como usuario de las vías, en calidad de peatón, viajero y conductor de bicicletas, respete las normas y señales, y se favorezca la convivencia, la tolerancia, la prudencia, el autocontrol, el diálogo y la empatía con actuaciones adecuadas tendentes a evitar los accidentes de tráfico y sus secuelas.

Estos datos nos llevan a la reflexión interna sobre si nuestro sistema educativo nos permite *educar a nuestros más pequeños en valores* de forma que vayan creciendo conociendo ampliamente el conjunto de normas que hacen que entiendan su rol dentro de la seguridad vial. La educación vial nos permite desarrollar una labor de prevención a partir de la adquisición de unas normas, hábitos y actitudes de comportamiento generadas básicamente en el entorno educativo de la familia y la escuela. Y no nos referimos tan solo a la adquisición de un conjunto de conocimientos aprendidos en las aulas de los colegios o autoescuelas. Nos estamos refiriendo a un concepto más amplio de lo que creemos nosotros que es la educación vial, tanto a nivel educativo como social (Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., & Alamar, B).

La educación en valores, se puede justificar por la necesidad que tenemos los individuos para comprometernos con determinados principios éticos que nos sirvan para evaluar nuestras propias acciones y las de los demás. Los valores sirven para guiar las conductas de las personas y son la base por la cual hacemos o dejamos de hacer una cosa en un momento dado. Los valores son contenidos que pueden ser aprendidos y enseñados. Pero no solo la educación cívica o moral plantea contenidos relativos a los valores. Estos valores o actitudes también los encontramos en la educación sexual y para la salud, en la educación medioambiental o en la educación vial (Carreras, L. 1996).

Para educar a nuestros pequeños en valores, (Kotler, P., & Roberto, E. L. 1992), proponen una estrategia para que estos puedan cambiar sus conductas a través de un triple proceso: hacer - sentir – aprender; en este proceso, los adoptantes objetivos operan a lo largo de un camino inverso al de la secuencia normal del aprendizaje. Primero adoptan una idea práctica a partir de una prueba; a continuación cambian sus actitudes como resultado de una experiencia de prueba-adopción; y después llevan su actitud hasta una etapa final de un mejor aprendizaje.

Esta falta de estabilidad legislativa, de compromiso por parte de las Administraciones, de Coordinación en materia de educación vial, nos ha llevado a que no haya unificación de criterios, teniendo por un lado, localidades que funcionan con programas extraordinarios de educación vial para nuestros más pequeños a otras que prácticamente no abordan la temática o los que la tienen casi abandonados, siendo de extrema importancia que esos criterios fueran unánimes para que en nuestro país, cada Comunidad Autónoma, Provincia, Localidad y en definitiva la suma de las Administraciones Estatales, Autonómicas y Locales, fueran en una misma dirección en cuanto a abordar la Educación Vial que a la postre va a llevar a nuestros más pequeños a tener una actitud y predisposición adecuada para finalmente, aportar esos valores y a esa reducción tan ansiada de los accidentes de tráfico en nuestro país.

Sin embargo, en muchas ocasiones toda la labor educativa se desvirtúa cuando el niño observa en su entorno familiar y social conductas contrarias a

las aprendidas en el colegio, los modelos paternos y el estilo de crianza determinan la disposición de la persona a realizar determinados comportamientos (Alonso, F, 2007).

Alonso, F, 2007, en la sexta jornada de reflexión en Actitudes "LA CONDUCTA SOCIAL EN EL TRÁFICO. Práctica y valoración de la población española", define perfectamente los distintos tipos de educación que suelen suceder en el ámbito social y familiar del alumno:

- Educación sobreprotectora: la actitud fundamental de los padres es el exceso de protección. Se caracteriza por un gran control por parte de los padres, pero también una gran afectividad.
- Educación permisiva y tolerante: basada en la comprensión y el diálogo. El control es menor pero la afectividad es alta.
- Educación despreocupada: la actitud habitual es el desinterés y la despreocupación por la educación de los hijos. Tanto el control como la afectividad son escasos.
- Educación violenta: basada en la agresividad. El control es alto pero la afectividad se vive como ausente.
- Educación autoritaria: basada en la imposición de normas. El control es alto pero también la afectividad. Se ha realizado una clasificación de las respuestas de los sujetos a partir de dos ejes diferenciados (control y afectividad). Para ello se les ha pedido a los entrevistados que describan la educación recibida de sus padres a partir de dos de las categorías propuestas. La combinación de las respuestas ha permitido establecer la siguiente tipología de educación recibida:
- Educación basada en "Mucha afectividad": incluye a los padres que son permisivo-tolerantes y sobreprotectores.
- Educación basada en "Poca afectividad": incluye a los padres despreocupados, autoritarios y violentos.
- Educación basada en "Mucho control": incluye a los padres sobreprotectores, autoritarios y violentos.
- Educación basada en "Poco control": incluye a los padres permisivo-tolerantes y despreocupados.
- Educación exclusivamente "Autoritario-violenta"

- Educación inconsistente: incluye a los modelos parentales que educan de forma inconsistente (p.e. autoritarios y tolerantes, sobreprotectores y despreocupados, etc.).

#### 1.2.8. Alcohol, drogas y seguridad vial. La incompatibilidad de lo prohibido.

El consumo de alcohol, drogas tóxicas, estupefacientes, sustancias psicotrópicas y en algunos casos de fármacos, ha hecho que un porcentaje demasiado elevado de la siniestralidad vial, sea como consecuencia de la ingesta de este tipo de “drogas”, algunas autorizadas legal y socialmente y otras no, pero que al fin y a la postre, desencadena en una serie de conductas que hacen que las capacidades psicofísicas de su consumidor, se vean reflejada en muchos accidentes con consecuencias trágicas. Sin embargo, sigue existiendo la controversia de aquellos sujetos que consumen cocaína y que consideran que pueden controlar esta conducta, mientras que quienes nunca la han consumido o están en tratamiento cree que existe la posibilidad de que el uso de esta sustancia les lleve a la adicción. (2009, Galdós J.)

Estas conclusiones que todo español puede prever, son las mismas que se obtienen del último estudio realizado por la DGT, ya que María Seguí, aportó en uno de sus informes en la evaluación del porcentaje de conductores que dan positivo a los controles de estas sustancias.

Si hubiera tolerancia cero en drogas y ningún conductor superara la tasa legal de alcohol permitida se podrían salvar entre 900 y 1.500 personas, esto teniendo en cuenta que en el 2013, el número de muertes en nuestro país superaron apenas en un centenar los mil, hace que nos encontremos ante uno de los factores de riesgo más importantes de todos los que se están tratando. Una encuesta del observatorio vasco en cuanto al consumo de cocaína, concluyó en que “la proporción de consumidores moderados es más alta que la de bebedores excesivos en cada uno de los grupos de edad (M. T., E. Arostegi, and I. IRAURGI, 2004).

El estudio de prevalencia de consumo de sustancias en conductores, más comúnmente denominado Druid’13, se desarrolló en los meses de mayo y

noviembre del año pasado y se realizaron un total de 2.932 controles aleatorios de consumo de alcohol (aire espirado) y drogas (prueba en saliva) a conductores en vía pública.

Dichos controles constataron que un 12,1% de los conductores presentaron consumos recientes de drogas y/o alcohol, en concreto:

- Un 8,8% de los conductores presentaron consumos recientes de drogas con o sin alcohol.
- Un 4,1% de los conductores presentaron consumos recientes de alcohol (por encima de 0,05 miligramos por litro de aire) con o sin drogas.
- Un 3,3% de los conductores dieron positivo al test de alcohol sin haber consumido droga.
- Un 8% de los conductores presentaron consumo reciente de drogas sin haber tomado alcohol.
- Como droga de único consumo, la más consumida entre los conductores continúa siendo el cannabis (4,4%), seguida de la cocaína (2%). El 1,2% han consumido varias sustancias.

Estos datos, comparados con el estudio anterior del DRUID que se desarrolló entre 2008 y 2009, constatan que, aunque hay que tener cautela en la comparación, en las pruebas indiciarias, las realizadas en el momento en el que se para al conductor, hay una disminución significativa de los casos positivos a alguna sustancia (8,8% en el Druid'13 frente al 11,7% en Druid 08-09). La cocaína también disminuye pasando del 3,7% del Druid' 08-09 al 2% en Druid'13.

Esta ligera disminución de consumo de sustancias psicoactivas también se refleja en los datos procedentes de la encuesta domiciliaria sobre alcohol y drogas en España (EDADES) que se realiza a la población de entre 15 y 64 años. Concretamente el consumo reciente de alcohol (últimos 30 días) presenta según dicha encuesta una tendencia ligeramente descendente. En el caso del cannabis el consumo en los últimos 30 días ha aumentado de forma poco importante y el de la cocaína en polvo ha disminuido ligeramente.

Por último, la memoria que anualmente realiza el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias forenses a una muestra de fallecidos en accidente de

tráfico, también constata una importante disminución de positivos a alcohol respecto al 2012 (28,9% frente a 35,1%) y en el caso de los positivos a drogas ha habido un ligero aumento, pasando del 12,3% en 2009 al 15,3% en 2013.

Que la conducción de cualquier tipo de vehículo bajo la influencia de bebidas alcohólicas es un factor de riesgo, es algo elocuente. Pero hay que destacar que “los bebedores infrecuentes moderados leves, que se definieron como los individuos que consumen bebidas alcohólicas de una vez al año hasta una vez al mes. Pero que beben cinco o más copas por lo menos en una ocasión, corren más riesgo de estar implicado en accidentes vehiculares y peatonales (Casanova, L., Borges, G., Mondragón, L., Medina-Mora, M. E., & Cherpitel, C. 2001).

El consumo de alcohol produce alteraciones en la función psicomotora y sobre determinadas capacidades para conducir con seguridad entre las que se incluye un enlentecimiento de las reacciones psicomotoras, lo que determina la capacidad de reacción retardada ante estímulos sensoriales. Además, afecta la coordinación bimanual, la atención y la resistencia a la monotonía, la capacidad para juzgar la velocidad, la distancia, la situación relativa del vehículo y para responder a lo inesperado, sin embargo entre las conclusiones de un estudio a estudiantes universitarios destacaba, que una creencia errónea sigue estando muy extendida entre los jóvenes que están de acuerdo en que el alcohol es una sustancia estimulantes, cuando el alcohol ejerce una acción depresiva sobre el sistema nervioso (Olivera, C., Planes, M., Olivas, M. C., & Gras, M. E. 2002).

Otro aspecto que empieza a ser preocupante hoy día, se refiere a la conducción con una tasa de alcohol que con la modificación del Código Penal pasa a ser un delito. En este sentido, aunque la mayoría de las personas imputadas por delitos de conducción bajo los efectos del alcohol pueden acogerse a trabajos en beneficio de la comunidad, han empezado a llegar a los centros penitenciarios personas que son reincidentes en la comisión de los delitos y por tanto han de cumplir las penas en los centros penitenciarios. Nos encontramos, pues, en un nuevo perfil del interno. Son personas en principio integradas social, familiar y laboralmente con delitos vinculados a la conducción

como único delito o delito principal. (Brians, C. P. C., de Catalunya, G., & de Programas, J. 2011).

En cualquier caso, estos resultados pueden llegar a ser escalofriantes, puesto que queda patente la gran cantidad de personas que dejan su vida en la carretera, personas que aunque la validez y la fiabilidad nos indiquen se encuentran entre 15 y 64 años, todos sabemos que hay franjas de edades que son especialmente incidentes, por ejemplo, el perfil de los consumidores de alcohol y drogas, ha variado en los últimos años, llevándose a cabo cada vez su inicio a edades más tempranas, hecho que hace que cuando el adolescente atraviese su mayoría de edad legal, tenga una relación demasiado estrecha con este tipo de sustancias.

El alcohol factor de riesgo; si tenemos en cuenta la influencia que los pensamientos, ideas, creencias, expectativas, emociones, etc., tienen sobre nuestro comportamiento, estos datos no parecen indicar un acercamiento a los mundos adolescentes y adultos, sino todo lo contrario, más bien un distanciamiento de posturas, un tira y afloja, que en nada beneficia a nadie. El alcoholismo juvenil requiere, como otros muchos problemas sociales con implicaciones psicológicas, una visión global, sistémica, multifactorial e interdisciplinaria del problema. (2004, López E.)

#### 1.2.9. Interculturalidad y convivencia.

Es evidente que en nuestro país confluyen un conjunto de culturas que hace que nos planteemos seriamente si los factores multiculturales pueden afectar a la educación, a la sociedad, al deporte y en general a cualquier aspecto de nuestra vida cotidiana sin obviar el tema que se está abordando, de hecho, el último apartado es contundente al ofrecer datos reveladores sobre las estadísticas en cuanto a mortalidad y lesividad existente en nuestro país por parte de conductores de otras culturas.

Es cierto que la educación es uno de los instrumentos más significativos en nuestra sociedad, siendo probablemente en el que haya que incidir para que todo lo expuesto sea posible, dando un enfoque distinto al tema de la interculturalidad, que aunque haya progresado en los últimos años, todavía

sigue siendo un campo donde surgen ambigüedades en relación a los términos de las acciones que se plantean.

El sistema educativo y en concreto la escuela no puede estar al margen de esta problemática por dos razones fundamentales: la primera porque la escuela es el principal espacio de socialización del individuo y por ello de transmisión cultural y segunda porque la escuela se está convirtiendo en un centro privilegiado de negociación intercultural.

El planteamiento de la educación intercultural como forma ineludible de afrontar la realidad es un punto de partida básico para evolucionar hacia el respeto, a la igualdad, pero a la vez es el principio de una nueva serie de incógnitas y dudas pendientes de ser solucionadas (Izquierdo, R. M. R. 2005). Entre las difíciles cuestiones que se plantean se encuentran todas aquellas relacionadas con el hecho de llevar a la práctica las concepciones teóricas que en los casos concretos se presentan mucho más complejas, esta es una dificultad experimentada por cada una de las asociaciones de inmigrantes cada vez que intentan realizar programas sobre cualquier tema que les afecta, (siendo la educación y la seguridad vial uno de ellos).

Aunque tenemos claro que estos problemas, sólo se podrán solucionar a medida que se reflexione y trabaje por lo que es fundamental y dejando un espacio de acción a las asociaciones, ya que sólo en base a la experiencia y al trabajo cotidiano se puede soñar con la consecuencia de una sociedad más justa donde imperen los principios de igualdad, libertad y diferencia.

Hay una cuestión que no debe entrar en debate, ya que avanzar de forma global significa inclusión, aceptación, integración, palabras que harán que si nuestra sociedad avanza de forma progresiva en cuanto a una correcta distribución de las distintas culturas en nuestro país, se podría contribuir no sólo a una mejora de la calidad de la seguridad y por ende de la educación vial, sino de todo el conjunto de normas cívicas que harían que las cosas fueran menos difíciles de lo que a veces son.

La antropología es el estudio de la humanidad. Dentro de sus ramas principales, destaca la antropología cultural o social. Para esta, la cultura



consiste en las formas de pensar, sentir y actuar, socialmente adquiridas, de los miembros de una determinada sociedad (Harris, M., Bordoy, V., Revuelta, F., & Velasco, H. M. (1998).

Las culturas mantienen su continuidad mediante un proceso que se denomina “*endoculturación*”. La endoculturación no puede explicar cómo y por qué cambian las culturas, pero sí designa el proceso por el cual se transmite la cultura de una generación a la siguiente, la difusión designa el proceso mediante el cual se transmite la cultura de una sociedad a otra (Harris, M., Bordoy, V., Revuelta, F., & Velasco, H. M. (1998).

La endoculturación es un tipo de aprendizaje a través del cual las generaciones de más edad incitan, inducen y obligan a las generación más jóvenes a adoptar los modos de pensar y comportarse tradicionales.

El "multiculturalismo" puede entenderse como el conjunto de fenómenos sociales que resulta de la difícil convivencia en un mismo espacio social de personas que se identifican con culturas diversas (Lamo E. 1995, 18).

La evolución multiculturalista, tiene unos costes para las ciudades. El acomodo de la diversidad siempre es difícil: entraña dilemas y, no pocas veces, conflictos morales y políticos. En estos días se ha dicho que los inmigrantes deben aceptar nuestras normas. Ello es, o bien una obviedad o bien una simplificación. Muchas de esas normas no están escritas, y algunas puede que no lo estén nunca. Es lo que por ahí fuera se conoce como las 'normas de aceptabilidad' (Arango, J. 2002).

La “convivencia” es un concepto surgido o adoptado para resumir el *ideal* de una vida en común entre grupos cultural, social o políticamente muy diversos; una vida en común viable; un “vivir juntos” estable, posiblemente permanente, deseable por sí mismo y no sólo por sus efectos (Mockus, A. 2002).

El reto de la convivencia es básicamente la tolerancia a la diversidad. Para poder comprender mejor lo que significan los conceptos de convivencia y tolerancia, Ceuta sería un laboratorio fantástico para desarrollar múltiples

investigaciones sobre este tema, ya que conviven en un reducido espacio cuatro culturas (la cristiana, la musulmana, la hebrea y la hindú).

La convivencia entre estas cuatro culturas no es fácil, ya que significa repartir de una manera justa y equilibrada los escasos recursos con los que cuenta la ciudad. Hay que destacar que no todas las culturas cuentan con el mismo número de integrantes, la cristiana es la mayoritaria seguida de la musulmana y a mucha diferencia la hebrea e hindú. Los mayores problemas en la Ciudad surgen principalmente con el reparto de las ayudas sociales, donde la mayoría de las veces no todas acaban satisfechas con el reparto. La convivencia en Ceuta entre una mayoría de origen europeo y una minoría islámica ha sido posible gracias a un frágil equilibrio y a fuertes deficiencias socioeconómicas” y que “el futuro de Ceuta dependerá en gran medida de la actuación de las élites políticas y religiosas musulmanas” (Carlos Rontomé Romero 2012).

Para intentar paliar estos desequilibrios, es habitual encontrar en los diferentes partidos políticos integrantes de las diferentes culturas. También es habitual el que las diferentes autoridades civiles, militares y religiosas acudan a festividades importantes de las diferentes culturas, por ejemplo, durante el “*Ganesh Chaturthi*” donde la comunidad hindú celebra el cumpleaños del dios Ganesh, *Juan Jesús Vivas Lara* (presidente de la Ciudad Autónoma de Ceuta) durante su discurso hizo alusión a que “*Ceuta es la ciudad de la concordia, del entendimiento y de esta manera de concebir la vida compartiendo*”.

Gracias a esta diferenciación podremos concluir que la convivencia consiste en buena parte en *superar el divorcio entre ley, moral y cultura*, es decir, superar la aprobación moral y/o cultural de acciones contrarias a la ley y superar la debilidad o carencia de aprobación moral o cultural de las obligaciones legales (Mockus, A. 2002).

#### 1.2.10. Inmigración y Seguridad Vial. ¿Un tema olvidado?

Al igual que la Directiva 2009/103/CE del Parlamento Europeo evidencia la posibilidad de que un vehículo extranjero perteneciente a la Comunidad Europea, pueda circular por territorio español sin presentar a los agentes

encargados de la vigilancia y control del tráfico el seguro de responsabilidad civil obligatorio, por haber llegado a un acuerdo para que sólo en casos de accidente con daños materiales el consorcio de compensación de seguros de cada país se haga cargo de éstos, nuestra normativa en materia de seguridad vial, en concreto la que hace referencia a los permisos de conducir ha permitido hacer un canje para aquellos extranjeros que tengan su residencia en España, con lo cual, la pregunta que se podría hacer cualquier ciudadano sería la siguiente: ¿Cuándo un extranjero ha canjeado su permiso de conducir por el español, tiene los mismos conocimientos adquiridos en las autoescuelas de sus respectivos países que aquellas personas que han cursado sus estudios en los centros homologados de nuestro país?, la respuesta puede girar en torno a dos respuestas, la afirmativa, cuya conclusión sería tranquilizadora y despreocupante, o la segunda en la que nos plantearíamos si puede afectar la siniestralidad a un conjunto de extranjeros procedentes de países que tengan una educación vial aún inferior a la que se proporciona en España.

Pues bien, en primer lugar, habría que indicar que tras consultar fuentes del Instituto Nacional de Estadística y de la Dirección General de Tráfico, sólo en el año 2005 a 2006, Marruecos, canjeó 80.050 permisos de conducir, Rumanía 61.460 permisos, Colombia 49.379, Ecuador 30.200, Argentina 22.845, Reino Unido 18.386, Bulgaria 13.843 y así podríamos continuar con un largo etcétera que nos daría una serie de datos estadísticos los cuales tendrían que ser cotejados con las características que tiene cada país para conceder permisos de conducir de las distintas clases exigidas y a pesar de que en cierto modo, las distintas normativas, han de estar basadas en el sentido común, por proximidad, sabemos que en Marruecos, la Seguridad y la Educación Vial no son elementos muy tenidos en cuentas por sus gobernantes, sobre todo en las provincias y localidades donde no tienen un poder adquisitivo medio y por las circunstancias del Reino Alauita tienen una serie de carencias bastantes significativas si las comparamos con cualquier localidad de nuestro país, de hecho, la carencia de señalización o que esta sea inadecuada, así como la poca inversión en infraestructuras viales en lo que se refiere a carreteras y medios de protección son notables, con lo cual hace que el conductor marroquí al residir en nuestro país, tengan que ir adaptando una serie de normas y

pautas de comportamiento que habitualmente no han adquirido en su país de origen.

En un informe de RACE sobre siniestralidad en los años 2005 a 2008 de los conductores extranjero en España, se desprende que la evolución de la siniestralidad en carretera de conductores fallecidos había descendido año tras año desde 2005 hasta 2008, pasando de 2141 a 1439 víctimas mortales, esto ha supuesto un descenso en cuatro años del 33%. La tasa de conductores extranjeros fallecidos en carretera ascendió a 830, lo que supone un 11,3% del total de conductores fallecidos en el período 2005-2008.

Las víctimas mortales en carretera de origen extranjero (conductores y ocupantes) representan el 13,8 % del total de víctimas mortales. Por nacionalidades los rumanos representan la tasa más alta de mortalidad (15%), seguidos de los marroquíes (14%), portugueses (11%), ecuatorianos (7%) y británicos (7%).

Cabe destacar el aumento de la siniestralidad de los portugueses, y el descenso de víctimas mortales en el colectivo de ecuatorianos. Los conductores fallecidos en carretera (excluyendo los de origen español) se distribuyeron así: 49 % conductores procedentes de países de la Unión Europea, 33 % conductores procedentes de países con convenio de canje con España, y un 9 % de países procedentes de otros países del mundo.

Centrando la atención en los conductores de origen comunitario, se vio que representaban cada colectivo del total de la siniestralidad de procedencia comunitaria: conductores rumanos el 19% de los fallecidos en carretera, los británicos el 16 %, los portugueses el 15%, los alemanes el 13% y un 10% los conductores franceses.

Si analizamos los conductores procedentes de países con convenio de canje, podemos destacar que los marroquíes representan el 45 % del total de conductores fallecidos en carretera en este grupo de países, los ecuatorianos el 25% y colombianos un 9 %, el resto representa menos de un 5 %.

Los datos nos indicaban que la siniestralidad de los conductores procedentes de la Unión Europea es más homogénea (se distribuye en una pinza de porcentaje menor) que la de los conductores procedentes de países con convenio de canje con España, destacando de forma significativa en este último grupo, la siniestralidad de los conductores marroquíes y ecuatorianos.

En cuanto a lesividad, este mismo informe, relevaba que el colectivo que mayor número de heridos graves en carretera representa son los rumanos (17,8% del total de heridos graves), portugueses (15,9%), marroquíes (13%), ecuatorianos (6%) y alemanes (6%).

Un dato importante que se desprende del análisis es la elevada mortalidad en ocupantes que representan las siguientes nacionalidades: Ecuador (52% de ocupantes fallecidos), Portugal (48,8%), Rumanía (45,4%) y Marruecos (40,8%), frente a los países como Alemania (25%) y Francia (25%).

En definitiva, el factor cultural se convierte en una fuerte influencia en la causalidad de los accidentes, pues en nuestra sociedad el cuidado y vigilancia a los niños está a cargo de la mujer, sea madre, abuela o tía, no habiendo de modo constante, la presencia de la figura masculina que comparta la educación y protección de los hijos. Por el contrario, la presencia masculina es marcante para reforzar el sentimiento de culpa que acompaña a la mujer, principalmente la madre, en el registro de esas ocurrencias (de Souza, L. J. E. X., Queiroz, M. V. O., & Barroso, M. G. T. 1998).

Por lo tanto, se puede estimar con estos datos y desde un análisis epidemiológico que algunos colectivos de extranjeros en España están más expuestos a los siniestros de circulación, siendo por tanto más vulnerables, debiéndose tomar medidas preventivas, formativas y de control.



## 2. OBJETO, POBLACIÓN OBJETO Y METODOLOGÍA.

### 2.1.OBJETO, OBJETIVO E HIPÓTESIS

#### 2.1.1.Objeto

Este proyecto, puede enmarcarse dentro de los numerosos estudios que sobre la *influencia del factor humano en los accidentes de tráfico* se han estudiado. Sobre diversos aspectos como: grupos de riesgo por edad, relación sexo accidente; la influencia de algunos trastornos y alteraciones físicas y psíquicas de los conductores (depresión, estrés, sueño, fatiga, el alcohol o las drogas), la velocidad, etc., sí que hay innumerables estudios, tesis, libros, artículos de revistas, donde se puede recoger abundante información. Sin embargo sobre la posible influencia de aspectos tan importantes para un pueblo o una nación como es su cultura o forma de vida y su religión, ligada o relacionada con el complejo mundo del tráfico y más concretamente con los accidentes, no se ha encontrado información alguna a nivel nacional sobre el tema.

Por consiguiente y como punto de partida, creo que es un proyecto *novedoso*, en cuanto a información se refiere hay nada escrito; *actual*, ya que informaciones sobre causas, números y víctimas en accidentes de tráfico, se encuentran a diario en los diferentes medios de comunicación; va a ser *útil* ya que nos va a aportar una información sobre el grado de participación de los componentes de una determinada comunidad cultural o religiosa en los accidentes de tráfico y por último; el *escenario* para llevar a cabo este estudio es *idóneo*, ya que se trata de una ciudad, Ceuta en la que conviven a diario y en el mismo escenario vial cuatro importantes culturas (cristiana, musulmana, hebrea e hindú) y también por el alto índice en cuanto a la densidad del tráfico se refiere (poco espacio y muchos vehículos).

Por tal motivo, destacar que teniendo en cuenta las características específicas y singulares de los habitantes de esta Ciudad, *se dan las peculiaridades necesarias para ser un perfecto laboratorio donde llevar a cabo este proyecto de investigación*, es decir, conocer si existe o no una influencia cultural o religiosa en la siniestralidad vial.

### 2.1.2. Objetivos.

El presente proyecto de tesis doctoral tiene como *objetivo general*, *identificar la relación de los factores culturales o religiosos* de los habitantes de la ciudad de Ceuta sobre el riesgo de estar implicado en un accidente de tráfico *desde una perspectiva epidemiológica*.

#### **Objetivos específicos.**

- Estudiar la influencia entre *pertenecer a una determinada comunidad* religiosa o cultural y su relación con el riesgo de sufrir un accidente de tráfico.
- Estudiar la influencia entre la asociación de determinado tipo de variables personales tales como la *edad* y *el sexo* y la pertenencia religiosa o cultural y su relación con el riesgo de sufrir un accidente de tráfico.
- Estudiar la influencia entre la asociación de determinados tipos de roles (*conductor o peatón*) y la pertenencia religiosa o cultural y su relación con el riesgo de sufrir un accidente de tráfico.
- Estudiar la influencia entre la asociación de la *tipología de vehículo* y la pertenencia religiosa o cultural y su relación con el riesgo de sufrir un accidente de tráfico.
- Estudiar la influencia entre la asociación de *consecuencias del accidente* y *conductor* y la pertenencia religiosa o cultural y su relación con el riesgo de sufrir un accidente de tráfico.
- Estudiar la influencia entre la asociación de *variables temporales* y la pertenencia religiosa o cultural y su relación con el riesgo de sufrir un accidente de tráfico.
- Estudiar la influencia entre la pertenencia a la comunidad y la pertenencia religiosa o cultural y su relación con el riesgo de sufrir un accidente de tráfico.



### 2.1.3.Hipótesis.

1. La alta densidad de tráfico de la ciudad de Ceuta influye en la siniestralidad.
2. La pertenencia a una determinada cultura o religión influye en la posibilidad de estar implicado en un accidente de tráfico, y por lo tanto determinados grupos culturales/religiosos pueden constituir “grupos de riesgo”
3. La pertenencia a una determinada cultura o religión puede determinar una mayor probabilidad de sufrir un accidente de tráfico como conductor, pasajero de vehículo o peatón.
4. La pertenencia a una determinada cultura o religión puede determinar la tipología del accidente (fortuito, simple o múltiple)
5. La pertenencia a una determinada cultura o religión puede determinar las consecuencias del accidente (quizás influido por factores como la velocidad, la presencia de alcohol, antigüedad del vehículo, etc.)
6. La cultura o influencia religiosa puede estar presente como grupo de riesgo en los accidentes.
7. El pertenecer a una determinada cultura o religión te condiciona para estar más o menos implicado en los accidentes.
8. El sexo dentro de una cultura o religión influye para estar implicado en un accidente de tráfico.
9. La edad dentro de una cultura o religión influye para estar implicado en un accidente de tráfico.
10. Los factores temporales (mes del año, día de la semana, hora) influyen para que integrantes de una comunidad estén implicados en los accidentes de tráfico.
11. El tipo de vehículo que utilizan los integrantes de una comunidad cultural o religiosa influye en los accidentes de tráfico.
12. La concurrencia de algunos de las características anteriores determinan mayormente la probabilidad de accidente

13. La evolución de la accidentalidad (aminoramiento o incremento) ha sido distinta en los grupos pertenecientes a determinada cultura o religión.
14. La pertenencia o no a la comunidad (residentes de Ceuta y extranjeros) tiene influencia en la probabilidad de tener accidentes de tráfico.
15. Determinado tipo de factores de riesgo (como el alcohol) estarán mayormente presentes en los accidentes de tráfico sufridos por los sujetos que pertenecen a una cultura.

## 2.2. DESCRIPCIÓN DE LA POBLACIÓN OBJETO DE ESTUDIO.

La *población de estudio* va a estar integrada por todos los conductores implicados en los accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta durante el periodo de estudio 2000-2012.

A continuación vamos a realizar una descripción más pormenorizada de la población de base de la que parte la muestra final.

Ceuta es una *ciudad singular*, analizar el marco legal en el que se desenvuelve la ciudad de Ceuta al ser *ayuntamiento*, pero también *Autonomía* y contar con competencias más ampliadas que un municipio, es complicado. *Ceuta es junto con Melilla, las únicas ciudades españolas que ostentan la doble condición de ayuntamiento y autonomía*, una dualidad que reporta más ventajas que inconvenientes, ya que permite una mayor aproximación al objetivo de administración única.

Ceuta es singular porque cuenta con todas las competencias que son propias de los ayuntamientos y otras que son propias de una comunidad autónoma. Se trata en definitiva de una *Administración que es a la vez local y regional, pero que carece de capacidad legislativa* y que ejerce en un territorio donde no existe otro ente local: la diputación.

Ceuta, también es una *ciudad multicultural*; una ciudad donde día a día conviven política, social y culturalmente cuatro culturas: *la cristiana, la*

*musulmana, la hebrea y la hindú*, demostrando en esa convivencia, ser una *ciudad tolerante*, donde el *compartir* es el eje común de la vida diaria.

La *convivencia y multiculturalidad* están fuertemente ligadas al pensamiento ceutí, cada cultura, *cada ciudadano* desde su influencia política, social, cultural o religiosa, tiene su *propio espacio* donde llevar a cabo sus pensamientos, costumbres, inquietudes, etc.; *pero sin invadir el de los demás*.

Sin duda alguna la diversidad cultural y religiosa de la ciudad de Ceuta la hace ser una ciudad rica, una ciudad en la *que el respeto y el compartir se convierten en elemento y eje fundamental de la vida diaria de sus ciudadanos*.

### 2.2.1. Análisis del entorno poblacional.

Este modelo de convivencia cultural debería servir de ejemplo ya que, pese a las diferencias culturales y religiosas de cada uno, los ciudadanos ceutíes demuestran que se puede llevar a cabo una vida en común donde *el respeto y la tolerancia son valores innatos de la población y que se traspasan de generación en generación*.

A continuación, se detalla la evolución poblacional de la ciudad de Ceuta, durante el periodo de estudio.

CENSO Y DENSIDAD DE LA POBLACIÓN DE LA CIUDAD DE CEUTA

AÑO	VARONES	MUJERES	TOTAL	HABITANTES Km <sup>2</sup>
2000	38497	36744	75241	3839
2001	38884	36810	75694	3862
2002	39195	36957	76152	3885
2003	38395	36536	74931	3823
2004	38113	36541	74654	3808
2005	38315	36961	75276	3841
2006	38581	37280	75861	3870
2007	38913	37690	76603	3908
2008	39385	38004	77389	3948
2009	40118	38556	78674	4014
2010	41269	39310	80579	4111
2011	42165	40211	82376	4203
2012	42948	41070	84018	4287

Fuente INE

En la tabla que se adjunta, se puede comprobar cómo otra de las características especiales de la Ciudad, es la *alta densidad poblacional*. Esta

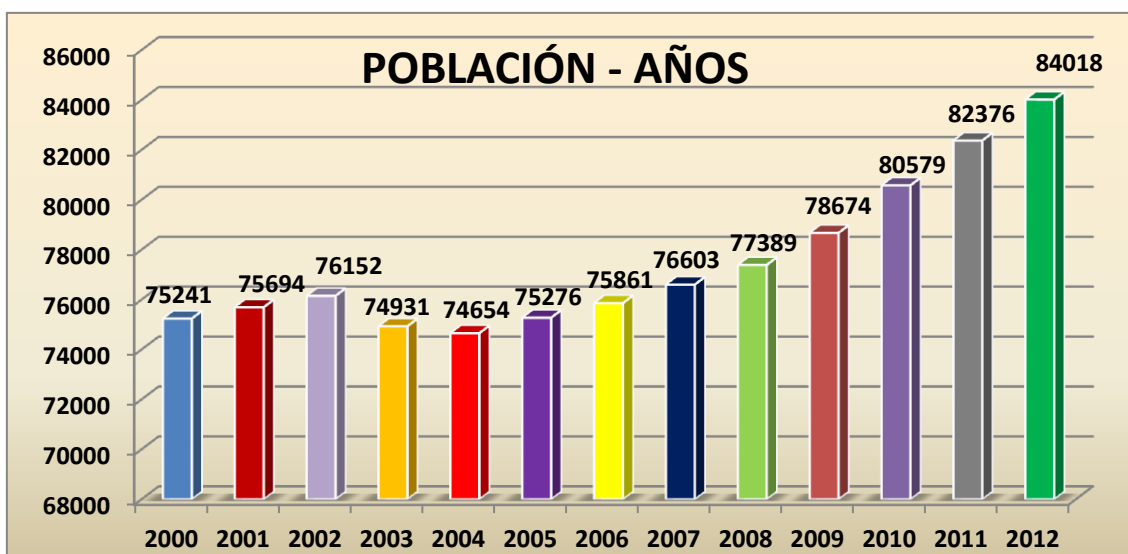
ha sido extraída de la división entre el total de habitantes y sus escasos 19,6 Km<sup>2</sup> con los que cuenta la ciudad. Pero si además destacamos que de los 19,6 Km<sup>2</sup> totales *más de la mitad es zona forestal*, y por lo tanto *no urbanizable*, estos valores indicados en la tabla, realmente se *duplicarían*.

En esta imagen satelital de Ceuta, se puede observar como la población ceutí vive masificada en dos grandes zonas diferenciadas y divididas por un istmo: *zona centro y campo exterior*.



Mapa satelital de Ceuta. Fuente: NASA. <http://www.zonu.com>

En las gráficas que a continuación se detallan se describe la *evolución sufrida en la población ceutí* durante el periodo de estudio.



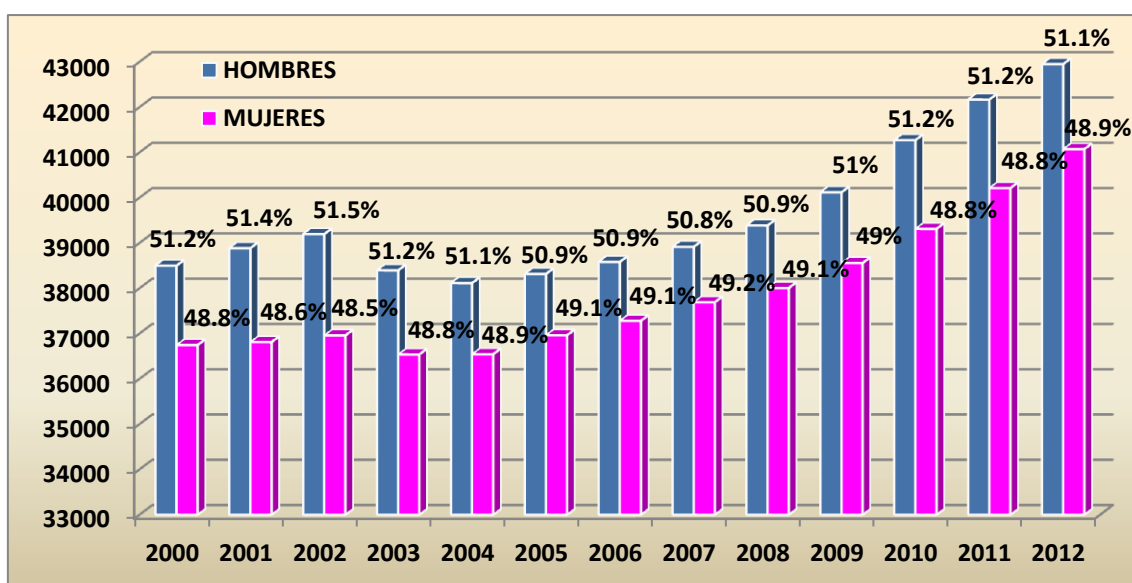
De la gráfica expuesta, podemos destacar la evolución de la población en dos etapas bien diferenciadas: en primer lugar destacamos un ligero crecimiento en los años 2000-2002 para caer el número de habitantes en los años siguientes; (hasta el año 2007 no encontramos de nuevo una subida en la población ceutí. Del año 2000 al 2007 la ciudad sufre un *incremento poblacional de 1.362 habitantes, es decir un incremento del 1.81%*.

La segunda etapa a destacar sería desde los años 2007 a 2012 donde como se puede observar el crecimiento en la población es mucho más significativo, donde el incremento en cuanto al *número de habitantes es de 7415, es decir que se ha producido un incremento en la población de un 9.68%*.

*Si tenemos en cuenta la población habida en Ceuta en el años 2000 (75241) y con la que cuenta en 2012 (84018), el incremento en habitantes ha sido de 8777; es decir un incremento del 11.67%.*

Si dividimos a los habitantes de esta Ciudad durante el periodo de estudio por género (hombres y mujeres), los datos que se recogen son los siguientes:

CENSO TOTAL y % DE LA POBLACIÓN DE CEUTA POR AÑOS Y SEXO												
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
38497	38884	39195	38395	38113	38315	38581	38913	39385	40118	41269	42165	42948
51.2%	51.4%	51.5%	51.2%	51.1%	50.9%	50.9%	50.8%	50.9%	51%	51.2%	51.2%	51.1%
36744	36810	36957	36536	36541	36961	37280	37690	38004	38556	39310	40211	41070
48.8%	48.6%	48.5%	48.8%	48.9%	49.1%	49.1%	49.2%	49.1%	49%	48.8%	48.8%	48.9%
75241	75694	76152	74931	74654	75276	75861	76603	77389	78674	80579	82376	84018



Con respecto a los dos periodos anteriormente citados, los datos reflejan que de 2000 a 2007 (1.362 habitantes), el crecimiento poblacional en *hombres* fue de 416; es decir un 1.08%, mientras que el número de *mujeres* ascendió a 946; es decir un 2.57%.

En la segunda etapa (2007-2012) con 7415 nuevos habitantes; 4.035 *hombres*; es decir un 10.56% y 3.380 *mujeres*; es decir un 8.97%.

### 2.2.2.Ceuta: cuatro culturas.

La particular ubicación geográfica de Ceuta ha hecho de su pequeño territorio un lugar codiciado por diferentes pueblos, que se asentaron en él con la finalidad de controlar su dependencia, ya fuera en lo político, lo económico o lo comercial. Con ellos venían sus culturas, sus religiones y su idiosincrasia.

La *Ceuta de nuestros días tiene como base cuatro comunidades diferentes*, con una larga trayectoria a sus espaldas.

La mayoritaria es la de origen español, por tanto de cultura cristiano-occidental, cuyas raíces se hallan en la lejana apertura del Edicto de Milán del 313 y la Basílica Tardorromana de mediados del siglo IV. En minoría durante los siglos de dominación islámica, volvió a ser predominante tras la conquista de la población por la Armada de Juan I de Portugal y así ha continuado hasta nuestros días.

La segunda comunidad en importancia es la islámica, que ocupó la ciudad en el 709 y hubo de abandonarla en 1415, al producirse la conquista lusitana. Después, encontramos algunos musulmanes viviendo en el siglo XVIII, que aumentan con la llegada de los antiguos mogataces, soldados procedentes del Oranesado, para posteriormente consolidarse mediante el alistamiento en los cuerpos militares que admitían tropa extranjera desde finales del siglo XIX. Tienen cementerio y numerosos lugares de culto.

Hablar del judaísmo en Ceuta es entrar en el mundo de las leyendas cristianas y musulmanas. Su presencia ha sido constante, aunque no muy numerosa. Tenían su arrabal en época islámica y continuaron viviendo y comerciando con los portugueses y españoles, no siendo expulsados hasta 1710. Sin embargo, con el movimiento liberal surgido en 1812 vuelven al comercio, e inclusive residir, hasta que fruto de la Guerra de 1859-60 se

autoriza su empadronamiento, contando desde entonces con sinagoga y cementerio propios.

A finales del siglo XX las posibilidades comerciales de la ciudad aumentan y con ellas sus relaciones con otros puertos cercanos como fueron Gibraltar y Tánger. Fruto de esa convivencia fue el tímido asentamiento de la comunidad hindú, dedicada principalmente al comercio, y que hoy en día está totalmente integrada en la población. Muy arraigada en la actualidad, se ha convertido por su número, en la tercera comunidad local. Cuentan con santuarios y crematorio.



En 1998, la Ciudad Autónoma de Ceuta instituyó el Premio Convivencia, dotado con cincuenta mil euros para premiar a *«aquellas personas o Instituciones de cualquier país, cuya labor haya contribuido de forma relevante y ejemplar a mejorar las relaciones humanas, fomentando los valores de justicia, fraternidad, paz, libertad, acceso a la cultura e igualdad entre los hombres»*.

La imagen del Premio se encargó a la escultora ceutí Elena Álvarez Laverón que la plasmó en una escultura de bronce con cuatro grandes figuras horadadas que representan las cuatro etnias predominantes de Ceuta: cristiana, musulmana, judaica e hindú.

Esta escultura, de cuatro metros de altura, se encuentra actualmente en el cruce de las Puertas del Campo, entre la Avenida de España, la Avenida de González Tablas y la Avenida de San Juan de Dios, junto a los Jardines de la República Argentina.

Una réplica de esta escultura se entrega a los galardonados como símbolo representativo del premio.

Los Ceutíes son un *verdadero ejemplo de convivencia religiosa*. Cristianos, musulmanes, hebreos e hindúes pueden disfrutar en plena libertad de sus creencias y de sus templos en ermitas de la época portuguesa hasta mezquitas del siglo XX. La mayoría de los edificios se pueden visitar libremente, aunque algunos requieren cita previa.

## LA COMUNIDAD CRISTIANA EN CEUTA.



En la Ciudad de Ceuta, existen actualmente 7 parroquias, 4 capillas, la Santa Iglesia Catedral y una ermita, en las que se ofrecen a los feligreses devotos las liturgias cristianas.

Los dos centros religiosos más importantes de la comunidad cristiana en Ceuta son: *la santa Iglesia Catedral y el Santuario de de Nuestra Señora de África*.

### **Catedral de Ntra. Sra. de la Asunción**

Levantada sobre la antigua mezquita catedral a finales del siglo XVII, con planos del maestro Juan de Ochoa y consagrada en el XVIII.

Fue reformada a mediados del siglo XX siguiendo las trazas de la Catedral de Cádiz, bajo la dirección del arquitecto José Blein Zarazaga, transformando su fachada, el también arquitecto Hermenegildo Bracons Huguet.

En su interior destacan el retablo barroco de la Capilla del Sagrario, lienzos de Lorente Germán y Tomás Gutiérrez e imágenes del barroco andaluz e imaginería contemporánea



**El Santuario de de Nuestra Señora de África**, tiene una morfología

barroca. Las primeras noticias sobre las obras, se fechan en el último tercio del siglo XVII (1676), cuando hay que habilitar el Santuario como sede del Cabildo catedralicio ante el estado ruinoso de la primitiva iglesia catedral.



Durante la primera mitad del siglo XVIII se realizó un amplio proceso de obras que conserva la fisonomía que presenta actualmente, al menos en su interior. El exterior aunque de estética

dieciochesca, fue remodelado durante los siglos XIX y XX.

Pero si por algo es importante este Santuario es porque alberga en su interior a la patrona de Ceuta, la Virgen Santa María de África, consuelo, amor y esperanza de todos los ceutíes.

Santa María de África, con esta advocación se venera a la Madre de Dios en la Ciudad Autónoma de Ceuta. La historia dice que fue enviada a estas tierras del norte de África por el hijo de don Juan I de Portugal, el infante Don Enrique “el Navegante”, con un mensaje: “*os envió una imagen de la Virgen, asaz devota mía*”.

Es esta una imagen de la virgen Madre, con el cuerpo de Cristo muerto en sus brazos.

En muchas ocasiones ha mostrado la virgen su protección sobre Ceuta, un ejemplo destacado fue cuando ubicada en las murallas, libró a Ceuta y Gibraltar del contagio de la peste, dando voto de acción de gracias la ciudad todos los 9 de febrero.

De su mano izquierda, cuelga un bastón de nudos llamado “Aleo”, se dice que es con el que jugaba el primer gobernador portugués, Pedro de Meneses, cuando le fue ofrecido el gobierno de la Plaza por el rey don Juan I de Portugal. Con este trozo de abedul cuentan las crónicas, juró defender a Ceuta de sus enemigos. Desde entonces es tradicional que el Comandante General de la Ciudad, renueve el juramento y ofrezca el Bastón de mando a la Madre y Patrona.



El 10 de noviembre de 1946, fue coronada canónicamente. Aunque de siempre fue considerada como Patrona de la Ciudad la declaración del patronazgo no fue hecha hasta el 24 de noviembre de 1949. Ostenta también los títulos de Alcaldesa Perpetua, Capitán General de la Plaza y Gobernadora de la Ciudad.

Celebra su novena del 26 de julio al 3 de agosto; el día 4 de agosto víspera de su fiesta se celebra la tradicional ofrenda de flores y el día 5 de agosto celebra una solemne procesión por las calles de la Ciudad, el momento culminante de la misma llega cuando la imagen es vuelta hacia el estrecho (mirando a Gibraltar) en recuerdo del milagro.

## COMUNIDAD ISLÁMICA EN CEUTA

La ciudad autónoma de Ceuta es, con un 42% de su población de confesión musulmana, la región con una mayor presencia en términos relativos de vecinos que predicán el islamismo. A comienzos de 2012 vivían en Ceuta casi 35000 musulmanes, el 90% de ellos (30969) con nacionalidad española, el resto son marroquíes. Para atender las necesidades religiosas en la ciudad autónoma existen 42 mezquitas y 46 entidades sociales y confesionales, pero ningún imán castrense, hospitalario o penitenciario; según los datos del “*estudio demográfico de la población musulmana*” que, a partir del censo cerrado a fecha de 31 de diciembre de 2011, ha elaborado la UCIDE (unión de comunidades islámicas de España).

De estas 42 mezquitas destacan dos por su importancia: *la mezquita de Mulay El Mehdi y la de Sidi Embarek.*

### **Mezquita de Mulay El Mehdi**

Para satisfacer las necesidades espirituales de los musulmanes ceutíes se proyecta en 1939 esta mezquita, con planos del arquitecto municipal José María Tejero y de Benito. Fue *inaugurada el 18 de julio de 1940* en presencia del Jalifa de la Zona del Protectorado español en Marruecos, Muley Ismail ben el Mehdi y del Alto Comisario de España en Marruecos, Carlos Asensio. Presenta evidentes semejanzas estilísticas con la de Sidi Embarek, obra del mismo arquitecto, aunque fue ésta considerada la principal de la población. En los años 90 fue objeto de una importante remodelación que afectó a la decoración del cuerpo del edificio y alminar pero no en su estructura.



## Mezquita de Sidi Embarek.

Lugar santo para los musulmanes ceutíes. Conserva un antiguo morabito (posiblemente del siglo XVIII) que algunos ligan al palacio del Serrallo. Es un monumento que ha sido restaurado en muchas ocasiones en las últimas décadas; en su entorno se encuentra también el cementerio de esta religión.



En 1940, se constuyó una nueva mezquita, con planos del arquitecto municipal José María Tejero y de Benito, de la que sólo se mantiene el alminar. En 1998, se reemplazó el recinto de oración por uno nuevo, con planos de las arquitectas Ana Sales González, María Teresa Cerdeira y Bravo de Mansilla. A este acto acudieron las primeras autoridades civiles y

militares, así como los representantes de las otras tres religiones: catolicismo, judaísmo e hinduismo.

## COMUNIDAD ISRAELITA EN CEUTA

Extraída de la página oficial de la Comunidad Israelita de Ceuta , se adjunta el documento de D. Moisés Gabizón, una importante personalidad dentro de esta comunidad y en la que relata, creo con mucha precisión, cual ha sido la trayectoria de esta comunidad y como está integrada dentro de la ciudad ce Ceuta.

La Comunidad Israelita de Ceuta, hoy integrada en la “Federación de Comunidades Israelitas de España”, es una Entidad Religiosa con personalidad jurídica propia y legalmente establecida en la Ciudad de Ceuta y representa los

intereses religiosos, culturales , así como sociales y económicos derivados de los mismos, a todos sus efectos.

La Comunidad se rige por sus estatutos que basados en la Ley Orgánica de Libertad Religiosa, fueron en su momento aprobados e inscritos en el Mº. de Justicia, en la Dirección General de Asuntos Religiosos donde se encuentra el Registro de Entidades Religiosas no Católica existentes en España con el nº86. Consecuencia de lo anterior, se encuentra adherida al Acuerdo de Cooperación firmado en 1.992, por la mencionada Federación con el Estado Español.

Históricamente hay vestigios de miembros de confesión religiosa israelita en Ceuta desde tiempo inmemorial, y el poeta judeo-español Abraham Ibn Ezra (S. XI), menciona en una de sus poesías a los Judíos de Ceuta. EN el S.XII, es de relieve la existencia del ilustre poeta judeo-español llamado Yosef Yehudá Ben Acnín, conocido por el sobrenombre del “Ceutí”, por haber nacido en esta Ciudad.

En la “Historia de Ceuta” escrita por el autor Correo de Franca, se señala la existencia de un barrio Hebreo en esta ciudad en el año 1.415, situado en el arrabal extramuro al oriente de la Ciudad.

Asimismo nos refiere el mencionado autor, y señalando como base los Reales Libros de archivo de Veeduría y Contaduría de Ceuta, que en época del Gobernador D. Pedro de Meneses del año 1.557, ya existía un floreciente comercio entre España y las Regiones Bereberes en las que tomaban parte los Judíos de Ceuta, que vivían alrededor de un Edificio denominado “Aduana”, donde tenían tiendas y lugar donde celebrar sus ritos religiosos.

Continúan habiendo vestigios históricos de la existencia de israelitas en Ceuta a lo largo del S. XVII y XVIII, según el Libro de los Veedores de Ceuta, donde ya se mencionan apellidos como Israel; Levi Pardo; Hazan, etc.... posteriormente se puede decir que durante todo el S.XIX, existía ya estructurado una Comunidad Religiosa formalmente establecida, e incluso se señala la existencia de cementerio judío en Ceuta en los años 1.848 y posteriores ya hoy desaparecido.

En el S.XX, sus miembros forman parte de la vida social de Ceuta, y en el año 1.924, ya existen concejales que profesan la religión hebrea, como fue D. José Alfón Benoliel, siendo Alcalde D. Remigio Gonzalez. En esta época existió como una Entidad Socio-cultural la Asociación Hispano-Hebrea de Ceuta.

En la época de la monarquía de D. Alfonso XIII, formó parte de la Junta Municipal, D. Salomón Benhamú Chocrón , persona notable de la Comunidad.

En el momento presente existe un Centro Comunal donde se ubica la *Sinagoga "BET-EL"*, inaugurada el 25 de Marzo de 1.971 que es consecuencia de una refundición de tres pequeñas sinagogas existente en la Ciudad anteriormente, y que se encuentra ubicada casualmente en la C/Sargento Coriat, héroe nacional de la 1ª Guerra de Africa, hijo de Ceuta, que formaba parte del Rgto.de Infantería de Ceuta nº60, y de familia de creencia religiosa hebrea.



Ya desde el segundo censo oficial en Ceuta del año 1.866, aparecen apellidos de antecesores de familias hebreas que aún hoy habitan en nuestra Comunidad (Alfón; Bentolila; Benhamú; Coriat; Chocrón; Gabizón; Hazán/Hasán...). Hemos de destacar que la Comunidad tiene una gran vida económica, social y cultural en Ceuta y de armónica convivencia con las demás confesiones religiosas ceutíes.

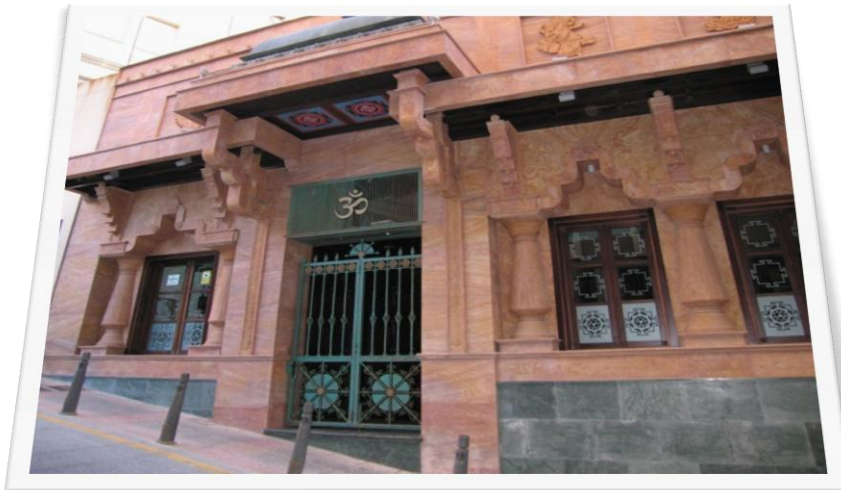
*Fuente: D. Moisés Gabizón*

## LA COMUNIDAD HINDÚ CEUTÍ

Los hindúes se encuentran totalmente integrados en la vida ceutí, estos participan activamente en todas las facetas económicas, sociales, culturales y políticas de la ciudad, aunque como las demás culturas conservan sus costumbres y celebran sus fiestas sin ningún tipo de problemas.

La comunidad ceutí cuenta actualmente con *algo menos de un millar de integrantes* y tienen dos lugares sagrados para realizar sus ritos religiosos.

### Sagrado Templo Hindú de la Ciudad Autónoma de Ceuta



*“El mayor Templo que existe reina sereno en el interior de cada ser humano”.* Pero cuando varias personas se reúnen para compartir su Espacio Sagrado, surge una Unidad todavía mayor que les iguala en

lo Espiritual. Es en ese lugar donde el ruido del mundo no puede entrar, es ese manantial donde brotan la paz y la inocencia que sostienen del mundo. El Templo Hindú de Ceuta es un espacio para compartir, un lugar de unidad para la diversidad. Un espacio para el culto a las Divinidades.

Dirigido por la *comunidad hindú de Ceuta*, el templo también quiere ser práctico y ofrecer infinidad de actividades de la *divulgación de la cultura védica*. Este será un refugio de paz para todos aquellos que la busquen, el hogar del corazón para todos los ceutíes y aquellos amantes de la cultura hindú. El templo hindú de Ceuta es de estilo “Neo Védico” moderno, sigue los cánones

del manual de arquitectura sagrada hindú con granito procedente de la India esculpido en Málaga.

Su interior es de madera, material que se usa casi exclusivamente en el estado de Hierála en el Sur de la India. El altar tiene grabado en sánscrito “graba grifa”. La matriz o centro del templo, está realizado en madera con el piso de mármol siguiendo el estilo del Rajasthan del norte de la India



### **Oratorio Mandhir de Durga Mata**

Este pequeño oratorio Hindú funciona a modo de capilla y es posible verse desde la calle. Toda la imaginería presente en su interior, que además de la propia de la religión Hindú, recoge símbolos e imágenes de las otras religiones presentes en la Ciudad.

#### **2.2.3. Datos de población por comunidades religiosas.**

Al objeto de obtener unos *datos imprescindibles* para confeccionar las conclusiones del presente estudio, como se puede observar en los anexos IV; VI; VII y VIII, envié escrito a la *Excelentísima Consejera de Presidencia Gobernación y Empleo: Yolanda Bel Blanco* (responsable del padrón municipal) y a los presidentes de las comunidades musulmana; hebrea e hindú con el fin de que me facilitaran los *datos relacionados con el número de personas que componen cada una de las comunidades presentes en la ciudad de Ceuta.*

La *consejera de Gobernación* respondió al escrito enviado, alegando de que no disponían de esos datos ya que actualmente al confeccionar el padrón municipal, no se piden datos relativos a la confesión cultural/religiosa de los mismo por motivos legales; del mismo modo las comunidades musulmanes e



hindúes se mostraron en un principio muy interesadas en el estudio y mostraron intención de colaborar facilitando los datos solicitados, aunque destacaban que *no existe un censo oficial con datos reales* y que sólo barajaban *datos estimativos* de los mismos; por el contrario los representantes de la comunidad hebrea desde un primer momento rechazó facilitar dato alguno sobre los miembros que componen esa comunidad, manifestando que no poseen un censo con los datos solicitados.

Con fecha 7/11/2014, reenvié *petición de datos* a los presidentes de las comunidades *hindú y musulmana*. Del presidente de la *comunidad hindú* si recibí *contestación* con los datos solicitados (se detallan posteriormente), pero de la *comunidad musulmana*, *no he recibido contestación alguna*.

Por tales motivos, y ante la *imposibilidad de obtener un censo oficial u oficioso* con los datos relativos a los miembros que forman cada comunidad religiosa, tuve que *indagar y buscar otras fuentes de información* al objeto de obtener *un censo lo más fiable posible* donde se reflejen de la manera más estricta, la población o miembros que componen cada una de las comunidades religiosas que residen en la ciudad de Ceuta.

- La primera fuente de información consultada, es un *estudio* que se llevo a cabo en los años 2000-2001 (el español como segunda lengua, escrito por *M<sup>a</sup> José Navarro del Rey*). En este trabajo se barajaban los siguientes datos referentes a las distintas comunidades: la población *crisiana-europea* sigue siendo mayoritaria representando *el 55,5%* de la población ceutí; le sigue la población *musulmana con un 41%*; la *judeo-hebraica con un 2,5%* y la *hindú-brahmanista con un 1%*.
- La segunda fuente consultada; está recogida de un artículo publicado en un periódico donde *Tomas Barbudo* (en el país digital 9/10/2005) decía que actualmente la población ceutí estaba distribuida: *el 50% de la población es crisiana; el 47% musulmana, el 2% hindú y el 1% hebrea*.
- Una tercera fuente consultada, es el libro: *Ceuta convivencia y conflicto en una sociedad multiétnica*. Autor: *Carlos Rontomé Romero* Edita: Instituto de Estudios Ceutíes 2012. En las páginas 59-62 y 88-89, según *estimación realizada en función al censo electoral del año 2007*:

- La población *crisiana* representa el 60% del total de la población residente en Ceuta.
- La población *musulmana* representa el 37,7% del total de la población residente en Ceuta.
- Actualmente la población *hebrea* está formada por un grupo de de unos 300 individuos, lo que representaría el 0,38% del total de la población residente en Ceuta.
- Al igual que la minoría hebrea, la comunidad hindú posee un número es muy reducido, en la actualidad *apenas alcanza los 300 individuos*, es decir , aproximadamente *un 0.35%*
- También cabe destacar la minoría asiática (china) por su creciente expansión, en el año 2009 alcanzaban los 71 individuos, *un 0.09%*.
- La cuarta fuente consultada ha sido con uno de los responsables de la *Fundación Premio Convivencia*. Este haciendo hincapié en que no existen datos reales u oficiales del número de individuos que forman parte de cada comunidad, destaca que los datos estimativos que ellos barajan sobre una población de 86000 habitantes son: “*comunidad crisiana el 57%; comunidad musulmana el 39,8%; la comunidad hebrea el 1.4% y la comunidad hindú el 1%*”.
- Para intentar conocer el verdadero alcance de la *población musulmana en Ceuta*, consulté una publicación de carácter anual que edita el Observatorio Andalusi y la UCIDE (Unión de Comunidades Islámicas de España), de esta pude extraer la siguiente información:

Pobl.	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Total	75241	75694	76152	74931	74654	75276	75861	76603	77389	78674	80579	82376	84018
Musul				25568		29985	30110	30537		30050	33961	35894	35979
%				34.1		39.8	39.7	39.9		38.2	42.1	43.6	42.8

Fuente: INE y observatorio andalusi

Según estos datos, estaríamos hablando de una *población media del 40%*.

- De la página oficial del INE (Instituto Nacional de estadística) se han recogido los datos correspondientes a los ciudadanos chinos empadronados en la ciudad de Ceuta:

Población	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
total	75241	75694	76152	74931	74654	75276	75861	76603	77389	78674	80579	82376	84018
Chinos	13	17	20	22	25	28	37	43	53	71	85	93	102
%	0.02	0.02	0.03	0.03	0.03	0.04	0.05	0.06	0.07	0.09	0.1	0.1	0.1

Fuente: INE

Según estos datos, estaríamos hablando de una población media del 0.06%.

- **En contestación a email enviado al “presidente de la comunidad hindú” en Ceuta, Sr. Ramesh, solicitando datos sobre el número de personas que incluyen la población hindú en Ceuta, reenvía la siguiente información:**
  - “Como te comente no tenemos un censo de la población hindú en Ceuta. Actualmente seremos alrededor de 650, teniendo en cuenta que tenemos registrado en nuestra base de datos como miembros de la sociedad 152 matrimonios con una media de dos hijos por matrimonio hace 608 personas y deo unas 42 personas entre viudos y viudas y un posible margen de error”.

Según esta información recibida, estaríamos hablando de una población media de un 0.77%.

Si tenemos en cuenta los datos recogidos en las cinco fuentes consultadas (en distintos periodos de tiempo) y hacemos una media aritmética para evitar los cambios poblacionales que se hayan producido a lo largo de los años de estudio (2000-2012):

comunidad	Año 2000	Año 2005	Año 2007	Comunidades	Año 2014	MEDIA
Cristiana	55.5%	50%	60%		57%	55.6%
Musulmana	41%	47%	37.7%	40%	39.8%	41.1%
Hebrea	2.5%	1%	0.38%		1.4%	1.3%
Hindú	1%	2%	0.35%	0.77%	1%	1%
China						
Fuente INE años 2000-2012						0.06%

Como se puede observar en la tabla, se obtienen los siguientes resultados:

- **Población cristiana:**
  - En función a los datos recogidos en las distintas fuentes consultadas, daría una media para la población cristiana del 55.6%.

- *Población musulmana:*
  - En función a los datos recogidos en las distintas fuentes consultadas, daría una media para la *población musulmana del 41.1%*.
- *Población hebrea:*
  - En función a los datos recogidos en las distintas fuentes consultadas, daría una media para la *población hebrea del 1.3%*.
- *Población hindú:*
  - En función a los datos recogidos en las distintas fuentes consultadas, daría una media para la *población hindú del 1%*.
- *Población china:*
  - En función a los datos recogidos en la fuente consultada, el INE daría una media para la *población china del 0.06%*.

Si tenemos en cuenta que trabajamos con *una población media de 77.496 personas*, esto hace que cada comunidad, esté representada por:

**Tabla 1 Distribución poblacional Ceuta.**

<b>Comunidad</b>	<b>cristiana</b>	<b>musulmana</b>	<b>hebrea</b>	<b>hindú</b>	<b>china</b>
<b>%</b>	<b>55.6</b>	<b>41.1</b>	<b>1.3</b>	<b>1</b>	<b>0.06</b>
<b>personas</b>	<b>43088</b>	<b>31851</b>	<b>1007</b>	<b>775</b>	<b>46</b>

#### 2.2.4. Análisis del entorno vial.

Dos de las características principales de esta Ciudad y que hemos destacado anteriormente son valores como el *respeto y el compartir*, pues bien, y concretamente en el tema que nos ocupa, los integrantes de *estas cuatro culturas (cristiana, musulmana, hebrea e hindú)*, *comparten un espacio muy peculiar y complejo, las vías urbanas* de esta ciudad por donde transitan a diario, peatones y conductores al volante de sus vehículos, donde el *respeto a los demás usuarios* es uno de los valores más demandados en la seguridad vial.

## 2.2.5. Densidad y parque automovilístico

Ceuta presenta unas características muy peculiares que hacen del tráfico rodado uno de los principales problemas de la ciudad.

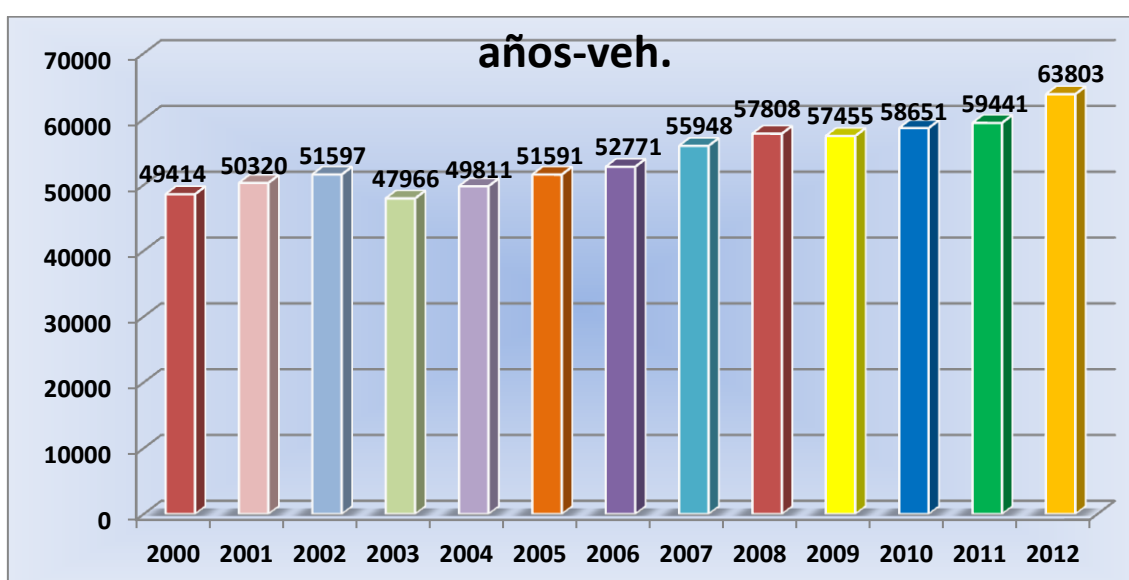
Ceuta tiene una *superficie total de 19.6 Km<sup>2</sup>*, y cuenta con un parque de vehículos de *63.803 a 31 de enero de 2012* (según fuentes de la Jefatura Provincial de Tráfico de la Ciudad de Ceuta), lo que implica que existen unos *3.255 vehículos por Km<sup>2</sup>*; con estos datos es lógico pensar que el tráfico en la ciudad es muy denso y complicado.

Si a todo esto, súmanos el parque de vehículos flotante, es decir, los *vehículos que circulan por Ceuta procedentes de Marruecos*, estas cifras aumentan considerablemente (según fuentes de la Delegación del Gobierno, son aproximadamente *4.000 a 5.000 los vehículos que cruzan la frontera cada día*).

Si tenemos en cuenta el *total de vehículos matriculados en la ciudad de Ceuta*, el parque automóvil queda reflejado en la siguiente tabla gráfica:

AÑO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
TOT	49414	50320	51597	47966	49811	51591	52771	55948	57808	57455	58651	59441	63803
INCRE		2.4	4.4	-2.9	0.8	0.4	6.8	13.2	17	16.3	18.7	20.3	29.1

INCREMENTO EN %; CON RESPECTO AL AÑO 2000



Fuente: anuario estadístico general de la DGT.

Como se puede observar, la evolución del número de vehículos matriculados en la ciudad de Ceuta durante el periodo de estudio, presenta

unos datos bastante significativos ya que como se puede observar hasta el año 2006 se recogen unos datos con altibajos, incluso con un retroceso en el número de matriculaciones en el 2003 (-2.9%); a partir del año 2006 el incremento es bastante notable con un 6.8%; pero es a partir del año 2007 que casi duplica al crecimiento de 2006 con un 13.2% cuando las matriculaciones alcanzan un porcentaje importante y a partir de aquí el crecimiento casi se estabiliza hasta llegar al 2012 con un incremento del 29.1% con respecto al año 2000.

A continuación se va a detallar esta evolución según el tipo de vehículo:

**PARQUE AUTOMOVILÍSTICO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA**

AÑO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
FURG-	4289	4578	4866	5080	5384	5786	6165	6702	7102	7334	7505	7595	7729
%	8.7	8.7	8.9	9.9	10.1	10.5	10.9	11.2	11.5	11.9	12	12	12.1
BUS	59	59	61	63	66	67	65	62	62	67	62	57	57
%	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.1	0.09	0.09
TURIS	38746	39870	40774	37013	38227	39052	39074	40758	41673	40596	41073	41333	41469
%	78.4	75.6	74.9	72.4	71.8	70.7	69.2	67.9	67.3	66	64.1	65.2	65
MOTO	5172	5347	5409	5248	5527	5996	6616	7542	8031	8451	8984	9436	9744
%	10.5	10.1	9.9	10.3	10.4	10.9	11.7	12.6	13	13.7	14.3	14.9	15.3
OTROS	338	466	517	562	607	690	851	1101	1152	1007	1027	1020	987
%	0.7	0.9	0.9	1.1	1.1	1.2	1.5	1.8	1.2	1.6	1.6	1.6	1.5
CICLO	810	2387	2863	3124	3413	3615	3716	4081	4112	4081	3994	3908	3817
%	1.6	4.5	5.3	6.1	6.4	6.5	6.6	6.8	6.6	6.6	6.4	6.2	6
TOTAL	49414	52707	54460	51090	53224	55206	56487	60029	61920	61536	62645	63349	63803

Fuente: anuario estadístico general de la DGT.

Si tenemos en cuenta la tabla anterior podemos destacar *algunos datos* importantes con respecto al *parque automovilístico de la ciudad de Ceuta* durante el periodo de estudio 2000-2012:

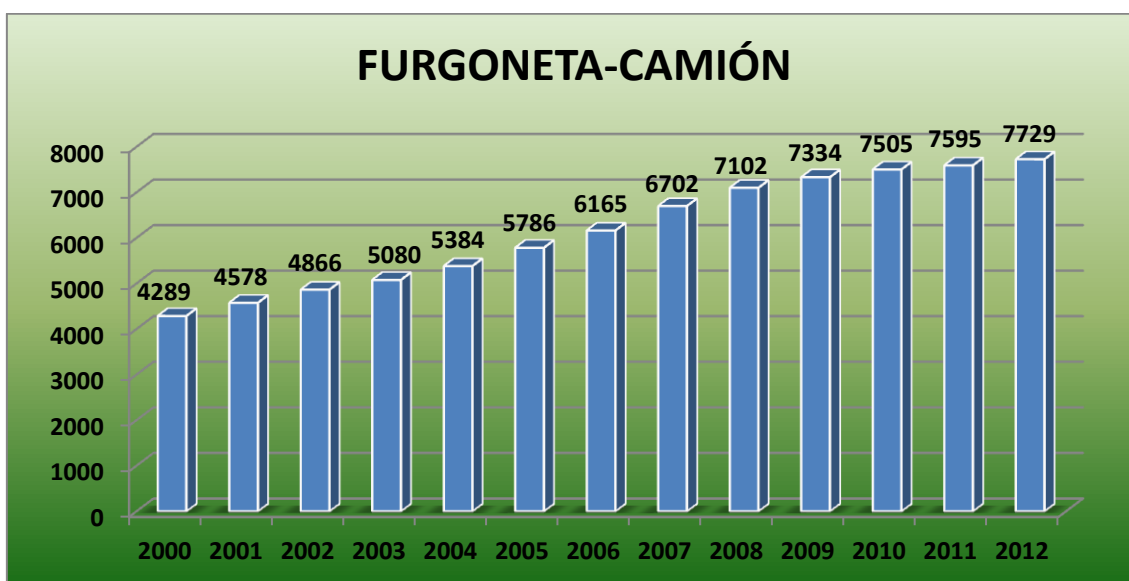
- Con respecto al tipo de vehículo “*furgoneta-camión*”, este representa el *10.7% del parque automovilístico*.
- Con respecto al tipo de vehículo “*autobuses*”, este representa el *0.1% del parque automovilístico*.
- Con respecto al tipo de vehículo “*motocicletas*”, este representa el *12.1% del parque automovilístico*.
- Con respecto al tipo de vehículo “*turismos*”, este representa el *70% del parque automovilístico*.
- Con respecto al tipo de vehículo “*ciclomotor*”, este representa el *6.2% del parque automovilístico*.

- Con respecto al tipo de vehículo “*otros vehículos*”, estos representan el **1.3% del parque automovilístico**.

A continuación, se realiza un análisis detallado del *incremento* sufrido por los distintos *tipos de vehículos durante el periodo de estudio*:

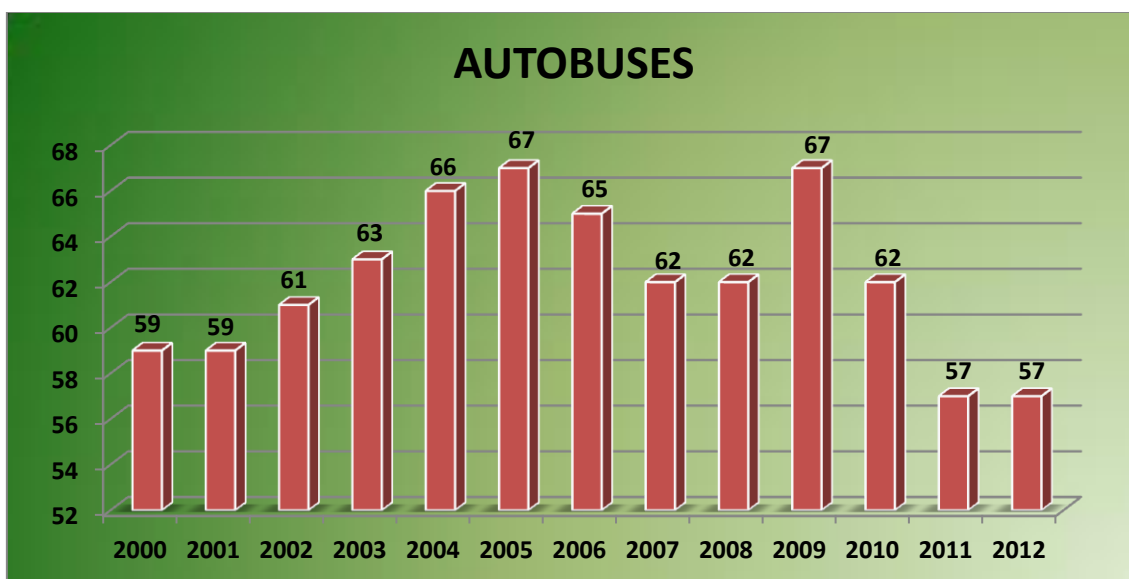
AÑO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
FURG-CAM.	4289	4578	4866	5080	5384	5786	6165	6702	7102	7334	7505	7595	7729
INCREMENTO		6.7	13.5	18.4	25.5	34.9	43.7	56.3	65.6	71	75	77.1	80.2

**INCREMENTO EN %; CON RESPECTO AL AÑO 2000**



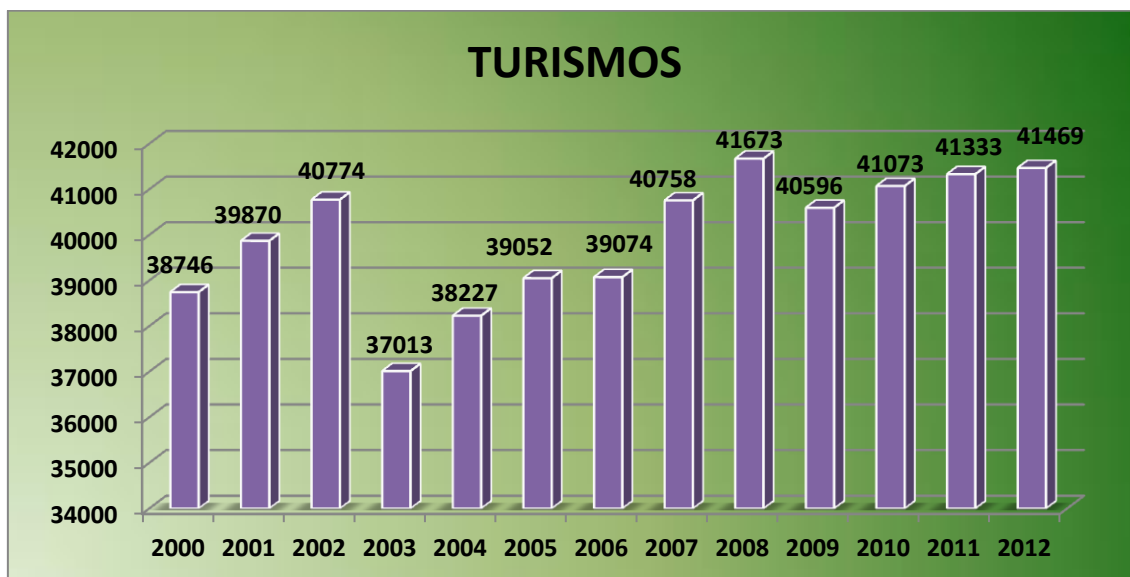
AÑO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
BUS	59	59	61	63	66	67	65	62	62	67	62	57	57
INCREMENTO		0	3.4	6.8	11.9	13.6	10.2	5.1	5.1	13.6	5.1	-3.4	-3.4

**INCREMENTO EN %; CON RESPECTO AL AÑO 2000**



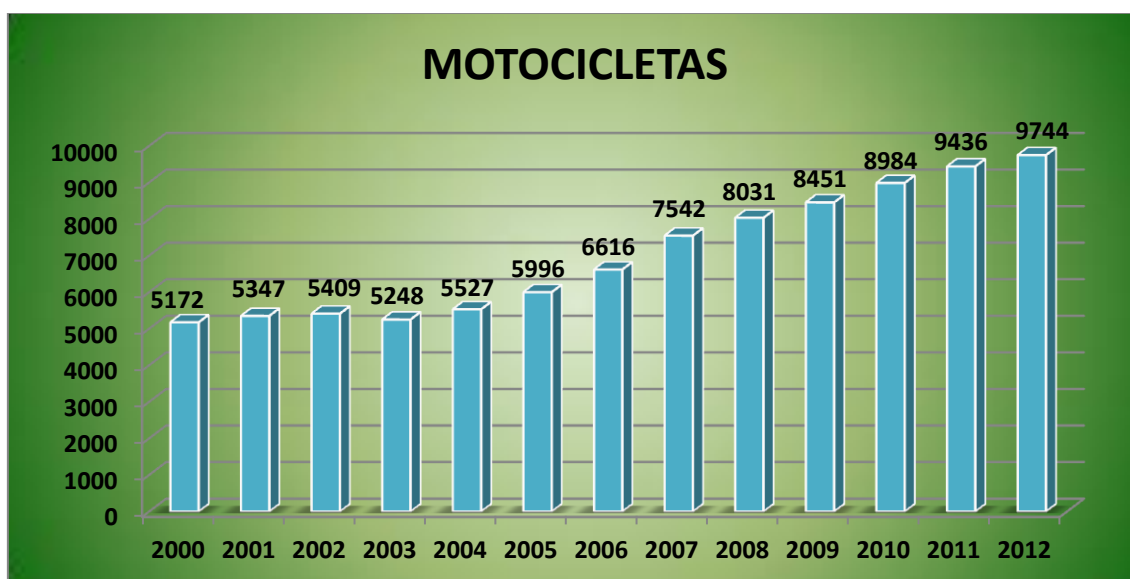
AÑO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
TURIS	38746	39870	40774	37013	38227	39052	39074	40758	41673	40596	41073	41333	41469
INCR		2.9	5.2	-4.5	-1.3	0.8	0.8	5.2	7.5	4.8	6	6.7	7

INCREMENTO EN %; CON RESPECTO AL AÑO 2000



AÑO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
MOTO	5172	5347	5409	5248	5527	5996	6616	7542	8031	8451	8984	9436	9744
INCREMENTO		3.4	4.6	1.5	6.9	15.9	27.9	45.8	55.3	63.4	73.7	82.4	88.4

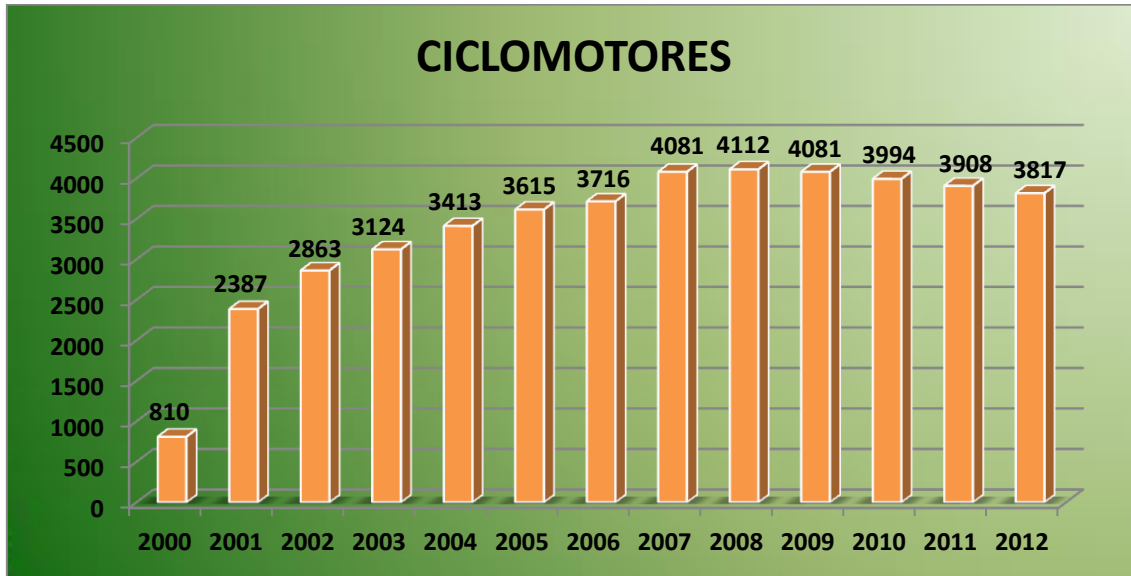
INCREMENTO EN %; CON RESPECTO AL AÑO 2000





AÑO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
CICLOMOTOR	810	2387	2863	3124	3413	3615	3716	4081	4112	4081	3994	3908	3817
INCREMENTO				9.1	19.2	26.3	29.8	42.5	43.6	42.5	39.5	36.5	33.3

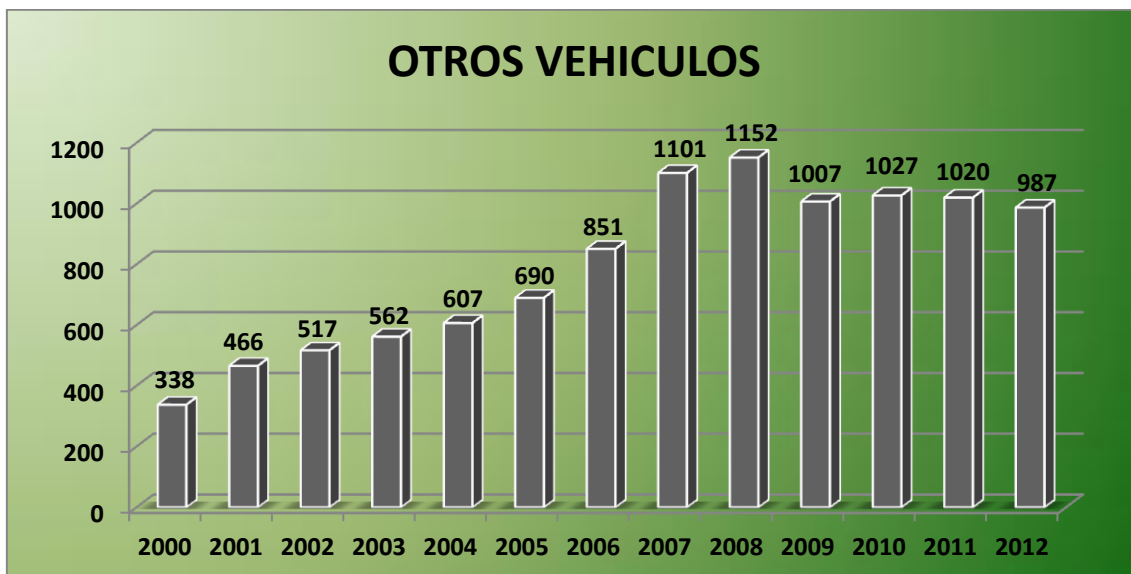
INCREMENTO EN %; CON RESPECTO AL AÑO 2002



El Reglamento general de Vehículos, RD 2822/98 de 23 de diciembre, introdujo, entre 33 otras medidas, la obligatoriedad de matriculación en las Jefaturas Provinciales de Tráfico de los ciclomotores, por lo que desde 1999 aparecen en este anuario estadístico tablas relativas a su matriculación. Se toma como dato de referencia el año 2002 ya que aunque a partir de 1998 era obligatorio matricular todos los ciclomotores con matrícula de la ciudad de residencia por una estatal; se dio un plazo en función de la terminación de la matrícula que tuviese al objeto de que no se colapsara.

AÑO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
OTROS	338	466	517	562	607	690	851	1101	1152	1007	1027	1020	987
INCREMENTO		37.9	53	66.3	79.6	104.1	151.8	225.7	240.8	197.9	203.8	201.7	192

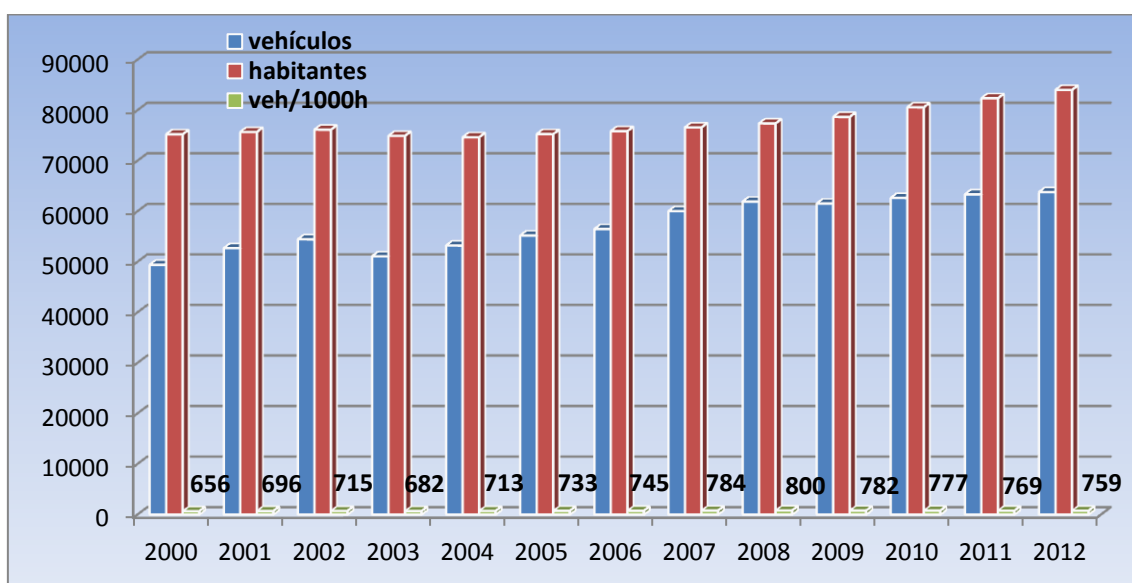
INCREMENTO EN %; CON RESPECTO AL AÑO 2000



Si analizamos los datos obtenidos sobre el incremento sufrido por los distintos tipos de vehículos durante el periodo de estudios (años 2.000-2.012), destacan:

- Con respecto al tipo de vehículo “*furgoneta-camión*”, estos han sufrido un *incremento del 80.2% del parque automovilístico*.
- Con respecto al tipo de vehículo “*autobuses*”, estos son los únicos vehículos que han sufrido un *decrecimiento* durante el periodo de estudio con un *-3.4% del parque automovilístico*.
- Con respecto al tipo de vehículo “*turismos*”, estos han sufrido un *incremento del 7% del parque automovilístico*.
- Con respecto al tipo de vehículo “*motocicletas*”, estos han sufrido un *incremento del 88.4% del parque automovilístico*.
- Con respecto al tipo de vehículo “*ciclomotores*”, estos han sufrido un *incremento del 33.3% del parque automovilístico*.
- Con respecto al tipo de vehículo “*otros vehículos*”, estos son los que han sufrido un mayor *incremento con un 192% del parque automovilístico*.

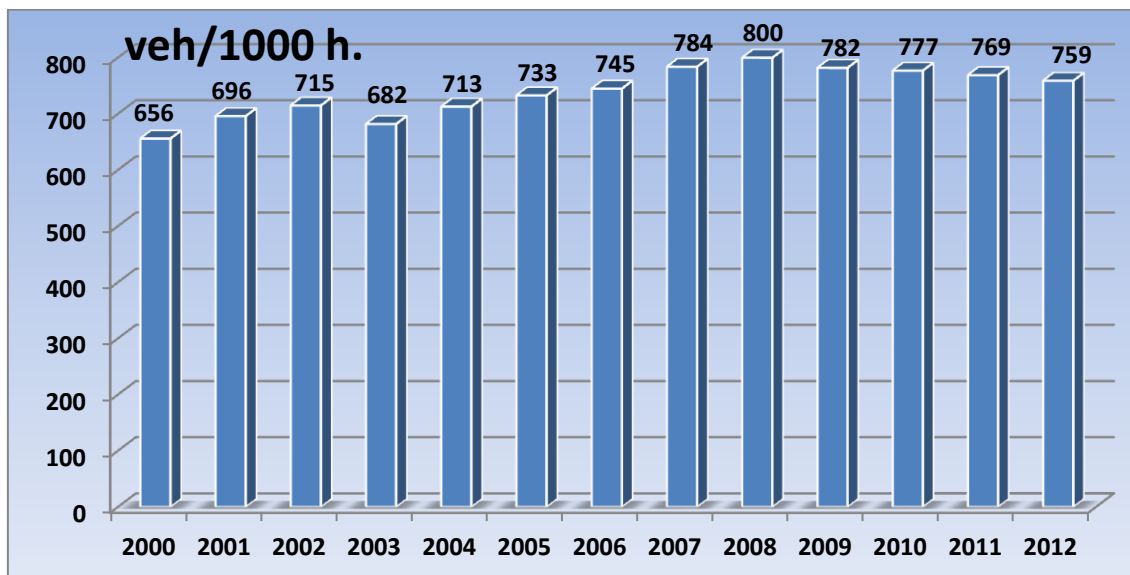
COMPARATIVA VEHÍCULOS POR CADA 1000 HABITANTES												
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
49414	52707	54460	51090	53224	55206	56487	60029	61920	61536	62645	63349	63803
75241	75694	76152	74931	74654	75276	75861	76603	77389	78674	80579	82376	84018
656	696	715	682	713	733	745	784	800	782	777	769	759



### Evolución número de vehículos por cada 1.000 habitantes

AÑO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
TOTAL	656	696	715	682	713	733	745	784	800	782	777	769	759
INCREMENTO		6.1	9	4	8.7	11.7	13.6	19.5	22	19.2	18.4	17.2	15.7

INCREMENTO EN % TOMANDO COMO REFERENCIA LOS VALORES DE 2000.



### ➤ CENSO DE CONDUCTORES.

#### CENSO DE CONDUCTORES EN CEUTA DISTRIBUIDOS POR SEXOS

AÑO	HOMBRE	MUJER	TOTAL	% HOMBRE	% MUJER
2000	30855	10690	41545	74.27	25.73
2001	31032	11026	42058	73.78	26.22
2002	31129	11416	42545	73.17	26.83
2003	31232	11767	42999	72.63	27.37
2004	32017	12343	44360	72.18	27.82
2005	32596	12931	45527	71.60	28.40
2006	32781	13474	46255	70.87	29.13
2007	33108	14015	47123	70.26	29.74
2008	31530	14847	46377	67.99	32.01
2009	31717	15311	47028	67.44	32.56
2010	31409	15512	46921	66.94	33.06
2011	31756	16048	47804	66.43	33.57
2012	31945	16393	48338	66.09	33.91

Fuente: anuario estadístico DGT.

Si tenemos en cuenta la tabla anterior podemos destacar tres datos importantes con respecto al censo de conductores durante el periodo de estudio 2000-2012: primero que *más de la mitad de la población ceutí posee algún tipo de permiso que habilita para conducir* (el 57.53%) y segundo que las

mujeres con un incremento total de 5703 nuevos conductores, han obtenido un crecimiento del 53.35%; mientras que los hombres con 1090 nuevos conductores la subida tan solo ha sido de un 3.53% y tercero, los hombres con 31945 (66.09%), casi duplican como conductores a las mujeres que tan solo cuentan con 16393 conductoras (33.91%).

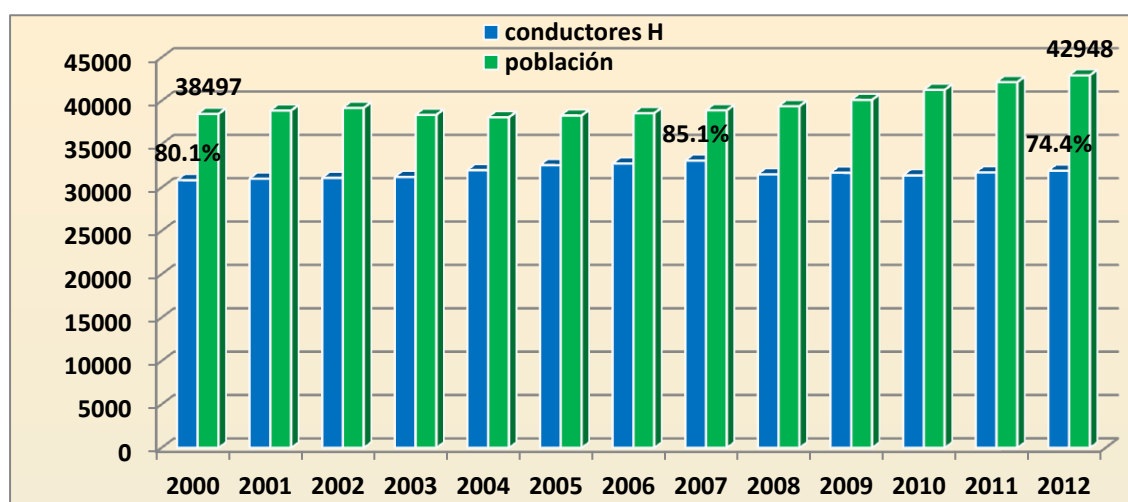
Si realizamos una comparativa entre el censo total de habitantes por sexos y el número de conductores igualmente por sexos, los datos que se reflejarían son los siguientes:

CENSO TOTAL y % DE CONDUCTORES EN LA POBLACIÓN DE CEUTA POR AÑOS Y SEXO												
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
30855	31032	31129	31232	32017	32596	32781	33108	31530	31717	31409	31756	31945
38497	38884	39195	38395	38113	38315	38581	38913	39385	40118	41269	42165	42948
80.1%	79.8%	79.4%	81.3%	84%	85.1%	85%	85.1%	80.1%	79.1%	76.1%	75.3%	74.4%
10690	11026	11416	11767	12343	12931	13474	14015	14847	15311	15512	16048	16393
36744	36810	36957	36536	36541	36961	37280	37690	38004	38556	39310	40211	41070
29.1%	29.9%	30.9%	32.2%	33.8%	35%	36.1%	37.2%	39.1%	39.7%	39.5%	39.9%	39.9%

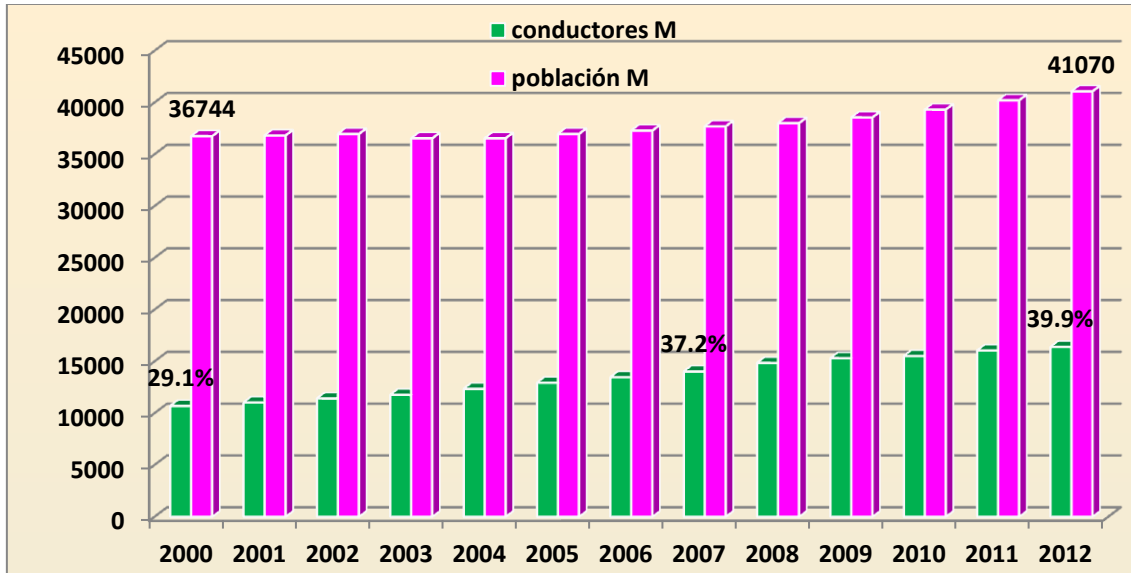
LEYENDA: CONDUCTOR HOMBRE. CONDUCTOR MUJER. POBLACIÓN.

Se reflejamos los datos en un gráfico, se puede observar con más claridad las conclusiones reflejadas.

CENSO TOTAL y % DE CONDUCTORES EN LA POBLACIÓN DE CEUTA POR HOMBRES												
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
30855	31032	31129	31232	32017	32596	32781	33108	31530	31717	31409	31756	31945
38497	38884	39195	38395	38113	38315	38581	38913	39385	40118	41269	42165	42948
80.1%	79.8%	79.4%	81.3%	84%	85.1%	85%	85.1%	80.1%	79.1%	76.1%	75.3%	74.4%



CENSO TOTAL y % DE CONDUCTORES EN LA POBLACIÓN DE CEUTA POR MUJERES												
2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
10690	11026	11416	11767	12343	12931	13474	14015	14847	15311	15512	16048	16393
36744	36810	36957	36536	36541	36961	37280	37690	38004	38556	39310	40211	41070
29.1%	29.9%	30.9%	32.2%	33.8%	35%	36.1%	37.2%	39.1%	39.7%	39.5%	39.9%	39.9%



Si tenemos en cuenta los datos de referencia entre conductores hombre-población *hombre*, se puede observar como en el año 2000 existía un 80.1% de conductores hombres con respecto a la población del mismo sexo, mientras que en el año 2012 la cifra baja hasta un 74.4%; es decir que se ha producido una caída del 7.1%. Si tomamos como referencia los datos totales, en el año 2000; 30855 hombres poseían algún tipo de permiso para conducir vehículos, si observamos la evolución sufrida en el año 2012 el número de mujeres que poseían algún tipo de permiso ascendió hasta los 31945; esto quiere decir que han tenido *un incremento del 3.5%*.

Sin embargo si observamos los datos referentes a las *conductoras* y población del mismo sexo, en el año 2000 solo existía 29.1%, mientras que en el año 2012 arroja un notable incremento hasta el 39.9%; esto quiere decir que se ha producido un incremento positivo del 37.1%. Si tomamos como referencia los datos totales, en el año 2000; 10690 mujeres poseían algún tipo de permiso para conducir vehículos, si observamos la evolución sufrida en el año 2012 el número de mujeres que poseían algún tipo de permiso ascendió hasta los 16393; esto quiere decir que han tenido *un incremento del 53.3%*.

Como *conclusión* de estos datos, podemos destacar dos aspectos importantes; primero, si observamos los datos de referencia a 2012, el 74.4% de la población masculina posee algún tipo de permiso para conducir vehículos, mientras que en las mujeres la cifra alcanza el 39.9%; segundo, con los datos reflejados durante el periodo de estudio (2000-2012), en los conductores *hombres* con algún tipo de permiso hubo un incremento del 5.3%, mientras que durante el mismo periodo, en las *mujeres* el incremento fue del 53.3%.

#### 2.2.6.Red viaria.

Si tenemos en cuenta las conclusiones obtenidas en el apartado anterior (*parque automovilístico y número de conductores*) y las *características peculiares de la red viaria* de la ciudad de Ceuta, se pueden extraer una serie de apreciaciones:

Por un lado, Ceuta posee una única red de comunicación de *ámbito supralocal*, es decir, el tránsito centro ciudad-campo exterior y campo exterior-centro ciudad se lleva a cabo a través de *dos antiguos puentes*, los cuales se colapsaban con gran facilidad, sobre todo en lo que a las "*horas punta*" se refieren. Estos puentes se convertían en *dos embudos* que no podían soportar la gran cantidad de vehículos que a través de las diferentes redes viales a ellos accedían.

Todas las carreteras de comunicación son propiedad de la ciudad Autónoma de Ceuta, exceptuando dos, las cuales pertenecen al Estado y que son las que unen el puerto con la frontera del Tarajal (*N-352*) y la que comunica el Campo Exterior con la barriada de Benzú (*N-356*).

La *red viaria* de la ciudad se estructura en *ejes principales* (longitudinales y transversales) que comunican las distintas zonas de la Ciudad y que, a su vez, *se interconectan con una red secundaria* de vías que se diversifican para *dar cuerpo a las diferentes barriadas y casco antiguo*.

En lo que a circulación de vehículos a motor por la Ciudad de Ceuta se refieren, cabe destacar *tres aspectos fundamentales*.

- *Un antes y un después de las infraestructuras viarias.*
- *Atascos y pocos estacionamientos en el centro de la Ciudad.*

- *Concentración de vehículos en las distintas zonas de la Ciudad.*

### **Un antes y un después de las infraestructuras viarias.**

Como hemos destacado en apartados anteriores, el centro de la ciudad concentra la mayor parte de la actividad empresarial, sanitaria y educativa de la ciudad, esto hace que aproximadamente el 90 % del tránsito de vehículos discurren por ella. En este apartado, cabe destacar *un antes*, en el que Ceuta con el volumen de tráfico aproximado a *3.000 vehículos/Km<sup>2</sup>*, sólo contaba con *dos puentes de un solo sentido que conectaban el centro de la ciudad y el campo exterior, uno para la entrada a la ciudad y otro para la salida.*

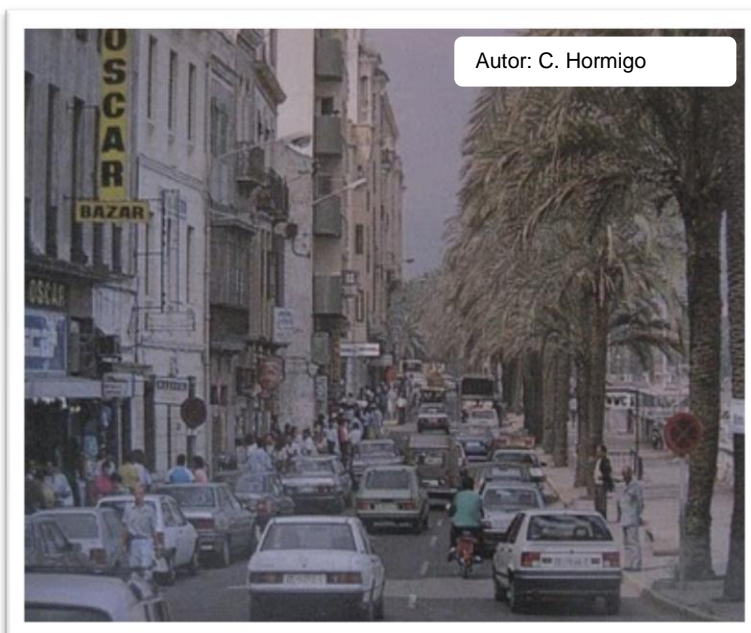
El primero de ellos para la *entrada al centro de la ciudad*, el "*Puente de la Virgen de África*), es propiedad del Estado (N 352) cuenta con dos carriles, a él accedía todo el tráfico rodado procedente del campo exterior y de la Frontera. Si a esto le añadimos que el citado puente confluye en un *cuello de botella* (una rotonda con una fuente) donde encontramos la entrada al centro urbano e igualmente la salida del centro de la ciudad hacia el puerto, frontera y campo exterior. Esta circunstancia se traducían en números atascos y aglomeraciones de vehículos, sobre todo en las *horas punta* (entrada de la actividad laboral, colegios o celebración de fiestas patronales).

La circulación de vehículos por el *casco urbano del centro de la ciudad*, también es digna de mencionar. Destacar que la calle principal del centro "*la calle Real*" de un solo carril; con una importante actividad comercial y peatonal; con un *volumen de tráfico elevado y con pocas zonas de estacionamiento; si a esto le añadimos que las calles paralelas son innumerables bifurcaciones de callejuelas estrechas*, en las que el paso de los vehículos es bastante complicado. Atendiendo al coctel señalado (abundante tráfico, poco estacionamiento y calles estrechas), *circular por el casco urbano a ciertas horas era una tarea ardua complicada.*

El segundo de estos puentes, el "*Puente del Cristo*" (para la salida del centro de la ciudad hacia el campo exterior, la frontera y el puerto), es propiedad de la Ciudad e igualmente de dos carriles. La intensidad de tráfico

que recibía este, se puede observar perfectamente en la fotografía adjunta, era un caos, sobre todo en horas punta (salida de actividad comercial, colegios o fiestas patronales que se realizan en el centro de la ciudad).

La calle que se puede observar en la fotografía, es el “*Paseo de las Palmeras*”; era una de las calles más importantes de la Ciudad en cuanto a actividad comercial se refiere, y además a ella confluían todos los vehículos que salían del centro de la ciudad



con dirección al campo exterior, el puerto o la frontera; y por si no fuera suficiente, a ella confluía además, una calle estrecha que servía de escape a los vehículos que venían de la frontera y que pretendían acceder a Puerto o campo exterior, sin pasar por el centro de la ciudad.

El *después*, en lo que a infraestructuras viarias nos referimos, queda reflejada de una manera clara en la fotografía que se adjunta. Se trata del *desdoblamiento del paseo de las Palmeras*. Obra que por orden FOM/556/2002 de 26 de febrero, aprobaba definitivamente la modificación del plan general de ordenación urbana de Ceuta, relativa al proyecto de *desdoblamiento del paseo de las Palmeras*. Esta modificación tenía como finalidad plantear





un vial alternativo al actual paseo de las Palmeras, el cual forma parte de la red viaria principal de la ciudad y sirve de conexión entre el istmo del monte Hacho y el continente, así como entre las diversas instalaciones portuarias existentes en aquella.

La *justificación del proyecto* venia dada porque “*en la actualidad todo el tráfico proveniente del este desemboca en este paseo, cuya escasa sección constituye un cuello de botella circulatorio que desemboca en la calle Edrissis y en el puente del Cristo*”, la propuesta de modificación consiste específicamente en:

- a) la continuación de la avenida de la Compañía de Mar con un nuevo vial de cuatro carriles situado sensiblemente en la cota de los muelles del puerto deportivo, que conecta con la parte oeste.
- b) La utilización del paseo de las Palmeras para tráfico restringido a residentes de la zona y para uso peatonal.
- c) La conexión del nuevo vial con la plaza de la Constitución.
- d) La creación de un nuevo puente sobre el foso navegable de las Murallas Reales.

Esta importante obra, aunque no ha paliado los importantes problemas de tráfico con los que contaba la ciudad, si ha permitido al menos que se cuente con este vial de cuatro carriles (dos de



entrada al centro de la ciudad y dos de salida desde el centro al campo exterior, puerto y frontera) que sirven para descongestionar de alguna manera la entrada y salida del centro de la ciudad. Como digo no ha conseguido solucionar del todo el problema del tráfico porque el mayor problema “*el cuello de botella*” no se ha solucionado, convergiendo en una especie de rotonda en la *plaza de la Constitución* tanto los vehículos que acceden al centro de la ciudad provenientes del puente de la Virgen de África y los que lo hacen a través de este nuevo vial y además los vehículos que quieren abandonar el centro para dirigirse al campo exterior, puerto y frontera.

Igualmente, en este después hay que hacer mención a que la *circulación por el centro de la ciudad* (Revellín - calle Real) es prácticamente imposible ya que ha sido *peatonalizada* en gran parte o *semipeatonalizada* (ya que solo se permite el paso a S.P; vehículos de emergencia y residentes). De esta manera la circulación por el casco antiguo solo se lleva a cabo a través de las callejuelas anteriormente descritas, aunque actualmente ensanchadas al cambiar las pocas zonas de estacionamientos por aceras y calzadas un poco más anchas.

### **Atascos y pocos estacionamientos.**

Otro aspecto a reseñar en este después, es la problemática de *los estacionamientos*, si antes era complicado estacionar el vehículo en la zona centro, hoy día es prácticamente imposible debido por un lado a la peatonalización del mismo, así como por el ensanche de las callejuelas interiores. Para intentar paliar este problema del aparcamiento, la ciudad ha realizado una fuerte inversión, ampliando viales y la construcción de cuatro aparcamientos subterráneos en el centro de la ciudad, aunque hay que decir que a ciertas horas del día y sobre todo en fechas señaladas, no son suficientes (completo) para el gran volumen de vehículos que intentan desesperadamente estacionar su vehículo.

En lo que se refiere a la circulación por el *Campo Exterior*, hay que decir, que no hay que destacar graves problemas de atascos ya que las distintas barriadas están bien comunicadas por avenidas que canalizan todo el tráfico

hasta llegar a la zona centro. El grave *problema* que tiene esta zona de la ciudad es la del *aparcamiento* para la gran cantidad de vehículos que los ciudadanos utilizan para acceder a sus lugares de trabajo. Hay que destacar que la mayoría de las barriadas del campo exterior, cuentan con un gran volumen de viviendas bastante antiguas, sin garajes subterráneos ni grandes zonas para el estacionamiento (en la que fácilmente cada familia tiene dos vehículos); esto hace que los vecinos a mediodía o a la caída de la tarde – noche cuando vuelven a sus domicilios tras la jornada laboral, tengan que ingeniárselas como puedan para poder estacionar sus vehículos.

Para intentar paliar este grave problema, a finales de 2010, la ciudad ha iniciado el denominado “*plan aparca*”, en la que pretende crear en 3 barriadas importantes casi 800 plazas de estacionamiento en parkings subterráneos. Con este plan pretende minimizar los graves problemas de estacionamiento con los que cuenta la ciudadanía de estas barriadas periféricas.

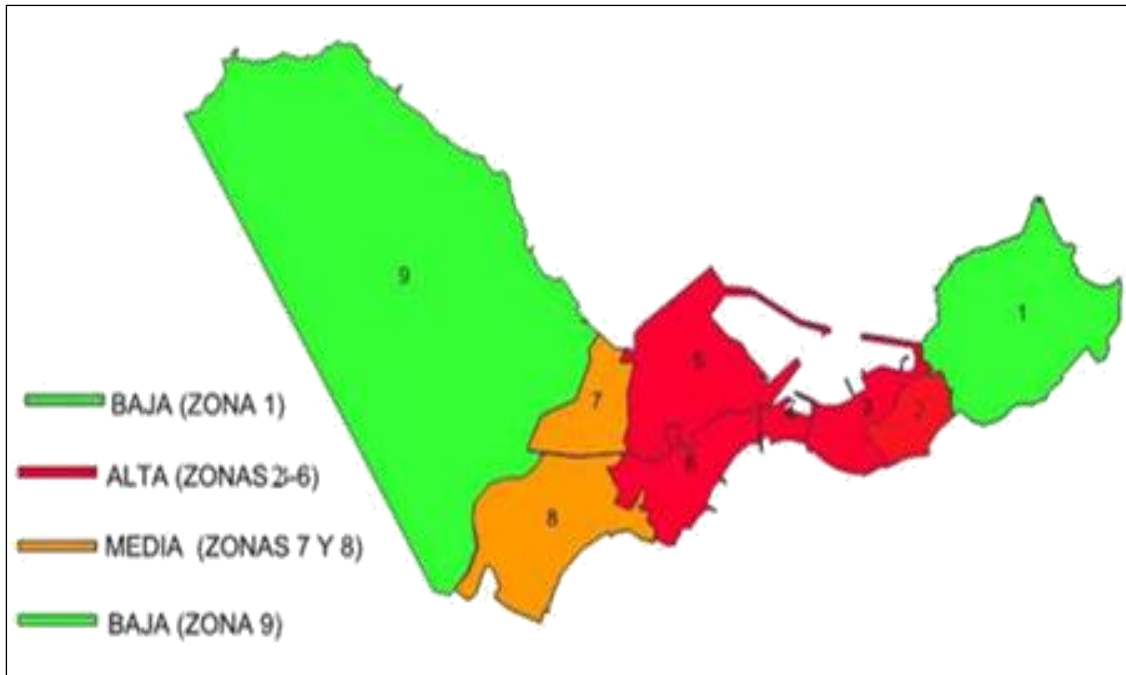
### **Concentración de vehículos en las distintas zonas de la Ciudad.**

Como destacamos en apartados anteriores, Ceuta cuenta con una superficie de *19,6 Km<sup>2</sup>* de esta hay que destacar que el *63,2 %* es zona forestal, y sólo el *34,5 %* es superficie artificial, esto significa que los vehículos circulan por un área muy reducida (*6,76 Km<sup>2</sup>*) alcanzando cifras “escalofriantes” de densidades de tráfico (*8.720 vehículos/Km<sup>2</sup>*).

Si además súmanos el parque móvil flotante, es decir, los *vehículos que circulan por Ceuta procedentes de Marruecos*, estas cifras aumentan considerablemente.

Con fecha 2009, una asociación ecologista-cultural “*Septen Nostra*”, emitió un informe referente a la escalofriante densidad del tráfico en la Ciudad de Ceuta. Este informe iba acompañado de un mapa de la Ciudad dividido en sectores según la densidad del tráfico que sustenta.

Teniendo en cuenta que han pasado ya tres años desde que se emitió este informe y aprovechando el mapa reseñaré una serie de datos que pueden complementar el citado informe, ya que en algunas zonas de la ciudad se han producido cambios importantes durante este periodo de tiempo.



Fuente informe Septem Nostra, año 2008

Como se puede observar en el gráfico, referido a la concentración de vehículos en las diferentes zonas de la Ciudad, se puede observar como en las zonas *uno* y *nueve* respectivamente (coloreadas en *verde*), son las que presentan una *menor concentración de vehículos*, esto es debido a que se trata de una amplia zona forestal con la que cuenta la Ciudad y por la que no pueden circular vehículos, excepto por una carretera de circunvalación. Esta carretera de circunvalación bien se utiliza para acceder a la barriada más lejana de la ciudad, Benzú; o para acceder a las playas y montes; a los diferentes acuartelamientos militares de la zona; o simplemente para pasear o visitar los diferentes miradores que en ellas hay, con unas impresionantes vistas de la Ciudad, del Estrecho de Gibraltar y de las costas andaluzas o de Marruecos.

En las zonas reseñadas como *dos*, *tres*, *cuatro*, *cinco* y *seis* (coloreadas en *rojo*), son donde se concentran la *mayor densidad de vehículos*, entre otras cosas se deben a que estas representan el centro de la Ciudad (donde se concentra la mayor parte de actividad política, social, comercial, cultural, educativa, etc.), divisiones 2 y 3.

El istmo (viales de entrada campo exterior-centro y salida centro-campo exterior) con la división 4.

El Puerto, supermercados y centro comercial y las principales barriadas del primer ensanche del campo exterior, con sus arterias viales a donde confluyen todos los vehículos que quieren acceder a la zona centro, representadas por las divisiones 5 y 6.

En cuanto a las zonas representados como *siete y ocho* (coloreadas en *marrón*), están catalogadas como de una *intensidad vial media*, esto se debe a que pertenecen a la zona del campo exterior donde se concentran la mayoría de las grandes barriadas de la periferia de la ciudad, y se pueden catalogar como medias porque sólo se registran grandes concentraciones de vehículos en las denominadas “horas punta”, es decir, por las mañanas a la entrada y salida de centros escolares e inicio de la jornada laboral ; y por las tardes a la finalización de la jornada laboral, cuando todos los trabajadores vuelven a sus domicilios.

A fecha de hoy (principios del año 2013), es la zona en la que más cambios ha sufrido la ciudad, hay que destacar que la zona de referencia como *nº 8*, comprende la carretera N-356 con dirección a la frontera y las barriadas de príncipe Alfonso y príncipe Felipe, toda esta zona ha sufrido un gran cambio urbanístico y por ende, se ha visto *incrementada* notablemente su *intensidad vial*; esto se ha debido principalmente a la *reciente apertura del nuevo hospital universitario; adjudicación de varias promociones de viviendas; existencia de 2 polígonos industriales (almacenes para ventas de mercancías con destino sobre todo a Marruecos) y al incesante tránsito peatonal y de vehículos procedentes de Marruecos por la frontera del Tarajal.*

El puesto fronterizo del Tarajal, entre España y Marruecos, mantiene a diario una actividad incesante, aunque no existen datos oficiales sobre estudios que confirmen o desmientan estos datos, la Delegación de Gobierno, estima que más de *20.000 personas* y más de *3.000 vehículos cruzan a diario desde Marruecos con dirección a la ciudad de Ceuta.*

## 2.3.METODOLOGÍA.

*El diseño incorpora los vínculos entre la teoría, preguntas de investigación, objetivo de la investigación, métodos y técnicas de muestreo (Robson, 2002). Una buena correspondencia entre las cuestiones de la metodología y las de la investigación tiene implicaciones para la significación del estudio y sus conclusiones. La metodología del presente estudio se describe a continuación.*

### 2.3.1.Fuentes de información y variables de estudio

*La información va a ser extraída de los partes de incidencias que han redactado los policías locales de la ciudad de Ceuta cuando son requeridos por los implicados en un accidente de tráfico.*

*Como ya se ha mencionado la población de estudio, corresponde a los conductores implicados en los accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta durante el periodo de estudio 2000-2012.*

*La principal variable que se va a estudiar es la cultura o religión del conductor implicado en el accidente de tráfico*

*Complementariamente se relacionará la misma con las siguientes:*

- *Sexo*
- *Edad*
- *Tipo de vehículo que conduce*
- *consecuencias que se derivan del accidente*
- *Época del año y día de la semana*
- *Nacionalidad del implicado en el accidente*

*Al tratarse de una ciudad fronteriza es importante contemplar esta última variable.*

### 2.3.2. Diseño de investigación.

Según la naturaleza de la investigación, se llevará a cabo *un diseño no experimental longitudinal y seccional*, donde se van a analizar los datos recogidos en los partes de incidencia referentes a accidentes de tráfico elaborados por los policías locales de la ciudad de Ceuta durante el periodo comprendido entre los años 2000-2012.

- *No experimental o Ex Post Facto*, ya que no he tenido control sobre las variables independientes estudiadas, ya que se tratan de accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta en un periodo de tiempo determinado, prácticamente imposibles de manipular.
- *Seccional y no participativo*: ya que se trata de la recogida de datos a través del análisis de unos documentos (los partes de incidencia confeccionados por los policías locales en los accidentes de tráfico)
- *Longitudinal*: ya que se utilizan las series anuales sobre datos estadísticos de todos los accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta durante los años 2000-2012.

### 2.3.3. Contactos para la recogida de información.

En primer lugar me pongo en contacto con el *Superintendente Jefe Accidental de la Policía Local de Ceuta*, para hacerle saber el objeto de este proyecto y *solicitar los partes de incidencias elaborados por los policías locales cuando acuden a intervenir o mediar en un accidente de tráfico*, al objeto de extraer de estos la información relativa al tema elegido. Para ello se le envía un escrito donde se incluye el objetivo del proyecto y que se llevará a cabo la correspondiente protección de los datos que en los partes de incidencia se detallan. (ANEXO II).

La *respuesta fue positiva* y en un breve periodo de tiempo, por lo que puesto en contacto con los compañeros que realizan sus funciones en el archivo de la Policía, estos me facilitaron toda la documentación necesaria para llevar a cabo este proyecto.

Partes de incidencia elaborado por los policías locales:

**CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA**

**POLICIA LOCAL**



Unidad 092 Indicativo Z-70 Matrícula 2855 GKP Dotación P-226 Y P- 245  
DATOS: Día 28-06-11 Hora 23:10 Lugar del hecho MARTINEZ CATENA, CRUCE CON SUBIDA AVD. CADÍHIYAD

PERSONAS IMPLICADAS: (Denunciantes, Autores, Cómplices, Perjudicados, etc.)

Nombre y Apellidos	Edad	Naturaleza	Nombre Padre/Madre	Domicilio	DNI.
A-NORDIN MOHAMED SEBTI YAMAHA C4377BVC	15	ESP		AVD. ARGENTINA,68 P-1 ESC.DHA	45106748
B-YASMINA MOHAMED HAMADI SUZUKI SWIFT 13	25	ESP		BDA.BENZU 14	45113518

Informe del hecho que se consigna:

ASUNTO: ACCIDENTE TRÁFICO CON HERIDO.  
ACTUACIÓN: Para su debido conocimiento y efectos oportunos los agentes que suscriben tenemos el deber de comunicarle a Usted que: Recibiendo llamada de la central, esta nos informa de que se había producido un accidente y que las partes se encontraban en el hospital universitario, ya en la zona y tras entrevistarnos con ambas partes, se dio aviso a la Guardia civil ya que el accidente se había producido en carretera nacional. Se tomo filiación de las partes, dejando al conductor del ciclomotor en urgencias con una herida por la zona del tobillo que en un principio no revestía gravedad, una vez presentados los agentes de la guardia civil, se les informo de lo ocurrido, retirándonos de l lugar sin novedad.

43 GBE  
Medidas adoptadas:

Notificado: Al Jefe del Servicio

Ceuta, 28 de JUNIO de 2011  
EL JEFE DE LA DOTACIÓN.

P-226

P-245

Destacar también, que con fecha de Ceuta 7 de febrero de 2012, envié un escrito a la Directora de la Jefatura Local de la DGT en Ceuta, al objeto de que me facilitasen una serie de datos para la realzar la fiabilidad de este estudio, datos como relación de conductores “nombre y apellido” con el tipo de permiso de conducir que poseen (al objeto de especificar el número de conductores por comunidades religiosas), además de una relación por años del parque automovilístico de la ciudad de Ceuta durante los años 2000-2012. (ANEXO III).

La respuesta de esa Jefatura en cuanto al número de conductores por religión o cultura, fue *NEGATIVA*, alegando que se incumplía la Ley de Protección de Datos.

Del mismo modo en el (ANEXO IV), se envía escrito a la excelentísima Consejera de Gobernación, encargada de todo lo relativo a recogida de datos en el Padrón Municipal; en este escrito se solicitaba el número de habitantes de la ciudad de Ceuta en el periodo de estudio diferenciados por cultura o religión, al objeto de incrementar la fiabilidad del estudio ya que no todas las comunidades tienen el mismo número de habitantes.



La respuesta de esta Consejería fue *NEGATIVA*, alegando que ellos en primer lugar no tenían esos datos ya que cuando rellenan la solicitud de empadronamiento *no se hace referencia a la religión que procesan* ya que es contraria a la Ley de Protección de Datos.

Este proyecto, puede enmarcarse dentro de los numerosos estudios que sobre la *influencia del factor humano en los accidentes de tráfico* se han estudiado. Sobre diversos aspectos como: grupos de riesgo por edad, relación sexo accidente; la influencia de algunos trastornos y alteraciones físicas y psíquicas de los conductores (depresión, estrés, sueño, fatiga, el alcohol o las drogas), la velocidad, etc., sí que hay innumerables estudios, tesis, libros, artículos de revistas, donde se puede recoger abundante información. Sin embargo sobre la posible influencia de aspectos tan importantes para un pueblo o una nación como es su cultura o forma de vida y su religión, ligada o relacionada con el complejo mundo del tráfico y más concretamente con los accidentes, no se ha encontrado información alguna a nivel nacional sobre el tema.

Por consiguiente y como punto de partida, creo que es un proyecto *novedoso*, en cuanto a información se refiere hay nada escrito; *actual*, ya que informaciones sobre causas, números y víctimas en accidentes de tráfico, se encuentran a diario en los diferentes medios de comunicación; va a ser *útil* ya que nos va a aportar una información sobre el grado de participación de los componentes de una determinada comunidad cultural o religiosa en los accidentes de tráfico y por último; el *escenario* para llevar a cabo este estudio es *idóneo*, ya que se trata de una ciudad, Ceuta en la que conviven a diario y en el mismo escenario vial cuatro importantes culturas (cristiana, musulmana, hebrea e hindú) y también por el alto índice en cuanto a la densidad del tráfico se refiere (poco espacio y muchos vehículos).

Por tal motivo, destacar que teniendo en cuenta las características específicas y singulares de los habitantes de esta Ciudad, *se dan las peculiaridades necesarias para ser un perfecto laboratorio donde llevar a cabo este proyecto de investigación*, es decir, conocer si existe o no una influencia cultural o religiosa en la siniestralidad vial.

#### 2.3.4. Elaboración de una base de datos.

He elaborado una base de datos en la que recopilar toda la información extraída de los partes de incidencia al objeto de, tras finalizar la misma elaborar las conclusiones objeto de estudio.

Base de datos elaborada:

The image shows a software interface for data entry. At the top, there is a blue header with the text 'INTRODUCIR DATOS' and 'TABLA TESIS AT'. Below the header, there is a form with various input fields. The fields are arranged in two columns. The left column contains: AÑO (text), DIA (text), MES (dropdown), HORA (text), DIA\_SEM (dropdown), IMPLICADO\_1 (dropdown), IMPLICADO\_2 (dropdown), IMPLICADO\_3 (dropdown), VEHICULO\_1 (dropdown), VEHICULO\_2 (dropdown), VEHICULO\_3 (dropdown), and TIPO\_AT (dropdown). The right column contains: CONSECUENCIA (dropdown), SEXO\_1 (dropdown), SEXO\_2 (dropdown), SEXO\_3 (dropdown), EDAD\_1 (text), EDAD\_2 (text), EDAD\_3 (text), NACIONALIDAD\_1 (dropdown), NACIONALIDAD\_2 (dropdown), NACIONALIDAD\_3 (dropdown), and LUGAR\_ACCIDENTE (text).

La información que se extrae de estos partes son insertados en *la base de datos elaborada específicamente para este trabajo y que cuenta con 23 registros:*

- En el primer registro se introduce el *año* (2000-2012).
- En el segundo el *día* del mes en el que se ha producido el accidente.
- En el tercero el *mes* del año en el que se ha producido el accidente (con una pestaña desplegable con los doce meses del año).
- En el cuarto la *franja horaria* en la que se ha producido el accidente.
- En el quinto el *día de la semana* en la que se ha producido el accidente (con una pestaña desplegable con los 7 días de la semana).
- En el sexto, séptimo y octavo, se registran los *implicados* en los accidentes de tráfico (*conductores y atropellados*), según religión o

comunidad cultural a la que pertenecen (en estas con una pestaña desplegable con las cuatro culturas implicadas en el estudio (*crisiana, musulmana, hebrea e hindú*) y además se ha incluido una comunidad emergente no solo en Ceuta sino en todo el país, como es la comunidad “china”.

- En el noveno, décimo y undécimo, se registran los distintos *tipos de vehículos* implicados en los accidentes de tráfico, con una pestaña desplegable con: *ciclomotor; motocicleta; turismo; furgoneta-camión; autobús; bicicleta y otros*.
- En el duodécimo, se registra el *tipo de accidente* diferenciándolos con una pestaña desplegable en: *fortuitos, simples, múltiples y atropellos*.
- En el decimotercero, se registran las *consecuencias* que han provocado en los implicados el accidente de tráfico, diferenciándolos en una pestaña desplegable como: *daños materiales, heridos y víctimas mortales*.
- En el decimocuarto, decimoquinto y decimosexto, se registra el *género* de los implicados, con una pestaña desplegable de: *hombre y mujer*.
- En el decimoséptimo, decimoctavo y decimonoveno, se registra la *edad* de los implicados.
- En el vigésimo, vigesimoprimer y vigesimosegundo, se registra la nacionalidad de los implicados, con una pestaña desplegable de: *nacional o extranjero*.
- Y en el vigesimotercer registro se detalla el *lugar o calle donde se ha producido el accidente*.

Explicación datos a introducir en las distintas pestañas desplegables de la base de datos:

- ✓ Con los cuatro primeros campos se pretende ubicar el accidente en un *espacio - tiempo* con variables como: *fecha* (día, mes y año), y la *hora* del mismo, es decir, si este se produjo por la mañana, por la tarde o por la noche.
- ✓ Con respecto al *nombre de los implicados* y reflejados en los partes de incidencia, se puede establecer la *influencia cultural o religiosa* de los

implicados con un margen de error muy pequeño, además del *género* y *la edad* (para establecer varias franjas de edad). Destacar que tres son las casillas para reseñar a los implicados en el accidente (solo se tiene en cuenta al implicado como conductor o en su caso atropellado)

- ✓ Con respecto al *tipo de vehículo* (*ciclomotor, motocicleta, turismo, furgoneta-camión, autobús y otros*) son los que se van a incluir para después relacionarlos con la fecha, los implicados y el sexo.
- ✓ En la pestaña desplegable del *tipo de accidentes*, se extraerán los datos diferenciándolos en: si se trata de un *accidente fortuito* (es decir, cuando un vehículo en movimiento colisiona con otro vehículo estacionado provocándole daños o bien cuando un vehículo colisiona con algún elemento del mobiliario urbano, etc.); un *accidente simple* (donde intervienen dos vehículos en movimiento); y por último si en el mismo intervienen más de dos vehículos en movimiento lo catalogaremos como *accidente múltiple*.
- ✓ En la pestaña desplegable como las *consecuencias* acaecidas en el accidente, estos se han limitado a tres supuestos: accidentes sólo con *daños materiales*; accidentes *con heridos* (cuando como consecuencia del mismo se han activado los servicios de emergencia sanitaria) y o accidentes con resultado de “*víctimas mortales*”, bien en el acto o a las 24 horas del accidente.
- ✓ Y por último se hace también referencia al tema de la *nacionalidad*, es decir, siempre *tomando como referencia la placa de matrícula del vehículo*, se concluirá en que los implicados son nacionales, o si por el contrario alguno de los implicados es extranjero. Este último dato se ha incluido para estudiar en qué proporción están relacionados estos vehículos extranjeros en los accidentes que se producen, ya que a esta Ciudad diariamente y según datos de la Delegación del Gobierno a diario entran por la frontera del Tarajal procedentes de Marruecos, unos 5000 vehículos; este dato añadido al alto índice de vehículos con los que cuenta ya de por sí la Ciudad elevan la densidad del tráfico a unos niveles bastante preocupantes.
- ✓ Por último, se ha incluido una pestaña, para ubicar el *lugar del accidente* de tráfico. Este apartado no se incluirá en el presente

estudio, pero si me servirá para estudios posteriores en la ciudad, al objeto de en primer lugar, conocer las zonas donde se concentran la mayoría de los accidentes y en segundo lugar para proponer que se tomen algún tipo de medidas para paliar o minimizar en lo posible la probabilidad de que se produzcan los accidentes de tráfico.

#### 2.3.5. Finalización de la recogida de información.

Con fecha de *21 de febrero de 2113*, se finaliza la recogida e introducción de los datos en la base de datos, dando como resultado: *15.237 accidentes de tráfico* introducidos en la base de datos y con un total de *28.191 conductores y atropellados* implicados en los mismos.



### 3. RESULTADOS.

#### 3.1.RESULTADOS DEL ESTUDIO PRINCIPAL SOBRE LA ACCIDENTALIDAD.

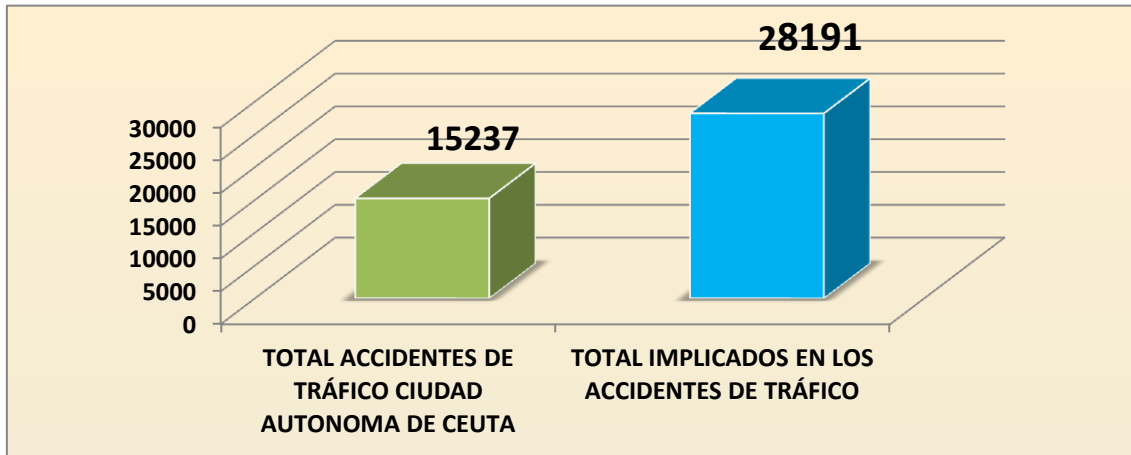
Para una *mejor comprensión y representación de los datos, he elaborado 438 gráficas y 356 tablas con los datos obtenidos*, en estas he de destacar que para un mejor conocimiento y comprensión, *los colores introducidos en los distintos gráficos para diferenciar las distintas culturas o religiones que se representan siguen siempre estas pautas:*

- *Azul:* representa a la cultura *cristiana*.
- *Rojo:* representa a la cultura *musulmana*.
- *Verde:* representa a la cultura *hebrea*.
- *Azul celeste:* representa a la cultura *hindú*.
- *Naranja:* representa la cultura *china*.
- *Rosa:* representa a las *mujeres* de las distintas culturas con su respectivo color.
- *Azul:* representa a los *hombres* de las distintas culturas con su respectivo color.

3.1.1.Total de accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta durante el periodo 2000-2012.

TOTAL ACCIDENTES DE TRÁFICO CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA (2.000-2.012)	15237
TOTAL IMPLICADOS EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO	28191

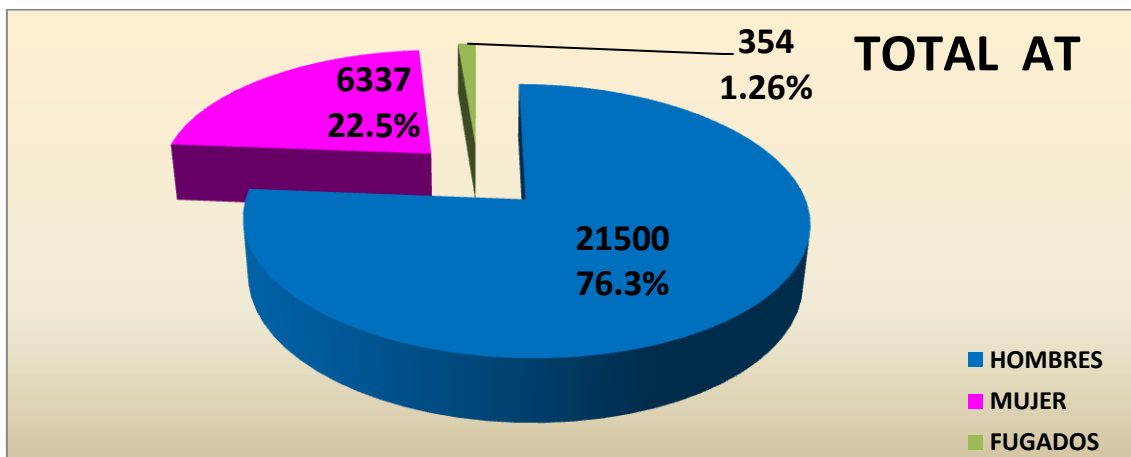
Tabla 1: total AT ocurridos en Ceuta en los años 2000-2012.



- Gráfica 1: destaca los 3.2 accidentes de tráfico que se producen en la Ciudad Autónoma de Ceuta a diario, con 5.9 personas implicadas.

IMPLICADOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO DISTRIBUIDOS POR SEXOS	TOTAL	%
HOMBRES	21500	76.3
MUJER	6337	22.5
FUGADOS	354	1.26
TOTAL	28191	

Datos de referencia “%” el total de implicados  
Tabla 2: implicados en AT distribuidos por sexos.



- Gráfica 2: destaca la mayor implicación masculina en los accidentes con 21500 implicados con respecto a las mujeres que alcanzan las 6337 implicadas.

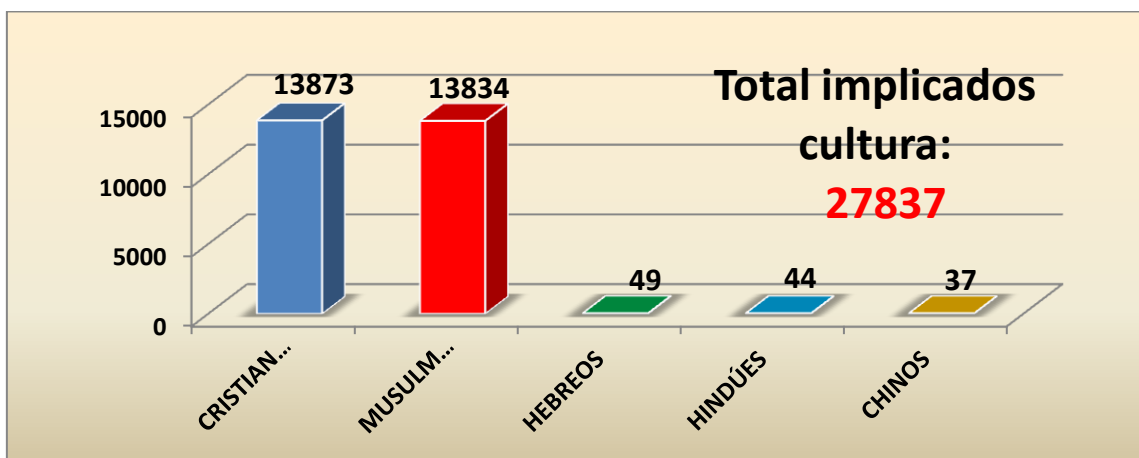


IMPLICADOS DISTRIBUIDOS POR CULTURA O RELIGIÓN		SUBTOTAL	TOTAL
CRISTIANOS	HOMBRE	10623 37.7%	13873 49.2%
	MUJER	3250 11.5%	
MUSULMANES	HOMBRE	10767 38.2%	13834 49.1%
	MUJER	3067 10.9%	
HEBREOS	HOMBRE	45 0.16%	49 0.17%
	MUJER	4 0.01%	
HINDÚES	HOMBRE	32 0.11%	44 0.16%
	MUJER	12 0.04%	
CHINOS	HOMBRE	33 0.12%	37 0.13%
	MUJER	4 0.01%	
FUGADOS			354 1.26%
TOTAL			28191

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 3: implicados en AT distribuidos por cultura y sexos.

IMPLICADOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO POR CULTURA O RELIGIÓN						
IMPLICADOS	CRISTIANOS	MUSULMANES	HEBREOS	HINDÚES	CHINOS	TOTAL
TOTAL	13873	13834	49	44	37	27837
%	49.8	49.7	0.18	0.16	0.13	

Datos de referencia “%” el total de implicados.  
 Tabla 4: implicados en AT distribuidos por cultura.

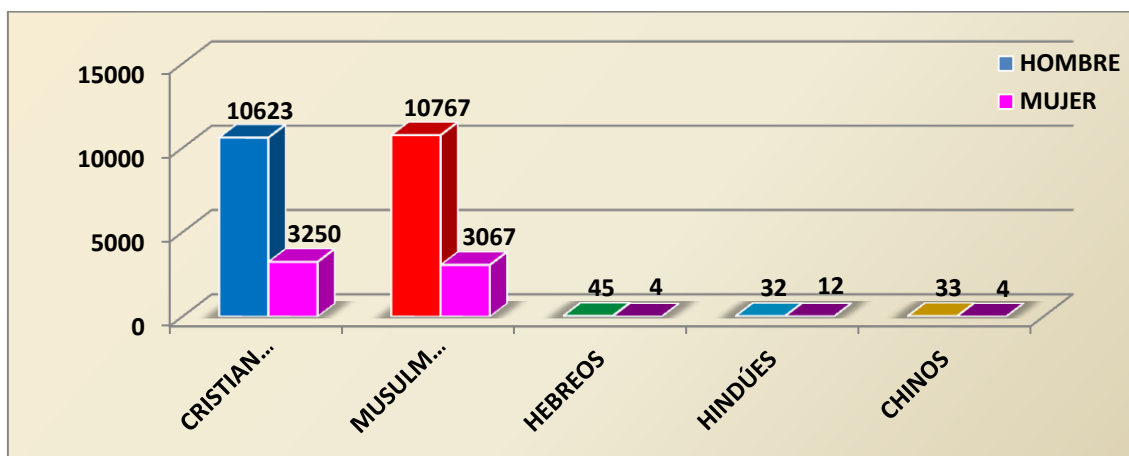


- Gráfica 3: si tomamos como referencia las culturas más numerosas, en cristianos y musulmanes no existen diferencias significativas (49.8% - 49.7%); en las tres restantes y minoritarias en cuanto a población, los ciudadanos hebreos e hindúes con el 0.16 y 0.18 son los más implicados; mientras que los chinos destacan con casi medio punto menos.

IMPLICADOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO DISTRIBUIDOS POR CULTURA O RELIGIÓN

IMPLICADOS	CRISTIANOS	MUSULMANES	HEBREOS	HINDÚES	CHINOS	TOTAL
HOMBRE	10623	10767	45	32	33	21500
%	49.4	50.1	0.21	0.15	0.15	
MUJER	3250	3067	4	12	4	6337
%	51.3	48.4	0.06	0.19	0.06	
TOTAL	13873	13834	49	44	37	27837

Tabla 5: implicados en AT distribuidos por cultura y sexos.



- Gráfica 4: por sexos los hombres musulmanes son los más implicados con respecto a los cristianos y los hindúes y chinos hacen lo propio con los hebreos; en lo que a mujeres se refiere, las cristianas superan ampliamente a las musulmanas, al igual que las hindúes que se ven 3 veces más implicadas que las hebreas y chinas.

CUADRO RESUMEN IMPLICADOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO DISTRIBUIDOS POR CULTURA O RELIGIÓN Y SEXO

RELIGIÓN	CRISTIANO	MUSULMÁN	HEBREO	HINDÚ	CHINO
HOMBRE	10623 38.2%	10767 38.7%	45 0.16%	32 0.11%	33 0.12%
MUJER	3250 11.7%	3067 11%	4 0.014%	12 0.042%	4 0.014%
TOTAL	13873 49.8%	13834 49.7%	49 0.2%	44 0.2%	37 0.13%

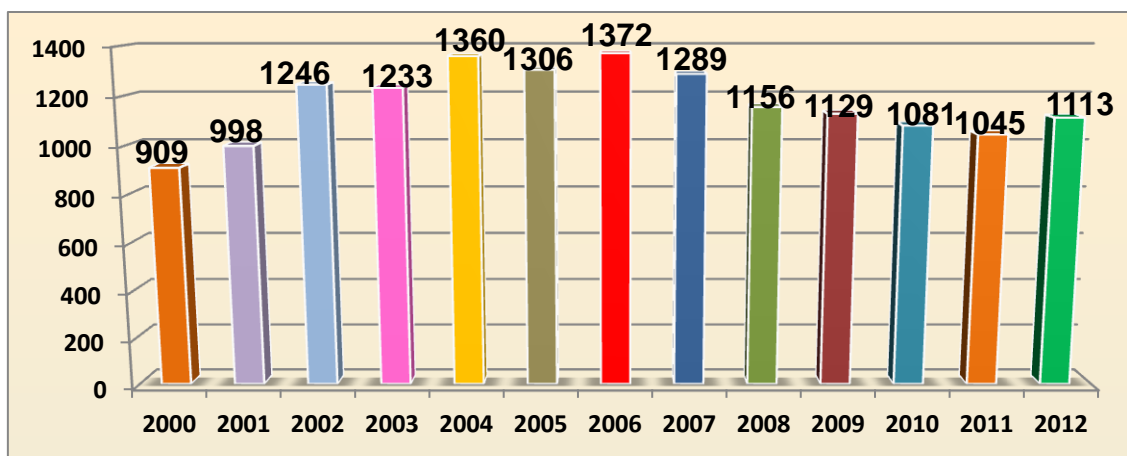
Datos de referencia “%” el total de implicados: 27837

Tabla 6: resumen implicados en AT distribuidos por cultura y sexos.

### 3.1.2. Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por años.

AÑO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
Nº AT	909	998	1246	1233	1360	1306	1372	1289	1156	1129	1081	1045	1113	15237
%	6	6.6	8.2	8.1	8.9	8.6	9	8.5	7.6	7.4	7.1	6.9	7.3	
Incremento		9.8	37.1	35.6	49.6	43.7	51	41.8	27.2	24.2	18.9	15	22.4	

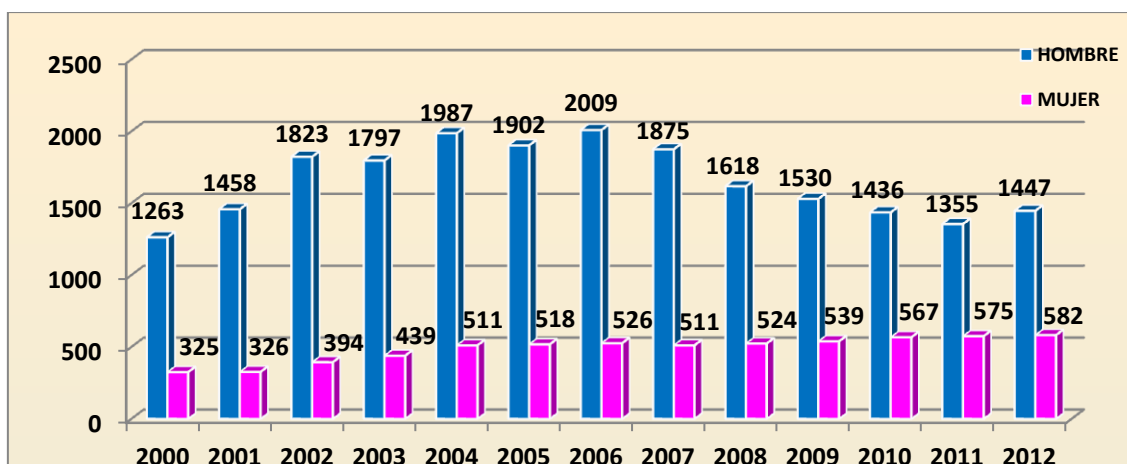
Datos de referencia “%” el total de accidentes  
Tabla 7: implicados en AT distribuidos por años.



- Gráfica 5: el año donde se registran más accidentes es 2006 con un total de 1372 y el que menos el año 2000 con 909. Otro dato importante es que en el incremento del número de accidentes con respecto al año 2000 ha sido de un 22.4%; pero si tomamos como referencia el año 2006 (el que registró el mayor número de accidentes) se ha producido una bajada del 19%.

impl	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
HOMB	1263	1458	1823	1797	1987	1902	2009	1875	1618	1530	1436	1355	1447	21500
MUJER	325	326	394	439	511	518	526	511	524	539	567	575	582	6337
FUG	84	44	33	34	28	24	18	21	23	10	13	12	10	354
TOTAL	1672	1828	2250	2270	2526	2444	2553	2407	2165	2079	2016	1942	2039	28191

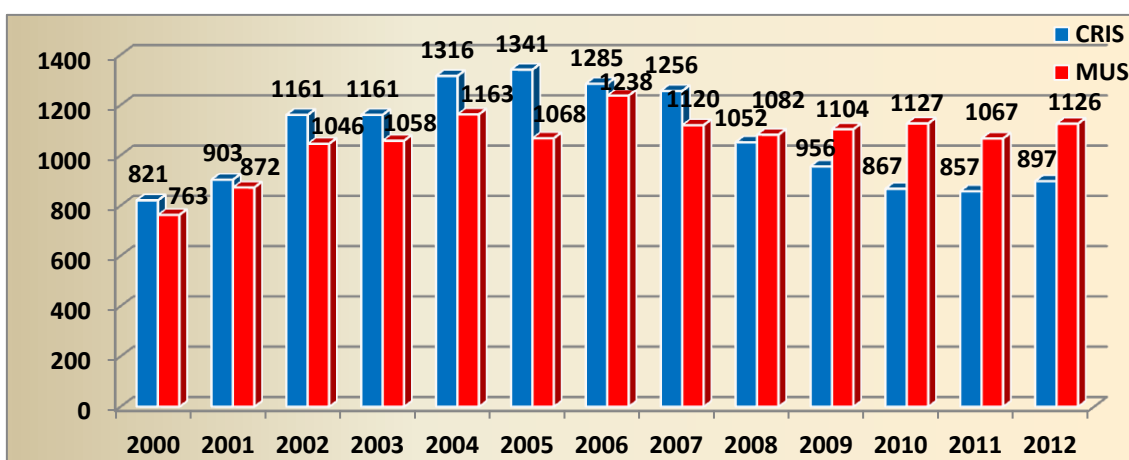
Tabla 8: implicados en AT distribuidos por años y sexos.



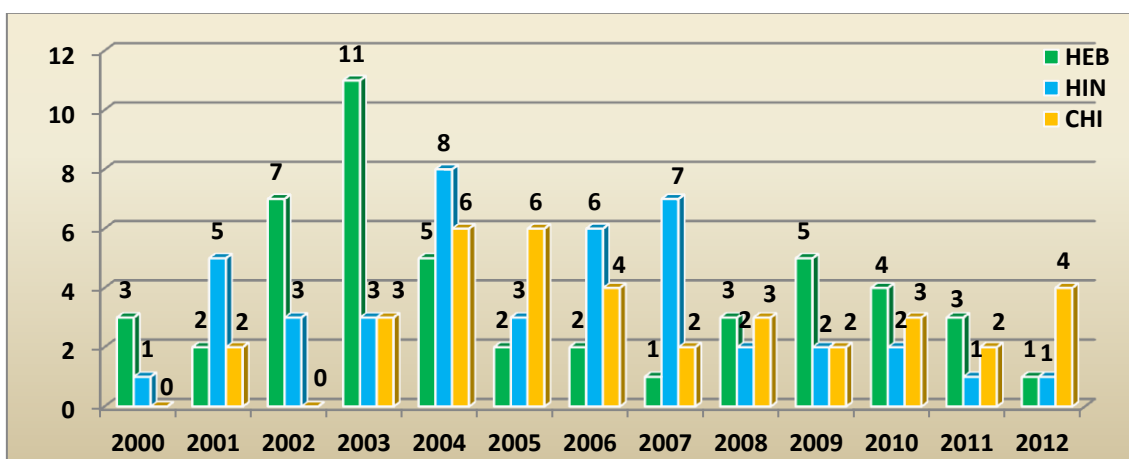
- Gráfica 6: en esta distribución por sexos y años, igualmente el año en el que más implicados “hombres” hubo es el año 2006 con 2009, y en el que menos el año 2000 con 1263; por lo que a “mujeres” se refiere el año en el que más implicadas hubo fue en 2012 con 582 y el que menos el año 2000 con 325. Destacar también que el incremento en lo que ha hombres se refiere tomando como referencia el año 2000 fue del 14.6%, mientras que en las mujeres fue del 79.1%

implicados	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
Cristiano	821	903	1161	1161	1316	1341	1285	1256	1052	956	867	857	897	13837
%	51.7	50.6	52.4	51.9	52.7	53.8	50.7	52.6	49.1	46.2	43.3	44.4	44.2	49.7
incremento		10	41.4	41.4	60.3	63.3	56.5	53	28.1	16.4	5.6	4.4	9.3	
Musulmán	763	872	1046	1058	1163	1068	1238	1120	1082	1104	1127	1067	1126	13834
%	48	48.9	47.2	47.3	46.6	42.9	48.8	46.9	50.5	53.3	56.3	55.3	55.5	49.7
incremento		14.3	37.1	38.7	52.4	40	62.3	46.8	41.8	44.7	47.7	39.8	47.6	
Hebreo	3	2	7	11	5	2	2	1	3	5	4	3	1	49
%	0.18	0.11	0.3	0.5	0.2	0.08	0.08	0.04	0.1	0.2	0.2	0.15	0.05	0.18
incremento		-33	133	267	67	-33	-33	-67	0	67	33	0	-67	
Hindú	1	5	3	3	8	3	6	7	2	2	2	1	1	44
%	0.06	0.3	0.1	0.1	0.3	0.12	0.2	0.3	0.09	0.09	0.1	0.05	0.05	0.16
incremento		400	200	200	700	200	500	600	100	100	100	0	0	
Chino	0	2	0	3	6	6	4	2	3	2	3	2	4	37
%	0	0.11	0	0.1	0.2	0.2	0.16	0.08	0.1	0.09	0.15	0.1	0.2	0.13
incremento			-100	50	200	200	100	0	50	0	50	0	100	
Total	1588	1784	2217	2236	2498	2490	2535	2386	2142	2069	2003	1930	2029	27837

Datos de referencia “%” el total de cada año  
 Tabla 9: implicados en AT distribuidos por años y cultura.



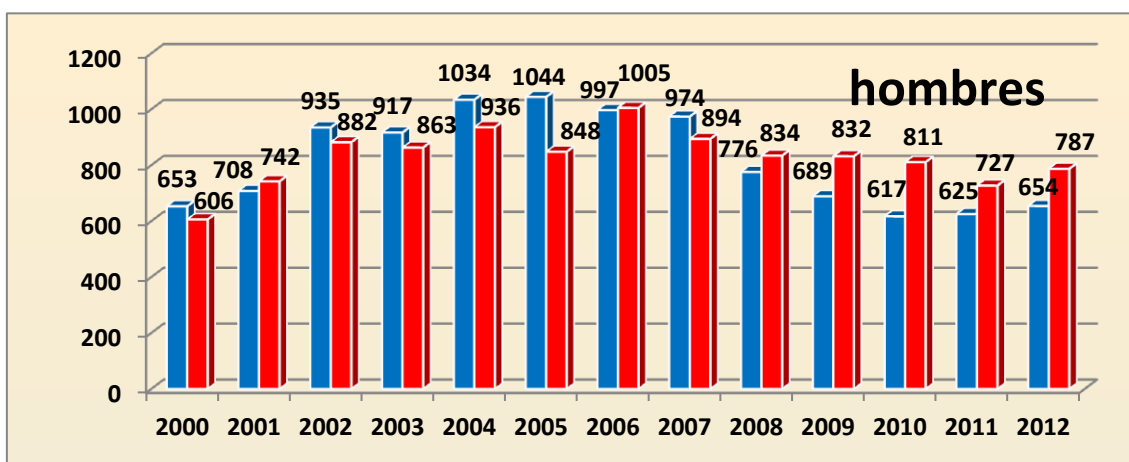
- **Gráfica 7:** en esta comparación entre las culturas más numerosas (cristiana y musulmana) llama la atención en que hasta el año 2006 la cristiana es claramente superior pero a partir de ese año sube bastante la implicación de la musulmana, alcanzando un incremento del 47% mientras que la cristiana sufre un incremento del 9.63%.



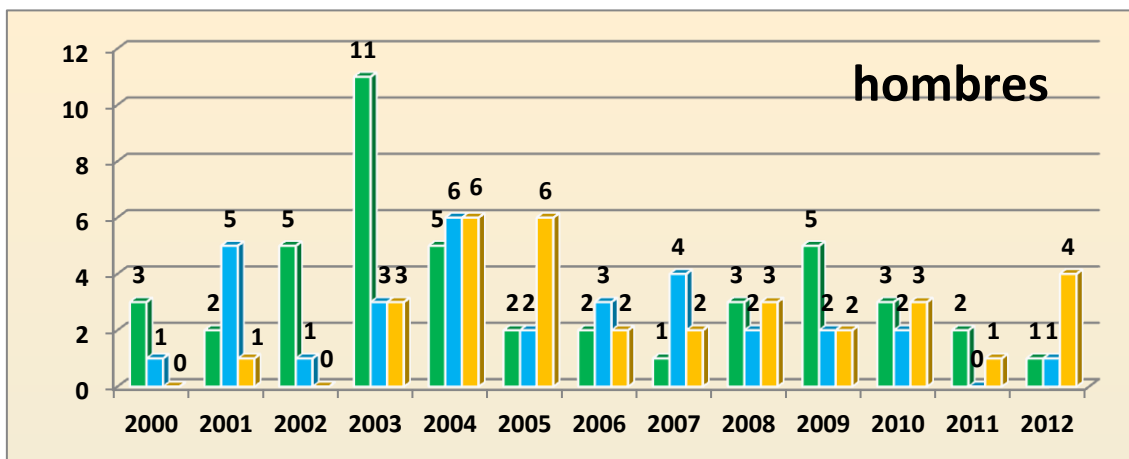
- **Gráfica 8:** en esta destacan el alto índice de implicación en la cultura hebraica en el año 2003 con 11, aunque finaliza en el año 2012 con un decrecimiento del -67%; la hindú con un 0% y la población china sufre un incremento del 100%.

implicados	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
Cristiano	821	903	1161	1161	1316	1341	1285	1256	1052	956	867	857	897	13837
Hombres	653	708	935	917	1034	1044	997	974	776	689	617	625	654	10623
Mujeres	168	195	226	244	282	297	288	282	276	267	250	232	243	3250
Musulmán	763	872	1046	1058	1163	1068	1238	1120	1082	1104	1127	1067	1126	13834
Hombres	606	742	882	863	936	848	1005	894	834	832	811	727	787	10767
Mujeres	157	130	164	195	227	220	233	226	248	272	316	340	339	3067
Hebreo	3	2	7	11	5	2	2	1	3	5	4	3	1	49
Hombres	3	2	5	11	5	2	2	1	3	5	3	2	1	45
Mujeres	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	4
Hindú	1	5	3	3	8	3	6	7	2	2	2	1	1	44
Hombres	1	5	1	3	6	2	3	4	2	2	2	0	1	32
Mujeres	0	0	2	0	2	1	3	3	0	0	0	1	0	12
Chino	0	2	0	3	6	6	4	2	3	2	3	2	4	37
Hombres	0	1	0	3	6	6	2	2	3	2	3	1	4	33
Mujeres	0	1	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	4

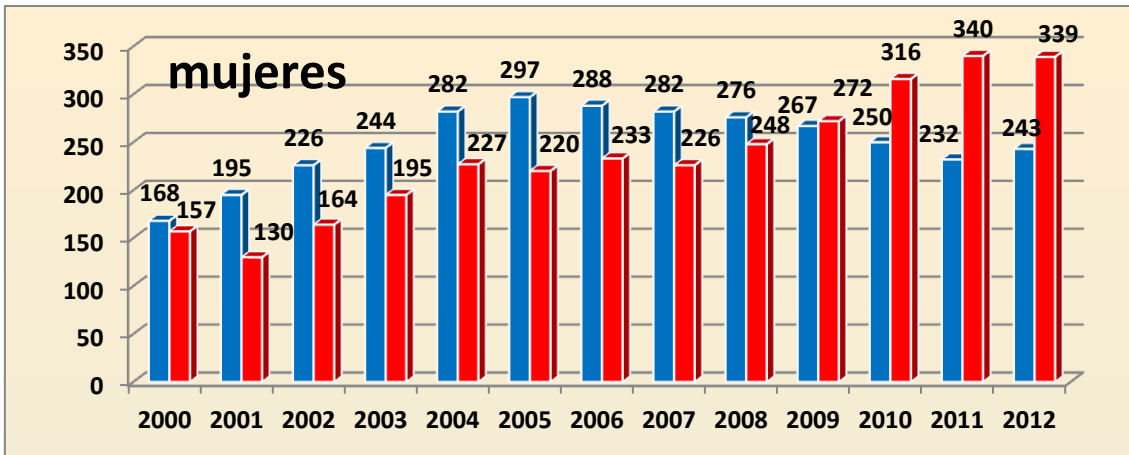
Tabla 10: implicados en AT distribuidos por años, cultura y sexos.



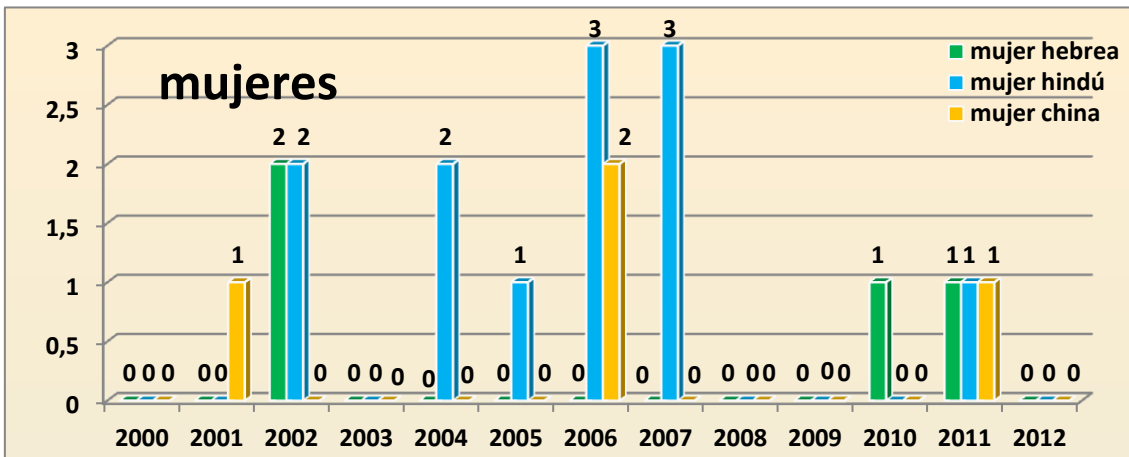
- Gráfica 9: en esta comparativa “hombres” entre las dos culturas mayoritarias, destaca que hasta el año 2005 hay una mayor implicación cristiana en los accidentes, pero a partir de este año (excepto 2007) hay un aumento muy considerable de la influencia musulmana en la implicación de los accidentes.



- Gráfica 10: en esta comparativa “hombres” destaca sobre todo el hombre hebreo en el año 2003 con 11 implicados, también como sólo en el 0.4% hay algún implicado de estas 3 culturas.



- *Gráfica 11: en esta comparativa destaca en primer lugar como la mujer cristiana tiene una mayor implicación en los accidentes hasta el año 2008 pero a partir de este la mujer musulmana dispara su influencia hasta llegar a un incremento del 116%, frente al 44.6 de la mujer cristiana.*



- *Gráfica 12: la mujer hebrea, hindú y china representan el 0.07% del total de los implicados en los accidentes, de entre ellas la mujer hindú con 12 implicadas, triplica la influencia con las restantes.*

### 3.1.3. Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por meses del año.

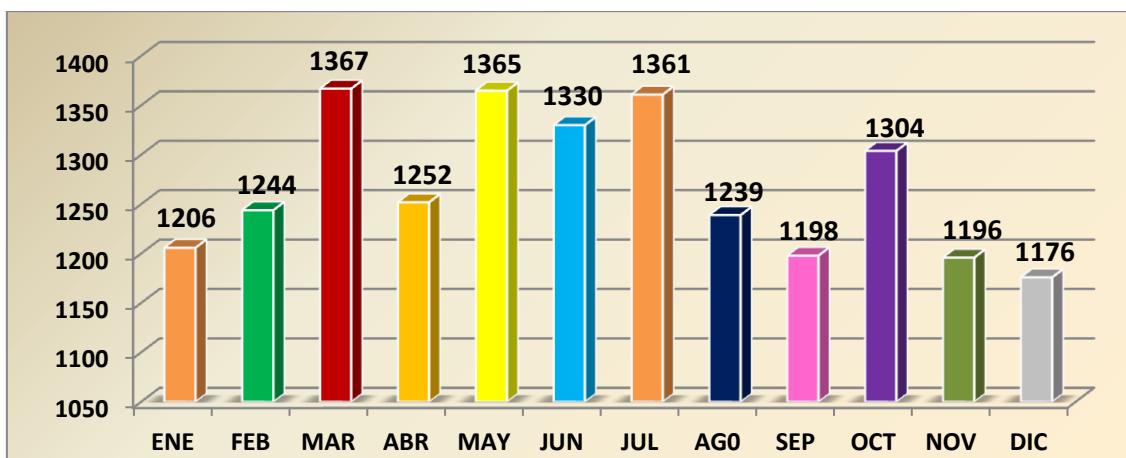
AÑO	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	Total
2.000	77	93	100	61	75	93	88	79	89	97	17	42	909
2.001	54	71	77	93	70	73	91	67	57	120	108	117	998
2.002	106	105	117	105	129	106	102	84	95	88	109	100	1246
2.003	106	78	113	110	119	125	141	86	81	89	117	68	1233
2.004	104	88	123	101	127	120	114	116	123	117	118	109	1360
2.005	98	118	101	120	123	114	112	107	98	92	111	112	1306
2.006	118	111	136	122	132	112	105	123	115	112	95	91	1372
2.007	101	118	99	92	124	108	106	127	96	124	94	100	1289
2.008	123	93	109	109	85	91	90	85	89	99	87	96	1156
2.009	83	80	84	76	103	122	95	106	89	109	88	94	1129
2.010	78	106	101	95	88	81	102	91	93	83	93	70	1081
2.011	75	85	108	89	85	87	109	82	73	83	74	95	1045
2.012	83	98	99	79	105	98	107	86	100	91	85	82	1113
TOTAL	1206	1244	1367	1252	1365	1330	1361	1239	1198	1304	1196	1176	15237

Tabla 11: implicados en AT distribuidos por meses.

AÑO	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	Total
AT	1206	1244	1367	1252	1365	1330	1361	1239	1198	1304	1196	1176	15237
%	7.91	8.16	8.97	8.22	8.96	8.73	8.93	8.13	7.86	8.56	7.85	7.72	

Datos de referencia “%” el total de accidentes

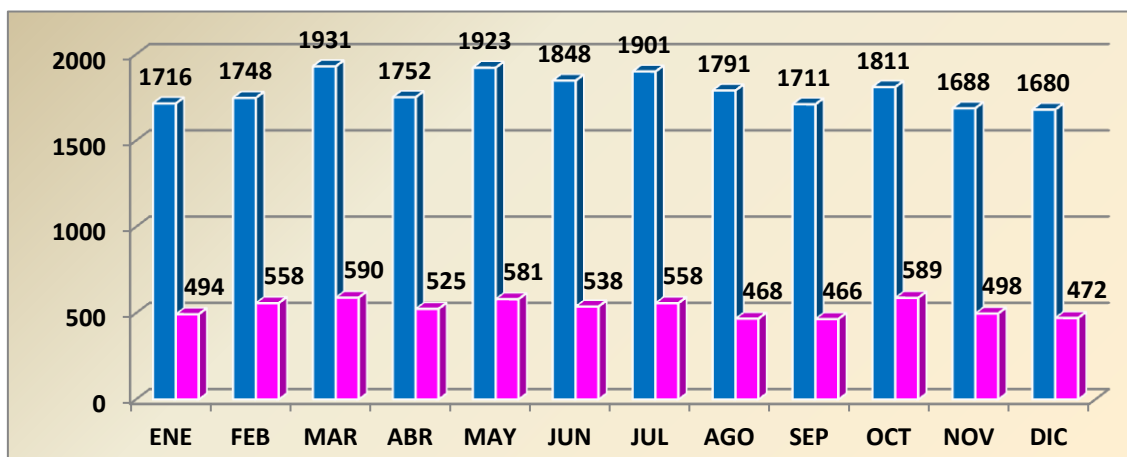
Tabla 12: total AT distribuidos por meses.



- Gráfica 13: en los meses de marzo, mayo y julio es cuando se registran el mayor número de accidentes con 1367, 1365 y 1361 respectivamente, mientras que en el mes de diciembre en cuando se registra el menor número de accidentes.

Impl/mes	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	total
HOMBRE	1716	1748	1931	1752	1923	1848	1901	1791	1711	1811	1688	1680	21500
MUJER	494	558	590	525	581	538	558	468	466	589	498	472	6337
FUGADOS	22	23	37	38	26	41	34	22	21	36	30	24	354
TOTAL	2232	2329	2558	2315	2530	2427	2493	2281	2198	2436	2216	2176	28191

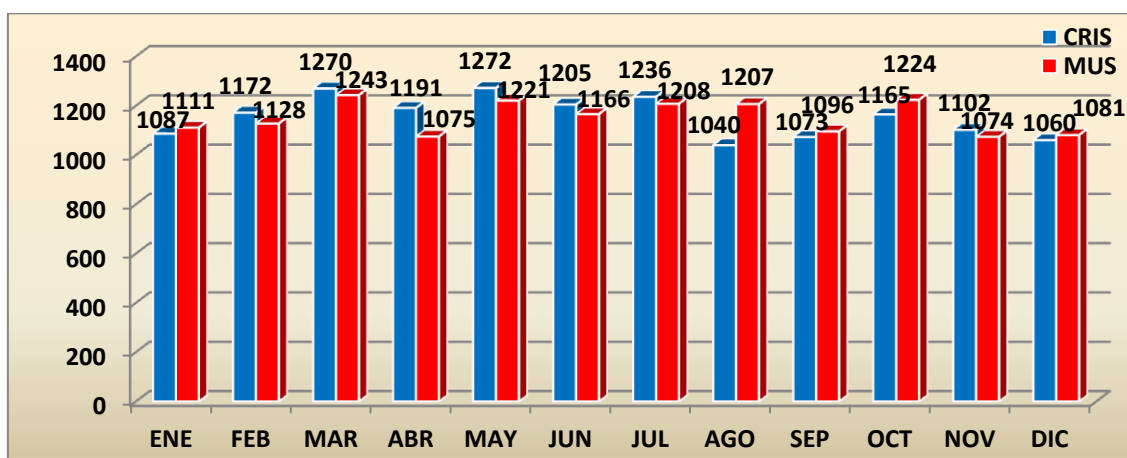
Tabla 13: implicados en AT distribuidos por meses y sexos.



- Gráfica 14: en “hombres” marzo es el mes en el que se registran más accidentes y diciembre el que menos; en “mujeres” marzo y octubre son los meses de mayor implicación mientras que agosto y septiembre son los que registran el menor número de accidentes.

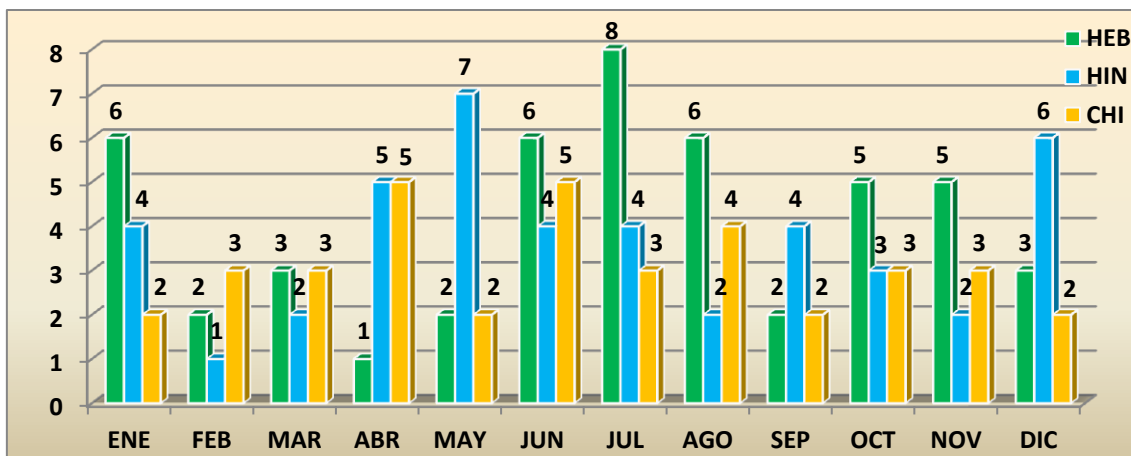
	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
CRIS	1087	1172	1270	1191	1272	1205	1236	1040	1073	1165	1102	1060	13873
%	49.2	50.8	50.4	52.3	50.8	50.5	50.3	0.46	49.5	48.5	50.4	49.3	49.8
MUS	1111	1128	1243	1075	1221	1166	1208	1207	1096	1224	1074	1081	13834
%	50.3	48.9	49.3	47.2	48.8	48.9	49.1	53.4	50.3	51	49.1	50.2	49.7
HEB	6	2	3	1	2	6	8	6	2	5	5	3	49
%	0.27	0.09	0.12	0.04	0.08	0.25	0.32	0.27	0.09	0.21	0.23	0.14	0.2
HIN	4	1	2	5	7	4	4	2	4	3	2	6	44
%	0.18	0.04	0.08	0.22	0.28	0.17	0.16	0.09	0.18	0.13	0.09	0.28	0.2
CHI	2	3	3	5	2	5	3	4	2	3	3	2	37
%	0.09	0.13	0.12	0.22	0.08	0.21	0.12	0.18	0.09	0.13	0.14	0.09	0.1
TOTAL	2210	2306	2521	2277	2504	2386	2459	2259	2177	2400	2186	2152	27837

Datos de referencia “%” el total de implicados por meses  
Tabla 14: implicados en AT distribuidos por meses y cultura.



- Gráfica 15: en el apartado “cristianos” los meses de febrero, marzo, abril, mayo, junio, julio y noviembre son los meses que registran un mayor número de implicados; mientras que en los “musulmanes” son: enero, agosto, septiembre, octubre y diciembre.

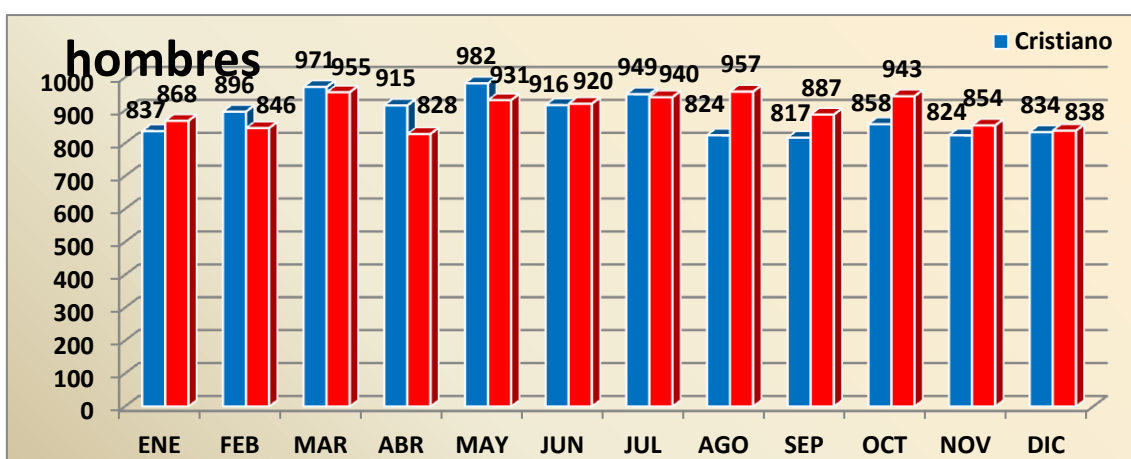




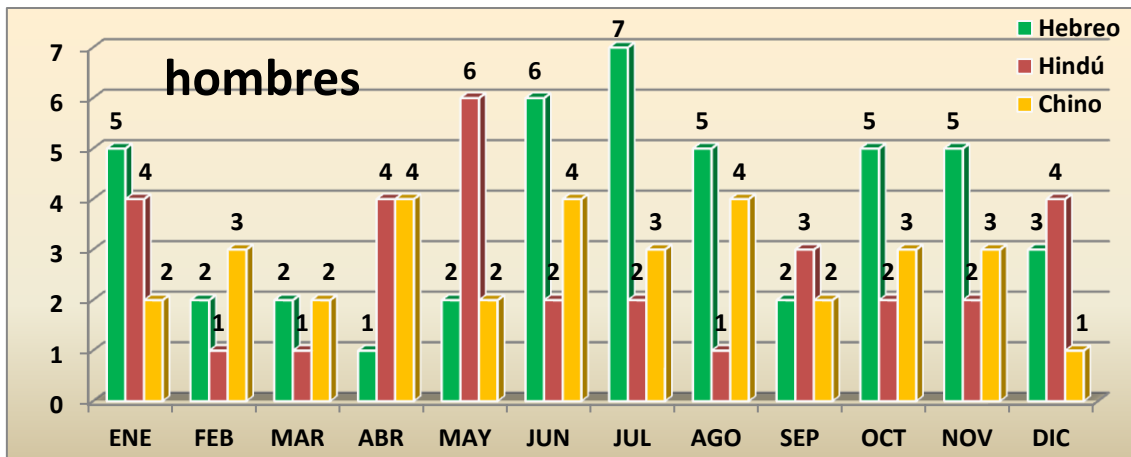
- Gráfica 16: en el apartado “hebreos” los meses de enero, junio, julio, agosto, octubre y noviembre son los meses que registran un mayor número de implicados; mientras que en los “hindúes” son: enero, abril, mayo, junio, julio, septiembre y diciembre cuando registran su mayor número de implicación; los “chinos” obtienen sus mayores índices en: abril, junio y agosto.

	ENE	FEB	MAR	ABR	MAY	JUN	JUL	AGO	SEP	OCT	NOV	DIC	TOTAL
CRISTIANO	108	117	127	119	127	1205	1236	1040	1073	1165	1102	1060	13873
Hombre	837	896	971	915	982	916	949	824	817	858	824	834	10623
Mujer	250	276	299	276	290	289	287	216	256	307	278	226	3250
MUSULMÁN	111	112	124	107	122	1166	1208	1207	1096	1224	1074	1081	13834
Hombre	868	846	955	828	931	920	940	957	887	943	854	838	10767
Mujer	243	282	288	247	290	246	268	250	209	281	220	243	3067
HEBREO	6	2	3	1	2	6	8	6	2	5	5	3	49
Hombre	5	2	2	1	2	6	7	5	2	5	5	3	45
Mujer	1	0	1	0	0	0	1	1	0	0	0	0	4
HINDÚ	4	1	2	5	7	4	4	2	4	3	2	6	44
Hombre	4	1	1	4	6	2	2	1	3	2	2	4	32
Mujer	0	0	1	1	1	2	2	1	1	1	0	2	12
CHINO	2	3	3	5	2	5	3	4	2	3	3	2	37
Hombre	2	3	2	4	2	4	3	4	2	3	3	1	33
Mujer	0	0	1	1	0	1	0	0	0	0	0	1	4

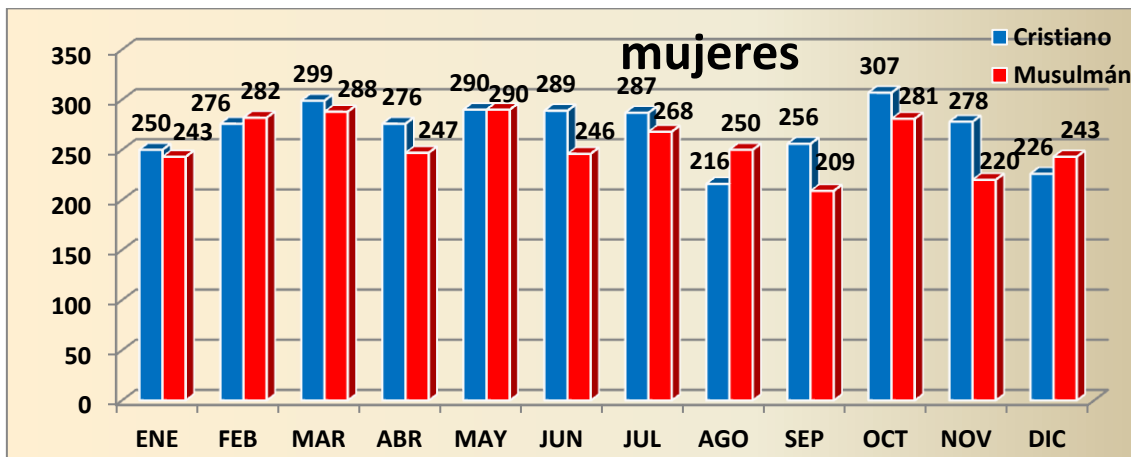
Tabla 15: implicados en AT distribuidos por meses, cultura y sexos.



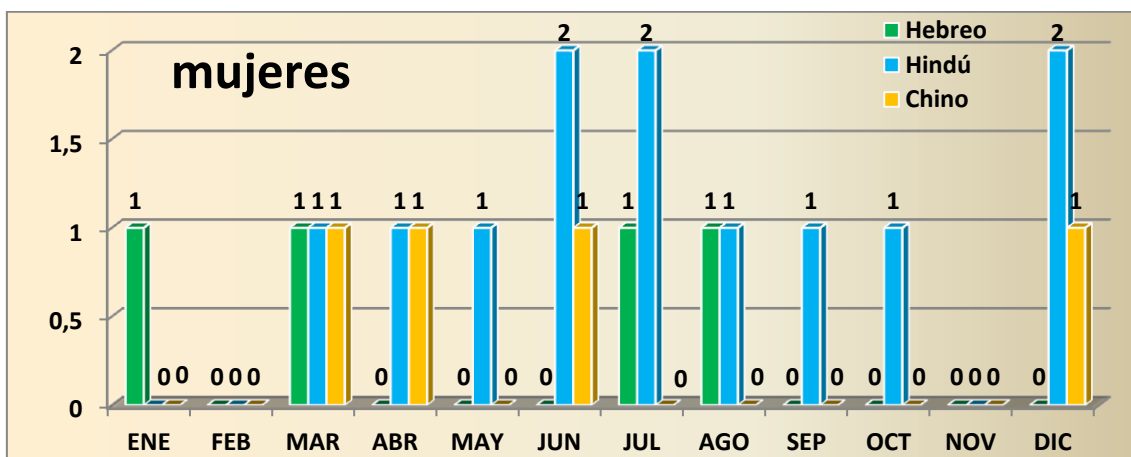
- Gráfica 17: en el apartado hombres “cristianos” los meses de febrero, marzo, abril, mayo y julio son los meses que registran un mayor número de implicados; mientras que en los “musulmanes” son: enero, junio, agosto, septiembre, octubre, noviembre y diciembre.



- Gráfica 18: los hombres “hebreos” tienen su mayor implicación los meses de: enero, junio, julio, agosto, octubre y noviembre; los “hindúes: enero, abril, mayo y diciembre; y los “chinos”, abril, junio y agosto.



- Gráfica 19: en el apartado mujeres “cristianas” los meses de enero, marzo, abril, junio, julio, septiembre, octubre y noviembre son los meses que registran un mayor número de implicadas; mientras que en las “musulmanas” son: febrero, agosto y diciembre.

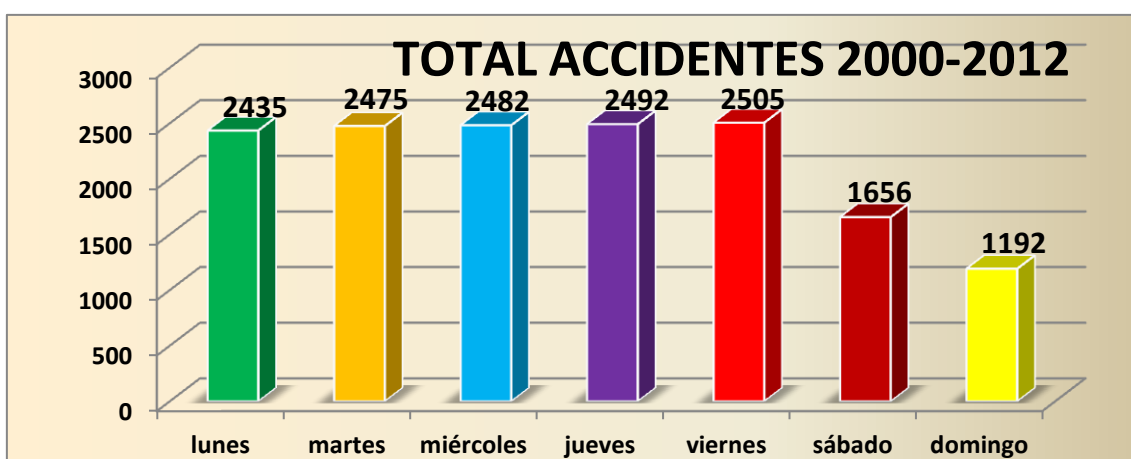


- Gráfica 20: en el apartado mujeres “hebreas” no hay ningún mes en el que haya más de una implicada; en las “hindúes”, junio, julio y diciembre con dos implicados son los más representativos y las “chinas” tampoco pasan de más de una implicada en los distintos meses.

3.1.4. Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por días de la semana.

AT / día	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
2000/2012	2435	2475	2482	2492	2505	1656	1192	15237
%	15.98	16.24	16.29	16.35	16.44	10.87	7.82	

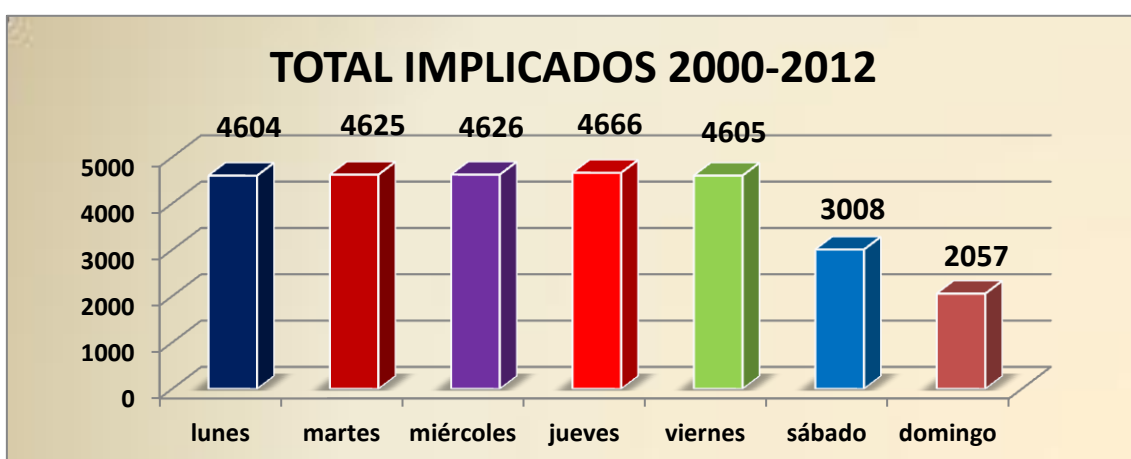
Datos de referencia “%” el total de accidentes  
Tabla 16: total AT distribuidos por días de la semana.



- Gráfica 21: el viernes es el día de la semana en el que se registran más accidentes y el domingo en el que menos.

Día/implic.	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
Total impl.	4604	4625	4626	4666	4605	3008	2057	28191
%	16.33	16.41	16.41	16.55	16.33	10.67	7.30	

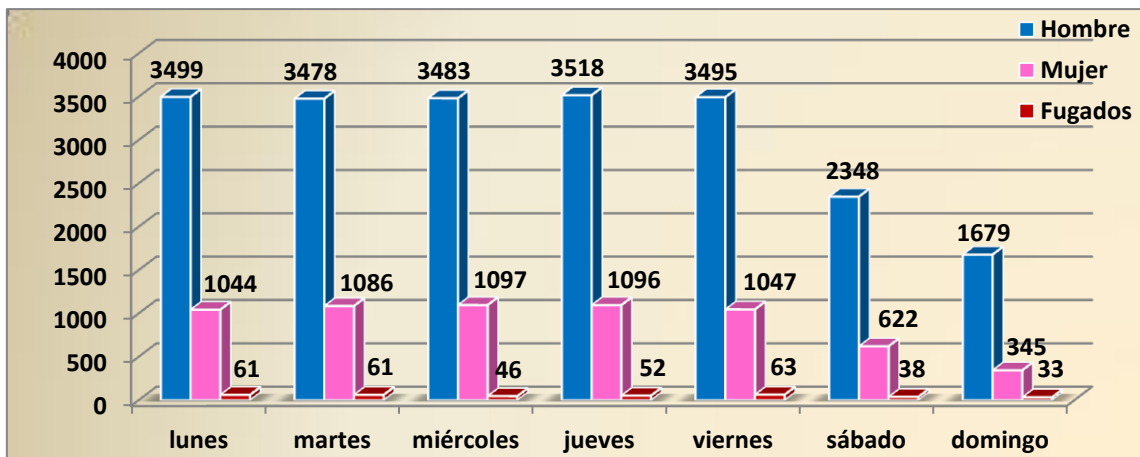
Datos de referencia “%” el total de implicados  
Tabla 17: implicados en AT distribuidos por días de la semana.



- Gráfica 22: el jueves es el día de la semana en el que más implicados se registran y el domingo el que menos.

Día/implic.	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	Total
Hombre	3499	3478	3483	3518	3495	2348	1679	21500
Mujer	1044	1086	1097	1096	1047	622	345	6337
Fugados	61	61	46	52	63	38	33	354
Total.	4604	4625	4626	4666	4605	3008	2057	28191

Tabla 18: implicados en AT distribuidos por días de la semana y sexos.

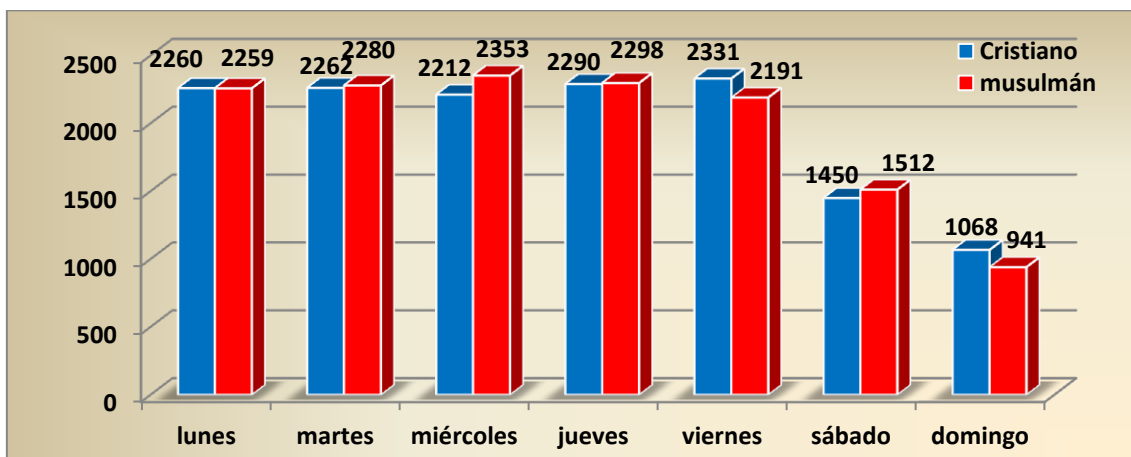


- Gráfica 23: según el sexo, el “hombre” el lunes es cuando más implicado está en los accidentes y el domingo el que menos; con respecto a las “mujeres”, es el miércoles cuando más implicadas están en un accidente y el domingo el que menos.

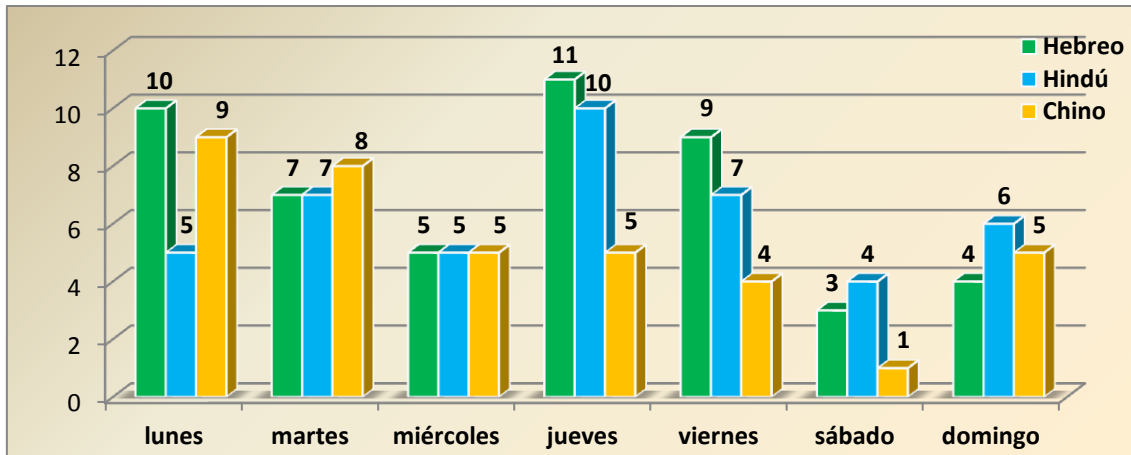
Día 00 - 12	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Lunes	2260	2259	10	5	9	4543
%	49.7	49.7	0.22	0.11	0.20	16.3
Martes	2262	2280	7	7	8	4564
%	49.6	50	0.15	0.15	0.17	16.4
Miércoles	2212	2353	5	5	5	4580
%	48.3	51.4	0.11	0.11	0.11	16.5
Jueves	2290	2298	11	10	5	4614
%	49.6	49.8	0.24	0.22	0.11	16.6
Viernes	2331	2191	9	7	4	4542
%	51.3	48.2	0.20	0.15	0.09	16.3
Sábado	1450	1512	3	4	1	2970
%	48.8	51	0.10	0.13	0.03	10.7
Domingo	1068	941	4	6	5	2024
%	52.8	46.5	0.20	0.30	0.25	7.3
Total	13873	13834	49	44	37	27837

Datos de referencia “%” el total de los días

Tabla 19: implicados en AT distribuidos por días de la semana y cultura.



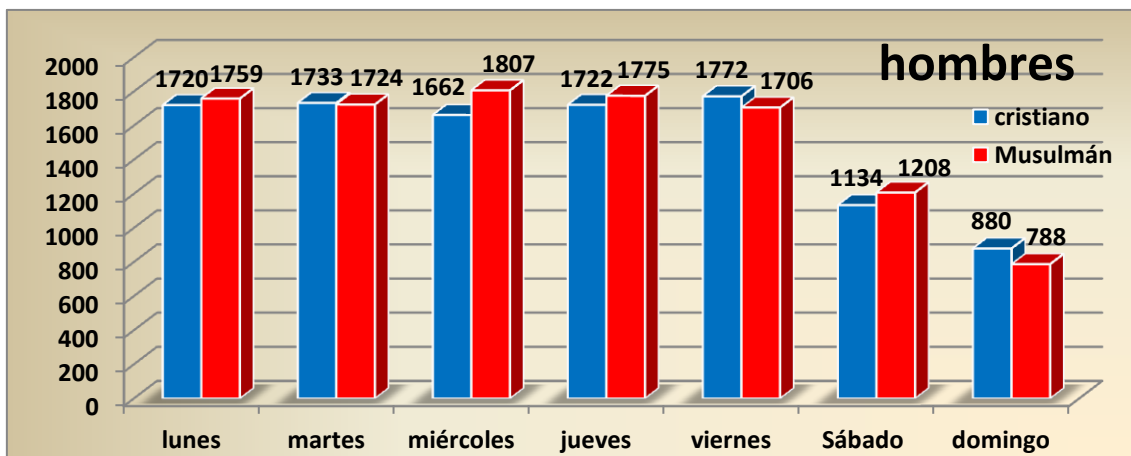
- Gráfica 24: los “cristianos” tienen los mayores registros los días: lunes, viernes y domingo; mientras que los “musulmanes” los días martes, miércoles, jueves y sábado registran una mayor implicación.



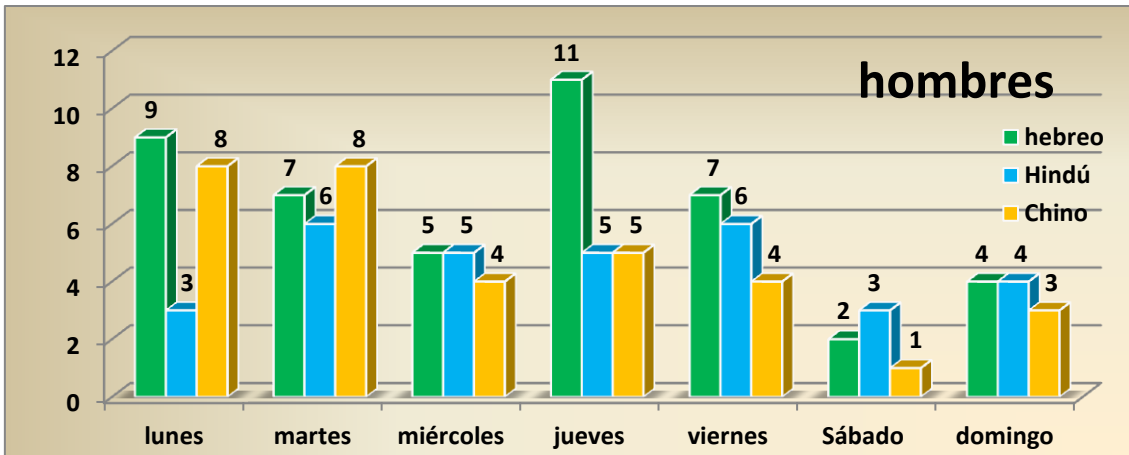
- Gráfica 25: Los “hebreos” los lunes y martes; los “hindúes” los jueves y viernes y los “chinos” los lunes y martes son cuando registran un mayor número de implicación en los accidentes.

Día 00 - 12	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Lunes</b>	2260	2259	10	5	9	4543
Hombres	1720	1759	9	3	8	
Mujeres	540	500	1	2	1	
<b>Martes</b>	2262	2280	7	7	8	4564
Hombres	1733	1724	7	6	8	
Mujeres	529	556	0	1	0	
<b>Miércoles</b>	2212	2353	5	5	5	4580
Hombres	1662	1807	5	5	4	
Mujeres	550	546	0	0	1	
<b>Jueves</b>	2290	2298	11	10	5	4614
Hombres	1722	1775	11	5	5	
Mujeres	568	523	0	5	0	
<b>Viernes</b>	2331	2191	9	7	4	4542
Hombres	1772	1706	7	6	4	
Mujeres	559	485	2	1	0	
<b>Sábado</b>	1450	1512	3	4	1	2970
Hombres	1134	1208	2	3	1	
Mujeres	316	304	1	1	0	
<b>Domingo</b>	1068	941	4	6	5	2024
Hombres	880	788	4	4	3	
Mujeres	188	153	0	2	2	

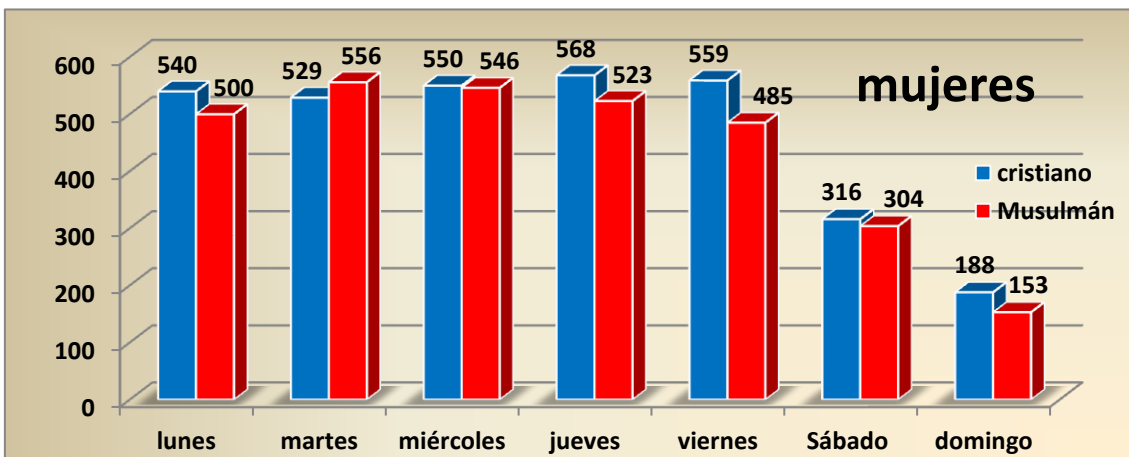
Tabla 20: implicados en AT distribuidos por días de la semana, cultura y sexos.



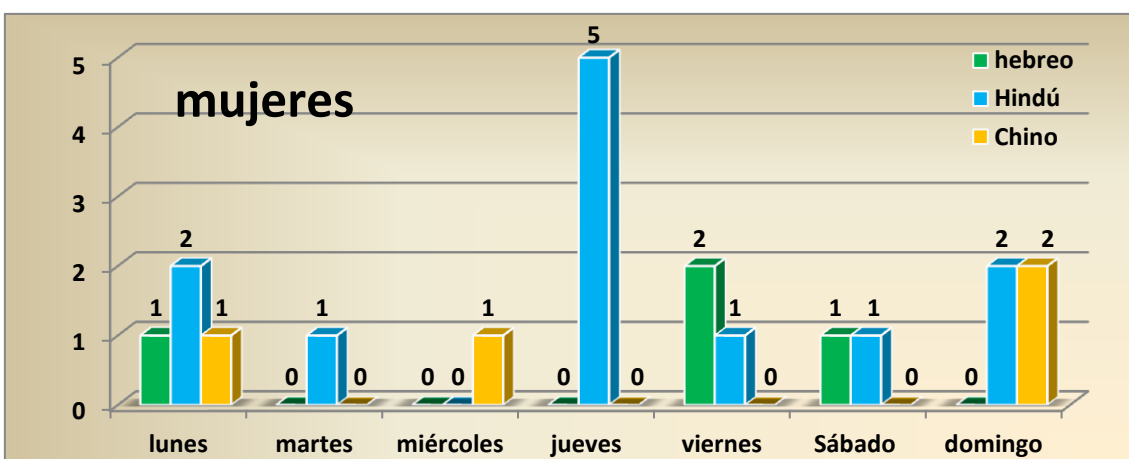
- Gráfica 26: los hombres “cristianos” registran mayor implicación en los accidentes los días: martes, viernes y domingos; mientras que los “musulmanes” están más implicados los días: lunes, miércoles, jueves y sábados.



- **Gráfica 27:** los conductores hombres “hebreos” registran mayor implicación en los accidentes de tráfico durante los días: jueves, lunes y viernes; los “hindúes”: los martes, miércoles, jueves y viernes y los “chinos”: los lunes y martes.



- **Gráfica 28:** la mujeres “cristianas” registran mayor implicación en los accidentes de tráfico, los días: lunes, miércoles, jueves, viernes, sábados y domingos; mientras que las “musulmanas” los martes registran valores superiores.

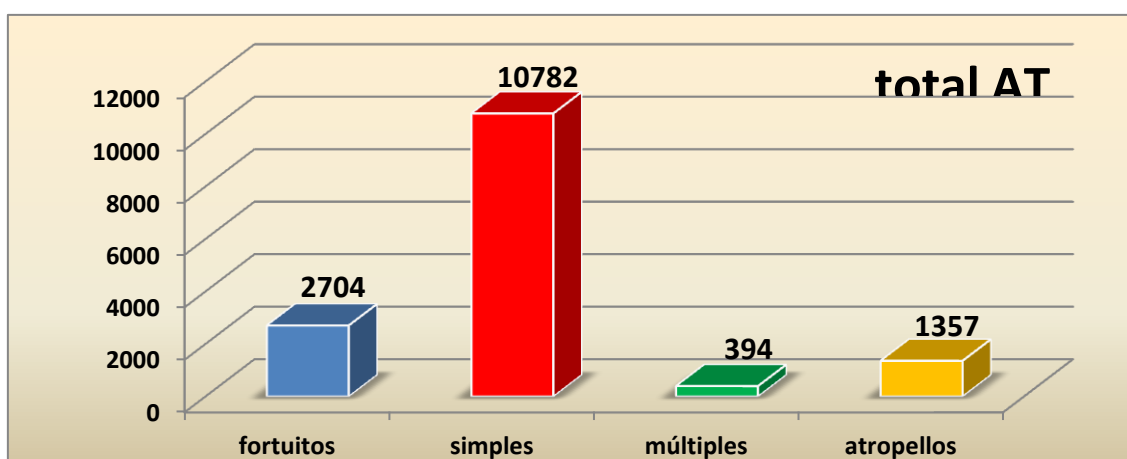


- **Gráfica 29:** la mujer “hindú” es la que registra los mayores registros con un 60%, y su peor día en cuanto a conducción es el jueves, mientras que las conductoras “hebreas” y “chinas” registran valores más bajos.

### 3.1.5. Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por tipos de accidentes.

Año / Tipo AT	fortuito	simple	múltiple	atropellos	total
2000 - 2012	2704	10782	394	1357	15237
%	17.7	70.7	2.58	8.90	

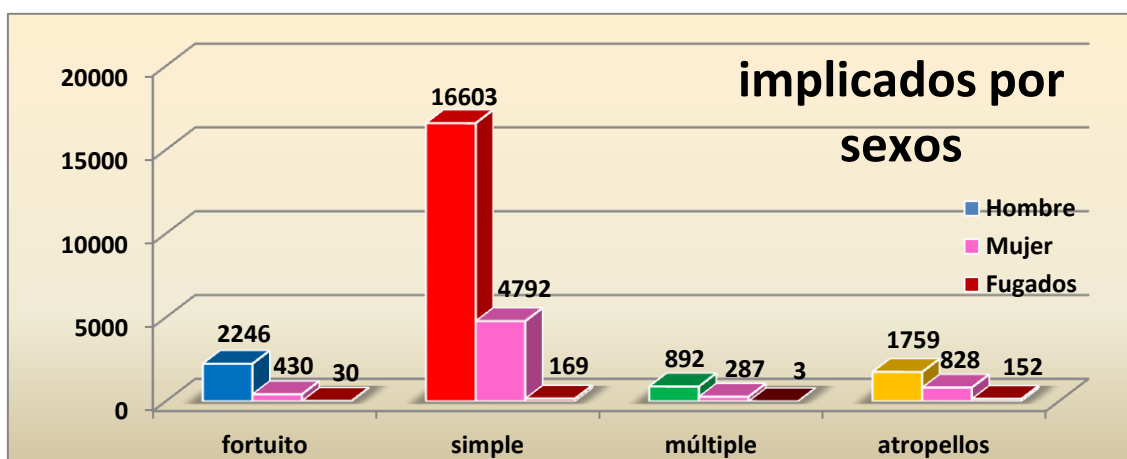
Datos de referencia “%” el total de implicados  
Tabla 21: total AT distribuidos por tipos.



- Gráfica 30: destaca con un 70.7% los accidentes de tipo simples, seguidos de los fortuitos y atropellos.

Implicados/Tipo	fortuito	simple	múltiple	atropellos	total
Hombre	2246	16603	892	1759	21500
Mujer	430	4792	287	828	6337
Fugados	30	169	3	152	354
Total	2706	21564	1182	2739	28191

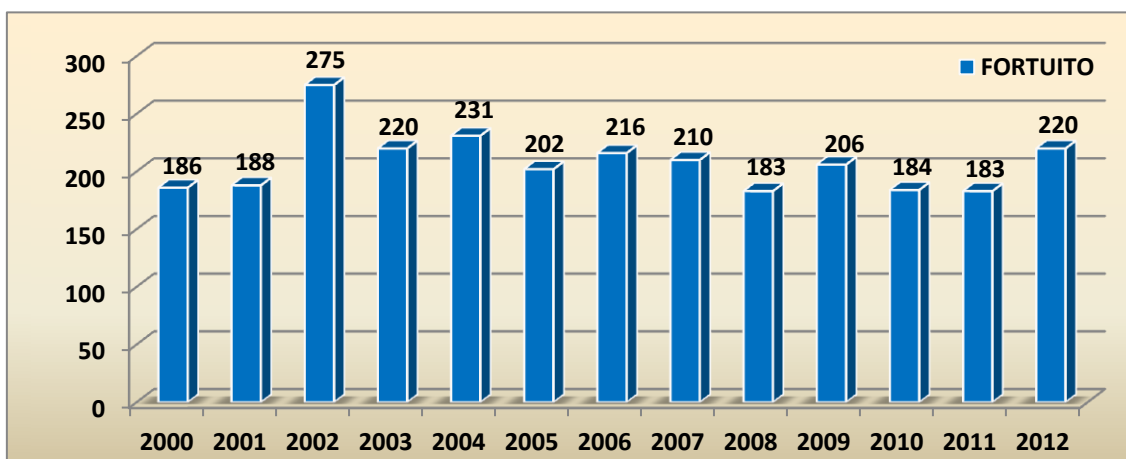
Tabla 22: implicados en AT distribuidos por tipos y sexos.



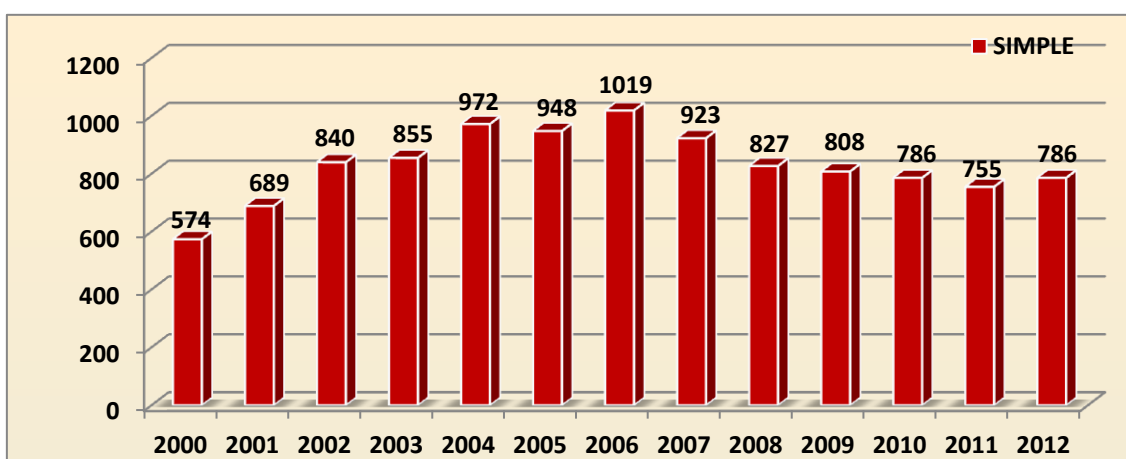
- Gráfica 31: por sexos igualmente destacan los hombres y mujeres en accidentes de tipo simple con un 58.9 y un 17%. Otro dato destacable son los 152 conductores fugados tras atropellar a un peatón. En los accidentes fortuitos por sexos 1 de cada 5 son hombre; en los simples 1 de cada tres son hombres; en los múltiples 1 de cada 3 y en los atropellos 1 de cada 2 implicados son hombres.

Accidentes	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>FORTUITO</b>	186	188	275	220	231	202	216	210	183	206	184	183	220	2704
%	20.5	18.8	22	17.8	17	15.5	15.7	16.3	15.8	18.2	17	17.5	19.8	17.7
Incremento		1.1	47.8	18.3	24.2	8.6	16.1	12.9	-1.6	10.7	-1.1	-1.6	18.3	
<b>SIMPLE</b>	574	689	840	855	972	948	1019	923	827	808	786	755	786	10782
%	63.1	69	67.4	69.3	71.5	72.6	74.3	71.6	71.5	71.6	72.7	72.2	70.6	70.8
Incremento		20	46.3	48.9	69.3	65.2	77.5	60.8	44.1	40.8	36.9	31.5	36.9	
<b>MÚLTIPLE</b>	39	20	30	19	36	33	23	37	36	27	32	34	28	394
%	4.3	2	2.4	1.5	2.6	2.5	1.7	2.9	3.1	2.4	2.96	3.25	2.5	2.6
Incremento		-49	-23	-51	-7.7	-15	-41	-5.1	-7.7	-31	-18	-13	-28	
<b>ATROPELLO</b>	110	101	101	139	121	123	114	119	110	88	79	73	79	1357
%	12.1	10.1	8.1	11.3	8.9	9.4	8.3	9.2	9.5	7.8	7.3	6.99	7.1	8.9
Incremento		-8.2	-8.2	26.4	10	11.8	3.6	8.2	0	-20	-28	-34	-28	
<b>TOTAL</b>	909	998	1246	1233	1360	1306	1372	1289	1156	1129	1081	1045	1113	15237

**Datos de referencia “%” el total de implicados por años**  
**Tabla 23: implicados en AT distribuidos por tipos y años.**

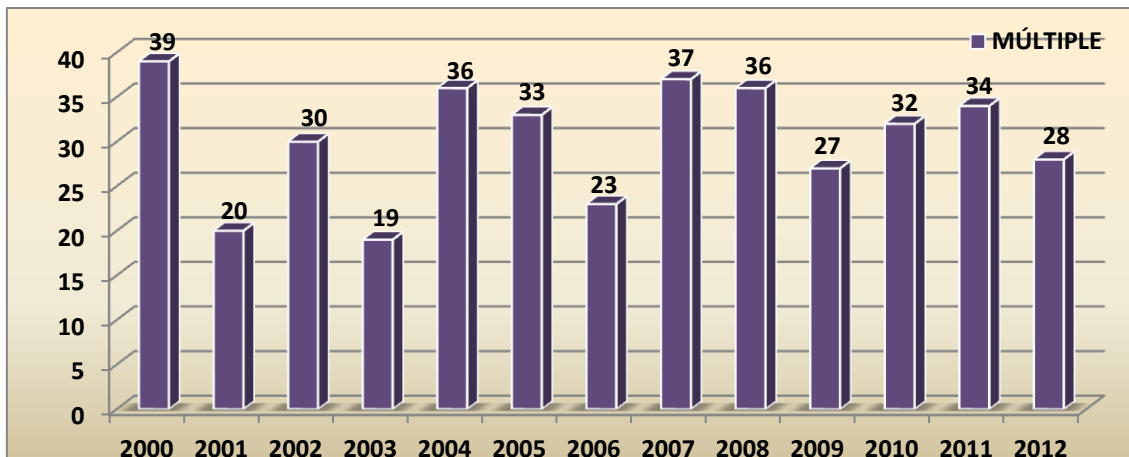


- **Gráfica 32: el año 2002 con un incremento del 48% es el año en el que se registra un mayor número de accidentes “fortuitos con 275 accidentes”, seguido del año 2012 con 220 y los que menos 2008 y 2011 con 183.**

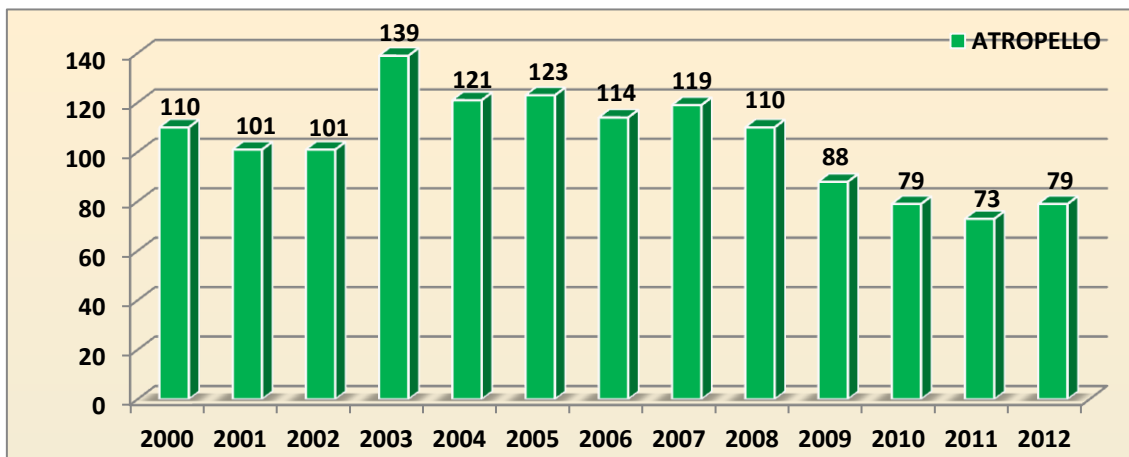


- **Gráfica 33: el año 2006 con un incremento del 77.5% es el año en el que se registra un mayor número de accidentes “simples con 1019 accidentes”, seguido del año 2004 con 972 y los que menos 2000 y 2001 con 574 y 689 respectivamente.**





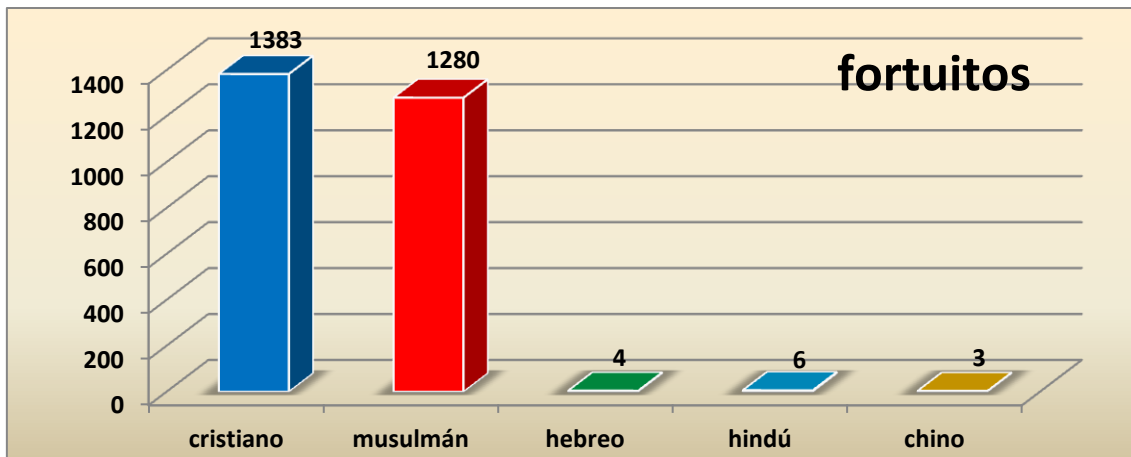
- Gráfica 34: el año 2000 es el año en el que se registra un mayor número de accidentes “múltiples con 39 accidentes”, seguido del año 2007 con 37 y los que menos 2001 y 2003 con 20 y 19 respectivamente.



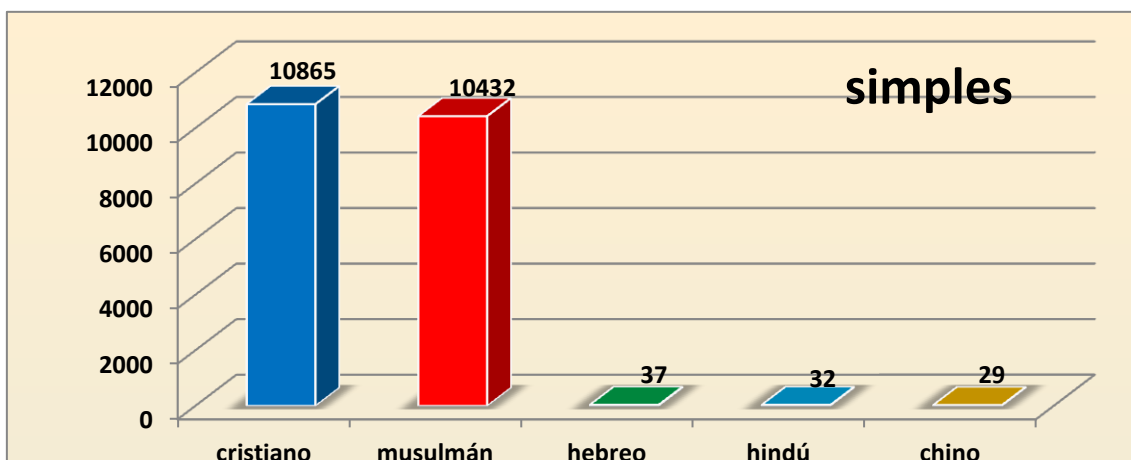
- Gráfica 35: el año 2003 con un incremento del 26% es el año en el que se registra un mayor número de “atropellos con 139 accidentes”, seguido del año 2005 con 123 y los que menos 2011 y 2012 con 73 y 79 respectivamente.

Tipos de accidente		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
fortuitos		1383	1280	4	6	3	2706
	%	10	9.3	8.2	13.6	8.1	9.7
simples		10865	10432	37	32	29	21395
	%	78.3	75.4	75.5	72.7	78.4	76.9
múltiples		557	620	1	1	0	1179
	%	4	4.5	2	2.3	0	4.2
atropellos		1068	1502	7	5	5	2587
	%	7.7	10.9	14.3	11.4	13.5	9.3
<b>Total</b>		<b>13873</b>	<b>13834</b>	<b>49</b>	<b>44</b>	<b>37</b>	<b>27837</b>

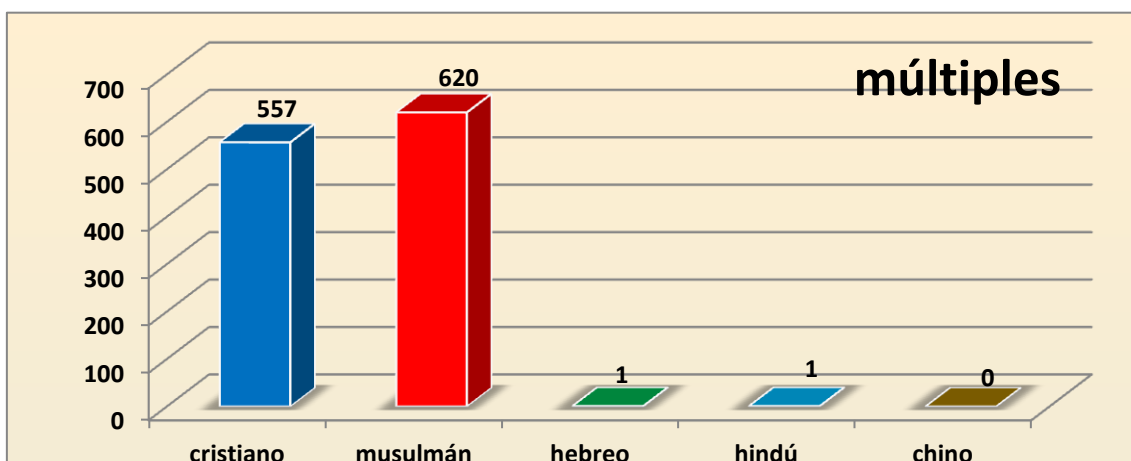
Datos de referencia “%” el total de implicados y cultura  
 Tabla 24: implicados en AT distribuidos por tipos y cultura.



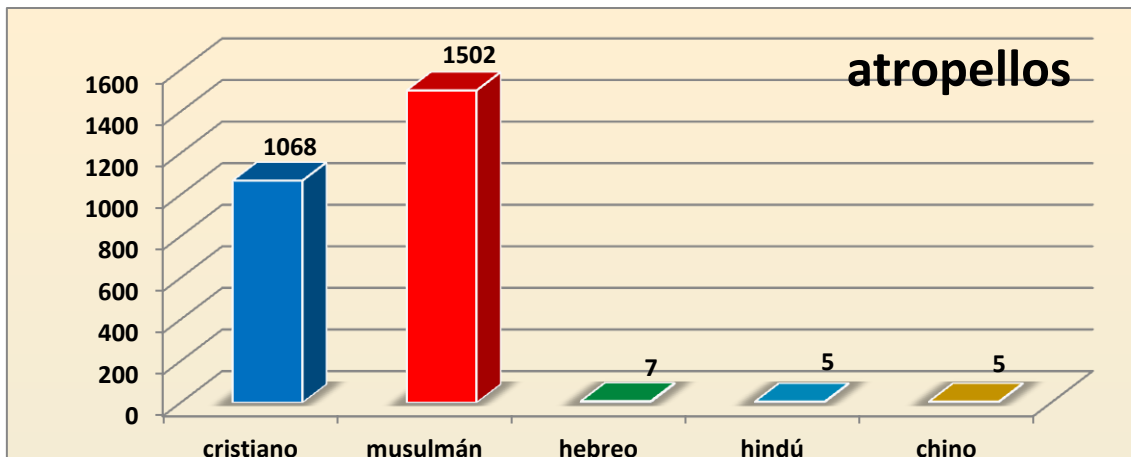
- **Gráfica 36:** en los accidentes de tipo fortuito y según la cultura, los cristianos son los que más implicados registran con un 51% y los chinos los que menos con sólo 3 implicados.



- **Gráfica 37:** en los accidentes de tipo simple y según la cultura, los cristianos son los que más implicados registran con un 51% y los chinos los que menos con sólo 29 implicados.



- **Gráfica 38:** en los accidentes de tipo múltiple y según la cultura, los musulmanes son los que más implicados registran con un 53% y los chinos los que menos con 0 implicados.



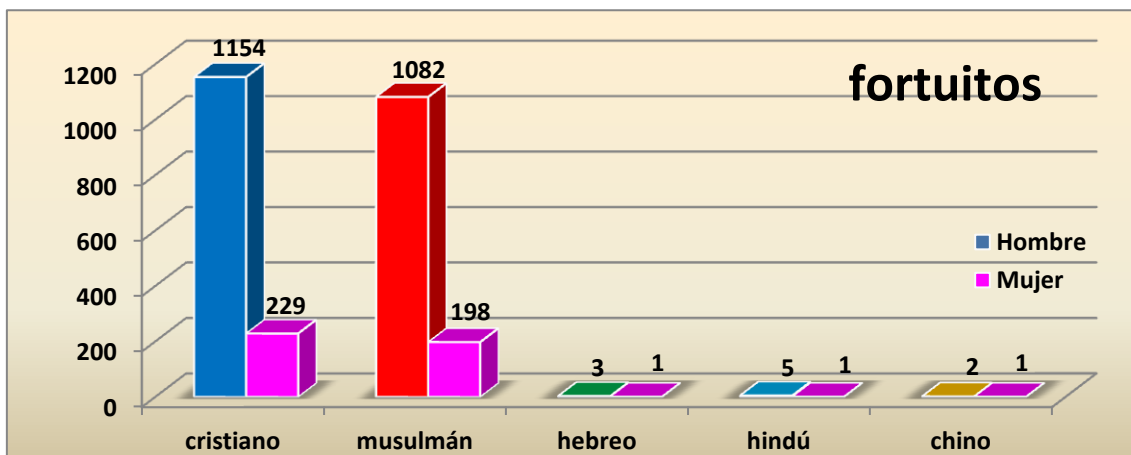
- Gráfica 39: en los accidentes de tipo “atropellos” y según la cultura, los cristianos son los que más implicados registran con un 51% y los chinos e hindúes con 5 implicados.

- Número de AT fortuitos: 2704.

fortuitos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	1154	1082	3	5	2	2246
%	43.1	40.4	0.11	0.19	0.07	83.9
Mujer	229	198	1	1	1	430
%	8.56	7.4	0.04	0.04	0.04	16.1
Total	1383	1280	4	6	3	2676

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 25: implicados en AT distribuidos por tipos, cultura y sexos.



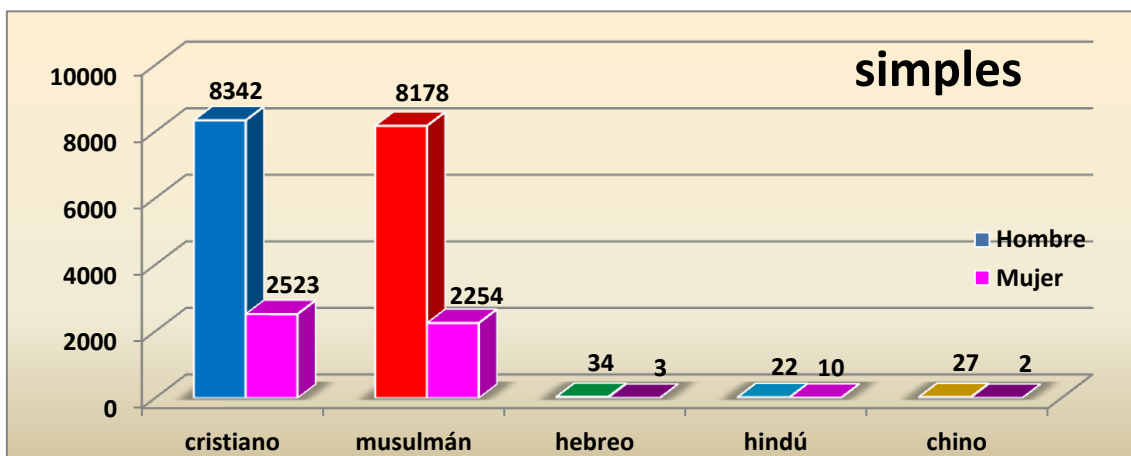
- Gráfica 40: en los accidentes de tipo fortuito y según la cultura y sexo, los hombres cristianos son los que más implicados registran con un 43% del total de implicados y los chinos los que menos con sólo 2 implicados; con respecto a las mujeres las cristianas con el 8.5% del total de implicados son las más implicadas en accidentes y las hebreas, hindúes y chinas con una sola implicada las que menos.

- **Número de accidentes simples:.....10782.**

Simple		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		8342	8178	34	22	27	16603
	%	39	38.2	0.16	0.10	0.13	77.6
Mujer		2523	2254	3	10	2	4792
	%	11.8	10.5	0.01	0.05	0.00	22.4
Total		10865	10432	37	32	29	21395

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 26: implicados en AT simples distribuidos por cultura y sexos.



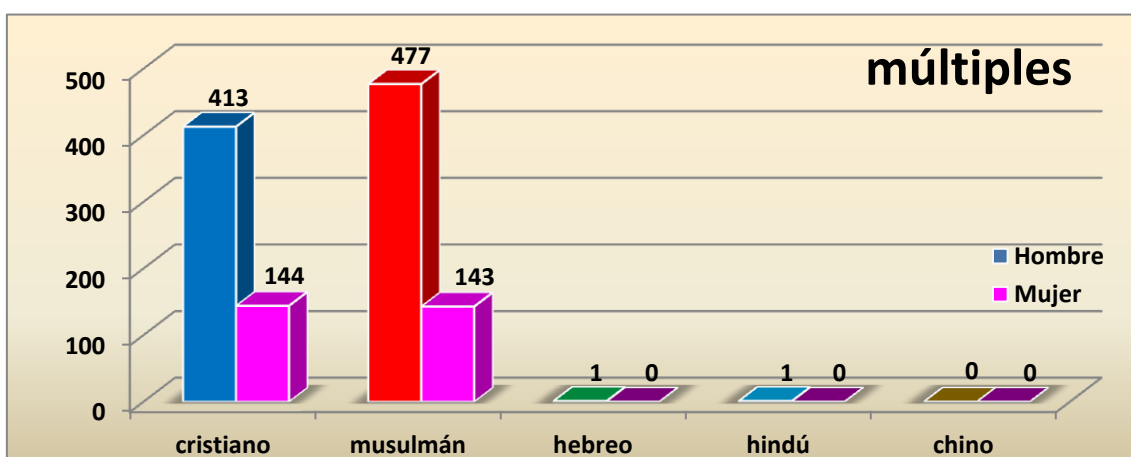
- **Gráfica 41:** en los accidentes de tipo simples y según la cultura y sexo, los hombres cristianos son los que más implicados registran con un 39% del total de implicados y los hindúes los que menos con sólo 22 implicados; con respecto a las mujeres las cristianas con el 12% del total de implicados son las más implicadas en accidentes y las chinas con dos implicadas las que menos.

- **Número de accidentes múltiples:.....394**

Múltiples		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		413	477	1	1	0	892
	%	35	40.5	0.08	0.08	0	75.7
Mujer		144	143	0	0	0	287
	%	12.2	12.1	0	0	0	24.3
Total		557	620	1	1	0	1179

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 27: implicados en AT múltiples distribuidos por cultura y sexos.



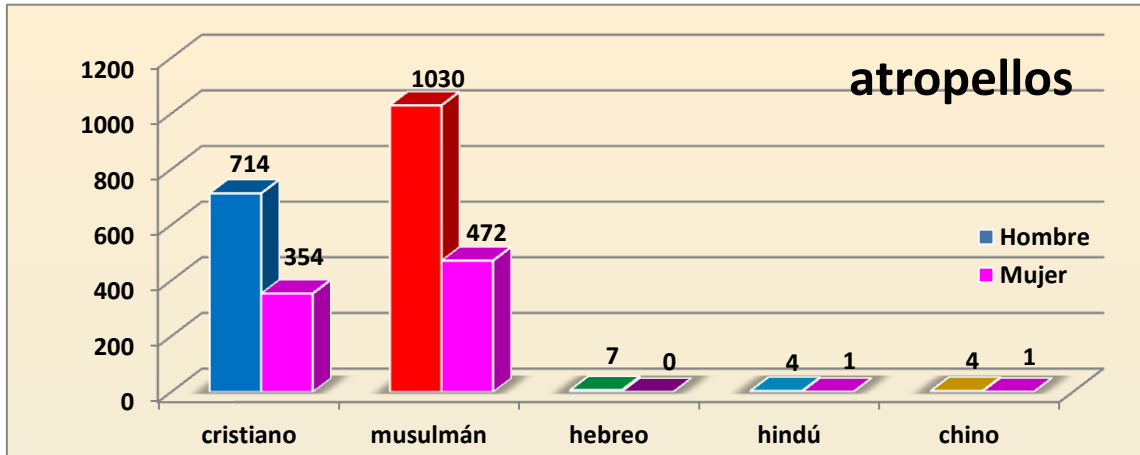
- **Gráfica 42:** en los accidentes de tipo múltiples y según la cultura y sexo, los hombres musulmanes son los que más implicados registran con un 40.5% del total de implicados y los chinos los que menos con ningún implicado; con respecto a las mujeres las cristianas y las musulmanas con 144 y 143 implicadas son las más implicadas en accidentes y las hebreas, hindúes y chinas no tienen ninguna implicada.

- **Número de atropellos:.....1357.**

atropellos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	714	1024	7	4	4	1753
%	27.6	39.6	0.27	0.15	0.15	68
Mujer	354	478	0	1	1	834
%	13.7	18.5	0	0.04	0.04	32
Total	1068	1502	7	5	5	2587

Datos de referencia “%” el total de implicados

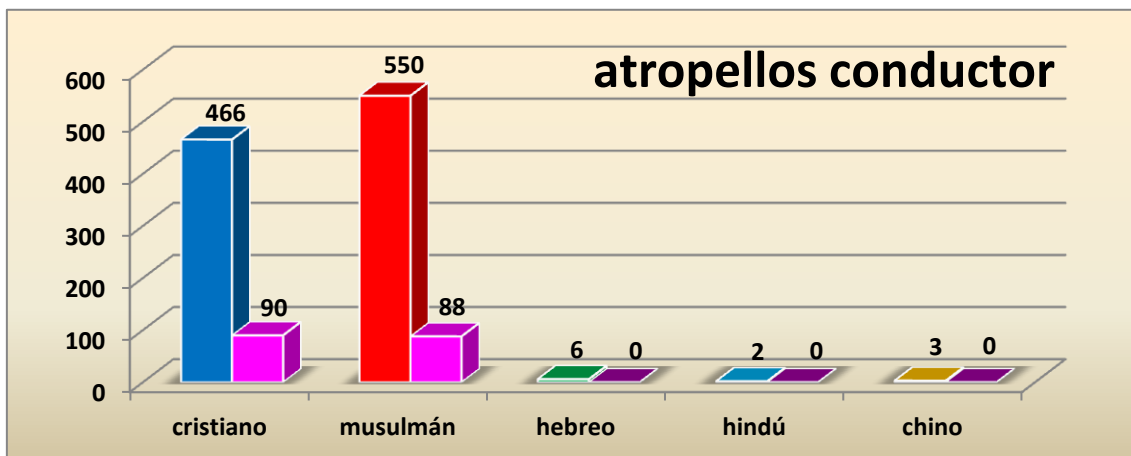
Tabla 28: implicados en AT “atropellos” distribuidos por cultura y sexos.



- **Gráfica 43:** en los accidentes de tipo atropellos y según la cultura y sexo, los hombres musulmanes son los que más implicados registran con un 40% del total de implicados y los hindúes y chinos los que menos con sólo 4 implicados; con respecto a las mujeres las musulmanas con el 18% del total de implicados son las más implicadas en accidentes y las hebreas con ninguna implicada las que menos.

Atropellos conductor	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	466	550	6	2	3	1027
Mujer	90	88	0	0	0	178
Total	556	638	6	2	3	1205

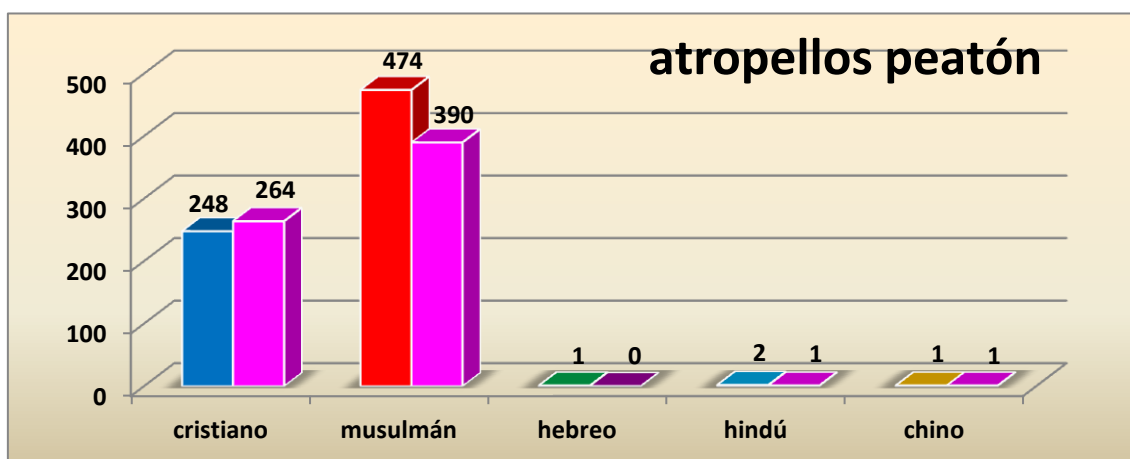
Tabla 29: implicados en AT “atropellos conductor” distribuidos por cultura y sexos.



- **Gráfica 44:** en los accidentes de tipo atropellos y conductor del vehículo, los hombres musulmanes destacan sobre los cristianos y los hebreos sobre los hindúes y chinos. Las mujeres cristianas y musulmanas obtienen prácticamente los mismos resultados y las mujeres conductoras hebreas, hindúes y chinas no están implicadas en ningún atropello.

Atropellos peatón	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	248	474	1	2	1	726
Mujer	264	390	0	1	1	656
Total	512	864	1	3	2	1382

Tabla 30: implicados en AT "atropellos peatón" distribuidos por cultura y sexos.

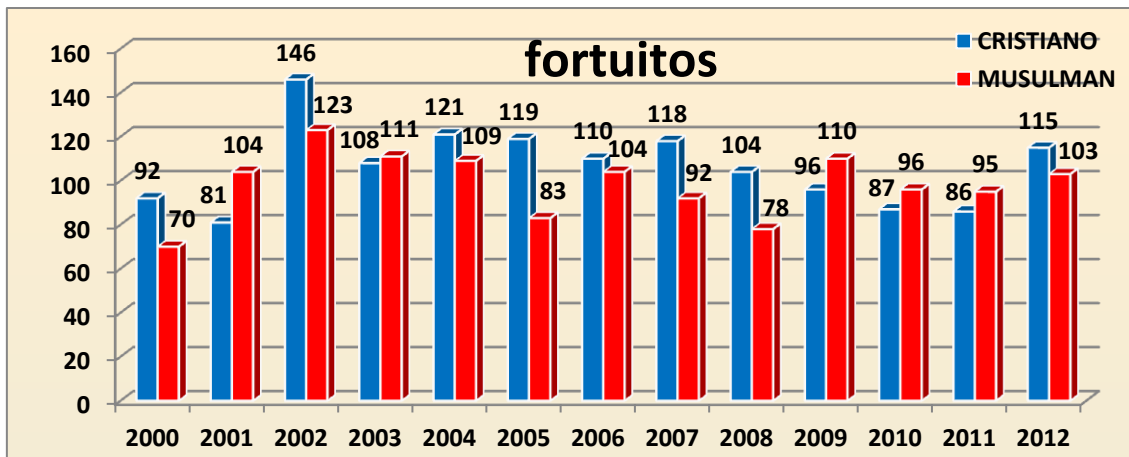


- Gráfica 45: en los accidentes de tipo atropellos y como peatones, los hombres musulmanes destacan sobre los cristianos y los hebreos, hindúes y chinos alcanzan los mismos resultados. Las mujeres musulmanas obtienen mayores resultados que las cristianas y las mujeres peatonas hebrea no obtienen resultado alguno, mientras que las hindúes y chinas obtienen muy bajos resultados.

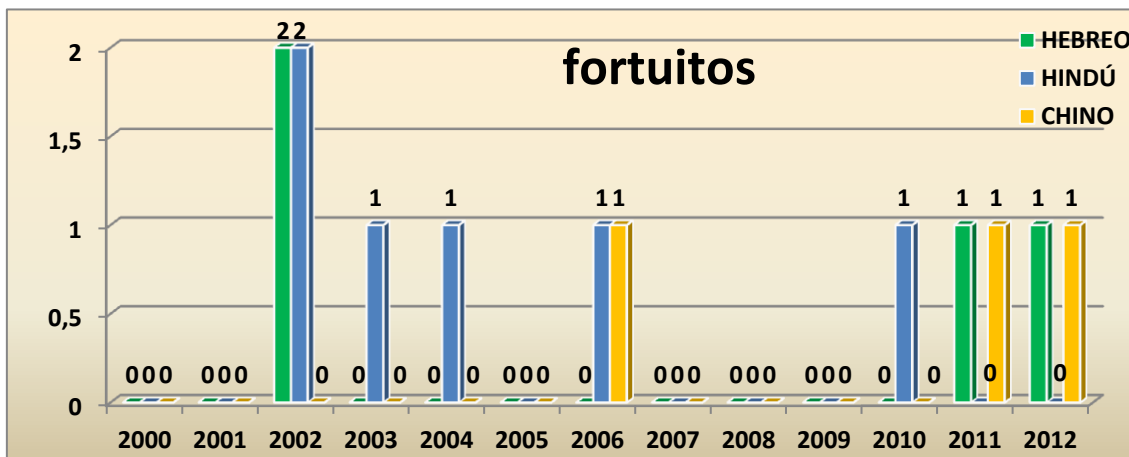
FORTUITO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	92	81	146	108	121	119	110	118	104	96	87	86	115	1383
%	3.44	3	5.46	4	4.5	4.4	4.1	4.4	3.9	3.6	3.2	3.2	4.3	51.7
<b>Incremento</b>		-20	58.7	17.4	31.5	29.3	19.6	28.3	13	4.3	-5.4	-6.5	25	
<b>Musulmán</b>	70	104	123	111	109	83	104	92	78	110	96	95	103	1278
%	2.6	3.9	4.6	4.1	4.1	3.1	3.9	3.4	2.9	4.1	3.6	3.5	3.8	47.8
<b>Incremento</b>		48.6	75.7	58.6	55.7	18.6	48.6	31.4	11.4	57.1	37.1	35.7	47.1	
<b>Hebreo</b>	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	4
%	0	0	0.07	0	0	0	0	0	0	0	0	0.03	0.03	0.15
<b>Incremento</b>				-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-50	-50	
<b>Hindú</b>	0	0	2	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	6
%	0	0	0.07	0.03	0.03	0	0.03	0	0	0	0.03	0	0	0.22
<b>Incremento</b>				-50	-50	0	-50	0	0	0	-50	0	0	
<b>Chino</b>	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	3
%	0	0	0	0	0	0	0.03	0	0	0	0	0.03	0.03	0.11
<b>Incremento</b>								-100	-100	-100	-100	0	0	
<b>TOTAL</b>	162	185	273	220	231	202	216	210	182	206	184	183	220	2674

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 31: implicados en AT "fortuitos" distribuidos por cultura y años.



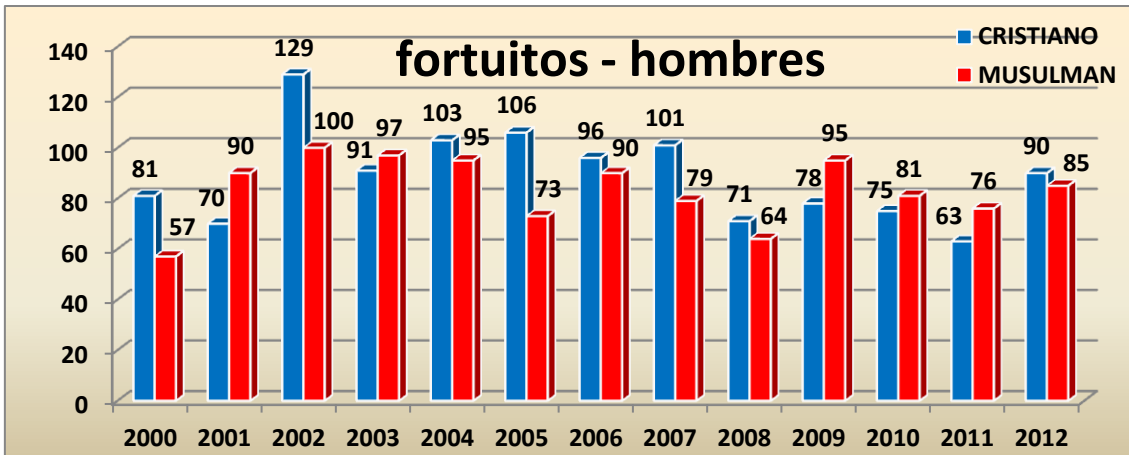
- Gráfica 46: en los accidentes de tipo fortuitos por años y según la cultura, los cristianos alcanzan su mayor implicación en el año 2002 con 146 implicados y la menor en 2001 con 81 implicados; mientras que los musulmanes alcanzan su mayor registro igualmente en el año 2002 y en el que menos en 2005 con 83 implicados.



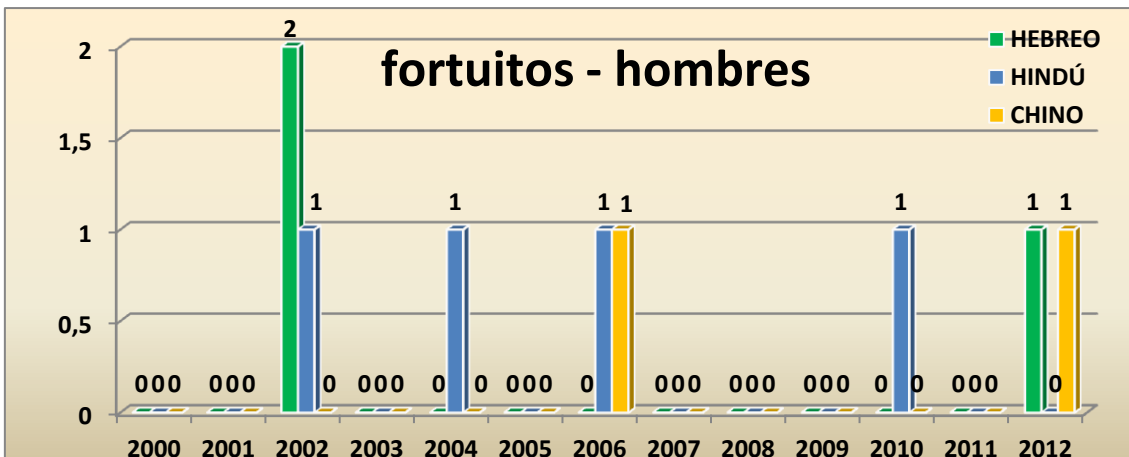
- Gráfica 47: en los accidentes de tipo fortuitos por años y según la cultura, los hebreos e hindúes alcanzan su mayor implicación en el año 2002 con 2 implicados y la menor en varios años con ningún implicado; mientras que los chinos alcanzan su mayor registro en los años 2006, 2011 y 2012 con un implicado y en el resto no tienen ninguna implicación.

FORTUITO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	92	81	146	108	121	119	110	118	104	96	87	86	115	1383
Hombre	81	70	129	91	103	106	96	101	71	78	75	63	90	1154
Mujer	11	11	17	17	32	13	14	17	33	18	12	23	25	243
<b>Musulmán</b>	70	104	123	111	109	83	104	92	78	110	96	95	103	1278
Hombre	57	90	100	97	95	73	90	79	64	95	81	76	85	1082
Mujer	13	14	23	14	14	10	14	13	14	15	17	19	18	198
<b>Hebreo</b>	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	4
Hombre	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	3
Mujer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
<b>Hindú</b>	0	0	2	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	6
Hombre	0	0	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	0	5
Mujer	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>Chino</b>	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	1	3
Hombre	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	2
Mujer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1

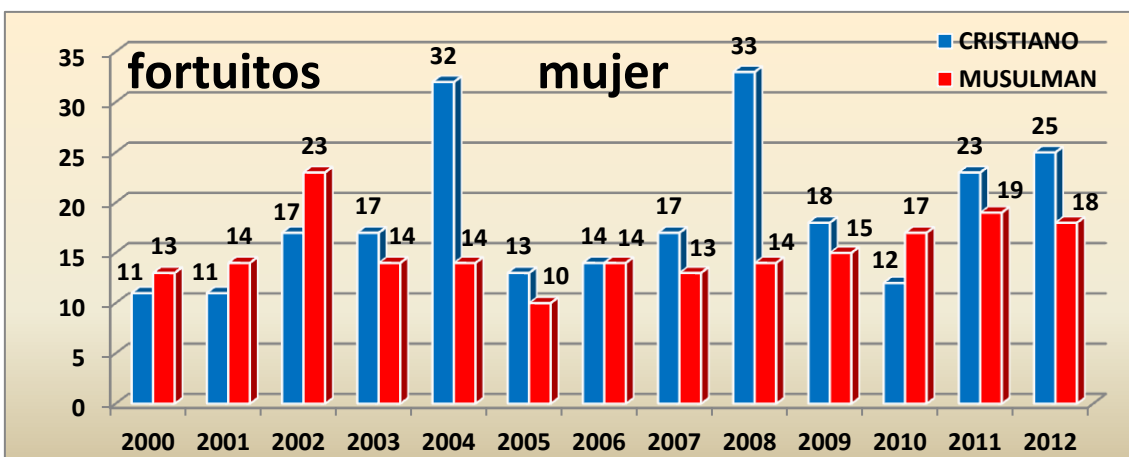
Tabla 32: implicados en AT "fortuitos" distribuidos por años, cultura y sexos.



- Gráfica 48: en los accidentes de tipo fortuitos por años y según la cultura y sexo, los hombres cristianos alcanzan su mayor implicación en el año 2002 con 129 implicados y la menor en 2011 con 63 implicados; mientras que los musulmanes alcanzan su mayor registro igualmente en el año 2002 con 100 y en el que menos en 2000 con 57 implicados.



- Gráfica 49: en los accidentes de tipo fortuitos por años y según la cultura y sexo, los hombres y mujeres hebreas, hindúes y chinos destacan por su escasa implicación.



- Gráfica 50: en los accidentes de tipo fortuitos por años y según la cultura y sexo, las mujeres cristianas alcanzan su mayor implicación en el año 2008 con 33 implicadas y la menor en 2000 y 2001 con 11 implicadas; mientras que los musulmanas alcanzan su mayor registro en el año 2002 con 23 y en el que menos en 2005 con 10 implicados.

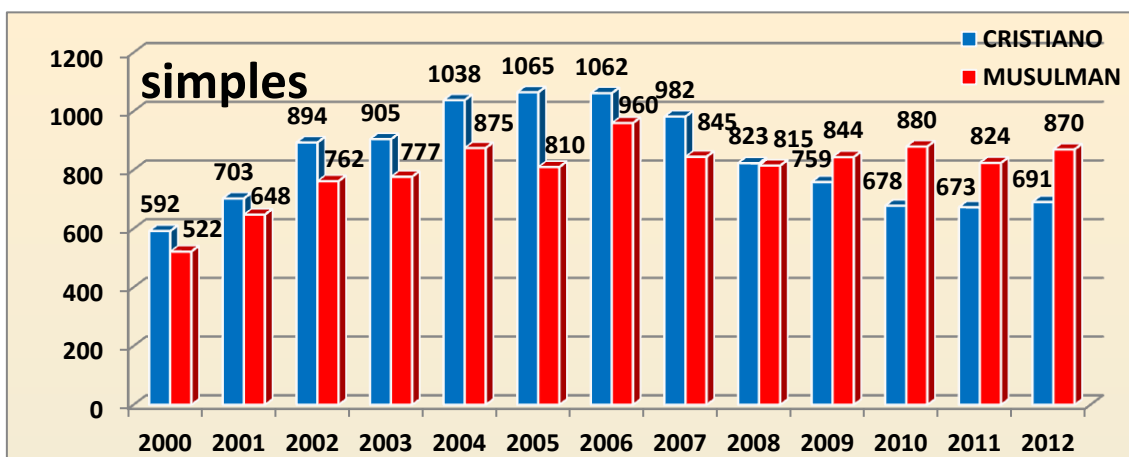




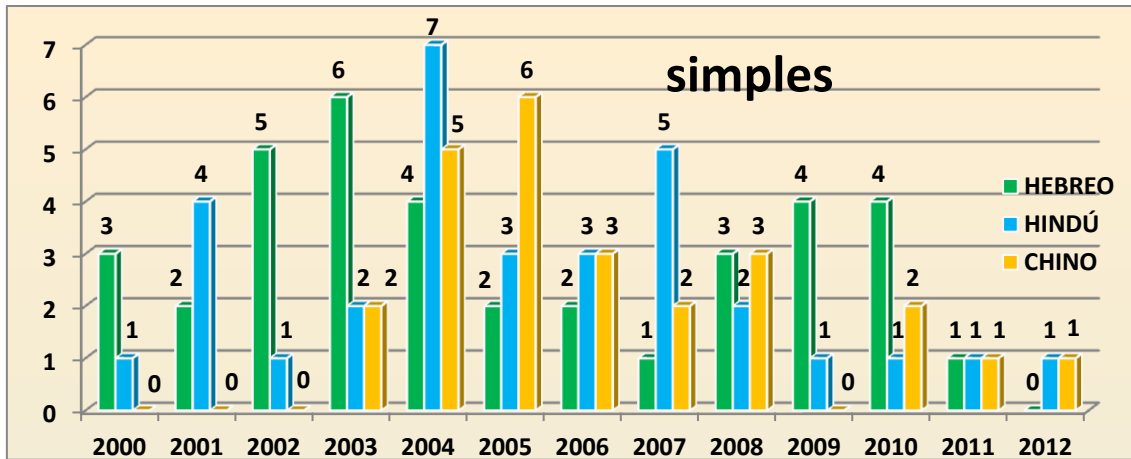
- Gráfica 51: en los accidentes de tipo fortuitos por años y según la cultura y sexo, las mujeres hebreas, hindúes y chinas destacan por su escasa implicación.

SIMPLE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	592	703	894	905	1038	1065	1062	982	823	759	678	673	691	10865
%	2.8	3.3	4.2	4.2	4.8	5	5	4.6	3.8	3.5	3.2	3.1	3.2	50.8
<b>Incremento</b>		18.7	51	52.9	75.3	79.9	79.4	65.9	39	28.2	14.5	13.7	16.7	
<b>Musulmán</b>	522	648	762	777	875	810	960	845	815	844	880	824	870	10432
%	2.4	3	3.6	3.6	4.1	3.8	4.5	3.9	3.8	3.9	4.1	3.8	4.1	48.8
<b>Incremento</b>		24.1	46	48.8	67.6	55.2	83.9	61.9	56.1	61.7	68.6	57.8	66.7	
<b>Hebreo</b>	3	2	5	6	4	2	2	1	3	4	4	1	0	37
%	0.01	0	0.02	0.03	0.02	0	0	0	0.01	0.02	0.02	0	0	0.17
<b>Incremento</b>		-33	67	100	33	-33	-33	-67	0	33	33	-67	-100	
<b>Hindú</b>	1	4	1	2	7	3	3	5	2	1	1	1	1	32
%	0	0.02	0	0	0.03	0.01	0.01	0.02	0	0	0	0	0	0.15
<b>Incremento</b>		300	0	100	600	200	200	400	100	0	0	0	0	
<b>Chino</b>	0	0	0	2	5	6	3	2	3	0	2	1	1	25
%	0	0	0	0	0.02	0.03	0.01	0	0.01	0	0	0	0	0.12
<b>Incremento</b>					150	200	50	0	50	-100	0	-50	-50	
<b>TOTAL</b>	1118	1357	1662	1692	1929	1886	2030	1835	1646	1608	1565	1500	1563	21391

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 33: implicados en AT “simples” distribuidos por año y cultura.



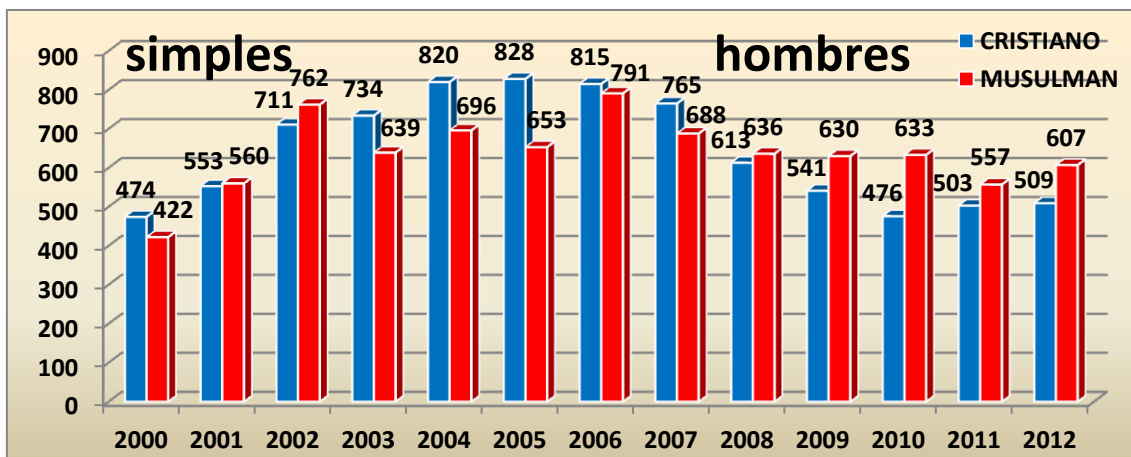
- Gráfica 52: en los accidentes de tipo simples por años y según la cultura, los hombres cristianos alcanzan su mayor implicación en el año 2005 con 1065 implicados y la menor en el año 2000 con 592 implicados; mientras que los musulmanes alcanzan su mayor registro en el año 2006 con 960 y en el que menos en 2000 con 522 implicados.



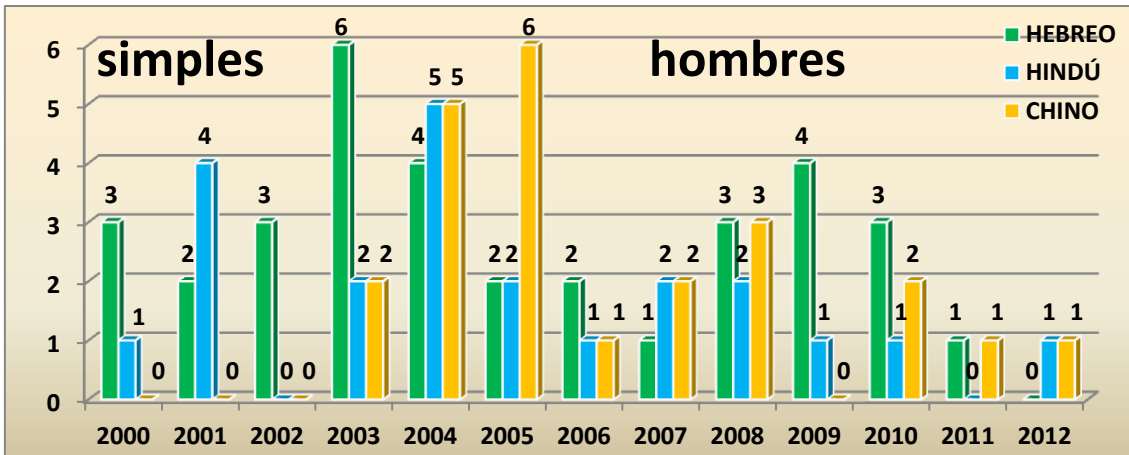
- Gráfica 53: en los accidentes de tipo simples por años y según la cultura y sexo, los hebreos alcanzan su mayor implicación en el año 2004 y la menor en 2012; los hindúes alcanzan su mayor registro en el año 2003 y con 1 implicado varios años; mientras que los chinos alcanzan su mayor registro en el año 2005 y varios años sin ningún implicado.

SIMPLE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
Cristiano	592	703	894	905	1038	1065	1062	982	823	759	678	673	691	10865
Hombre	474	553	711	734	820	828	815	765	613	541	476	503	509	8342
Mujer	118	150	183	171	218	237	247	217	210	218	202	170	182	2526
Musulmán	522	648	762	777	875	810	960	845	815	844	880	824	870	10432
Hombre	422	560	650	639	712	653	791	688	636	630	633	557	607	8178
Mujer	100	88	112	138	163	157	169	157	179	214	247	267	263	2254
Hebreo	3	2	5	6	4	2	2	1	3	4	4	1	0	37
Hombre	3	2	3	6	4	2	2	1	3	4	3	1	0	34
Mujer	0	0	2	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3
Hindú	1	4	1	2	7	3	3	5	2	1	1	1	1	32
Hombre	1	4	0	2	5	2	1	2	2	1	1	0	1	22
Mujer	0	0	1	0	2	1	2	3	0	0	0	1	0	10
Chino	0	0	0	2	5	6	3	2	3	1	2	1	1	26
Hombre	0	0	0	2	5	6	1	2	2	1	2	0	1	22
Mujer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

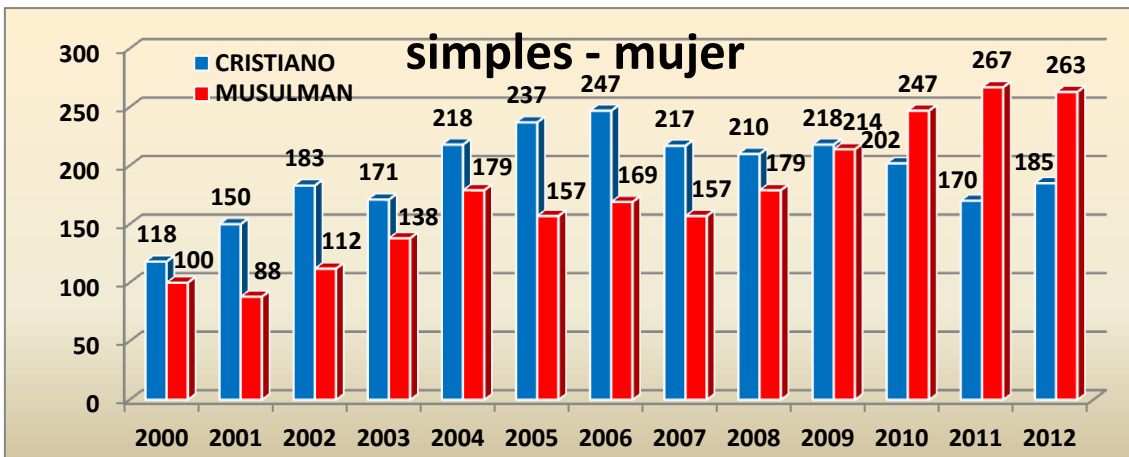
Tabla 34: implicados en AT "simples" distribuidos por años, cultura y sexos.



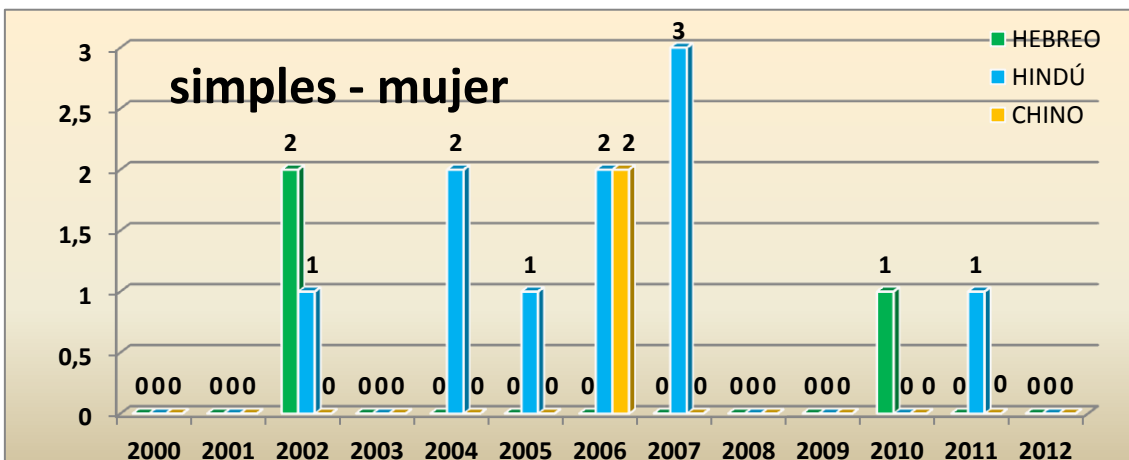
- Gráfica 54: en los accidentes de tipo simples por años y según la cultura y sexo, los hombres cristianos alcanzan su mayor implicación en el año 2005 con 828 implicados y la menor en el año 2000 con 474 implicados; mientras que los musulmanes alcanzan su mayor registro en el año 2006 con 791 y en el que menos en 2000 con 422 implicados.



- Gráfica 55: en los accidentes de tipo simples por años y según la cultura y sexo, los hebreos alcanzan su mayor implicación en el año 2003 con 6 implicados y la menor en 2012 con 0 implicados; los hindúes alcanzan su mayor registro en el año 2003 con 6 implicados y con 1 implicado varios años; mientras que los chinos alcanzan su mayor registro en el año 2005 con 6 y varios años sin ningún implicado.



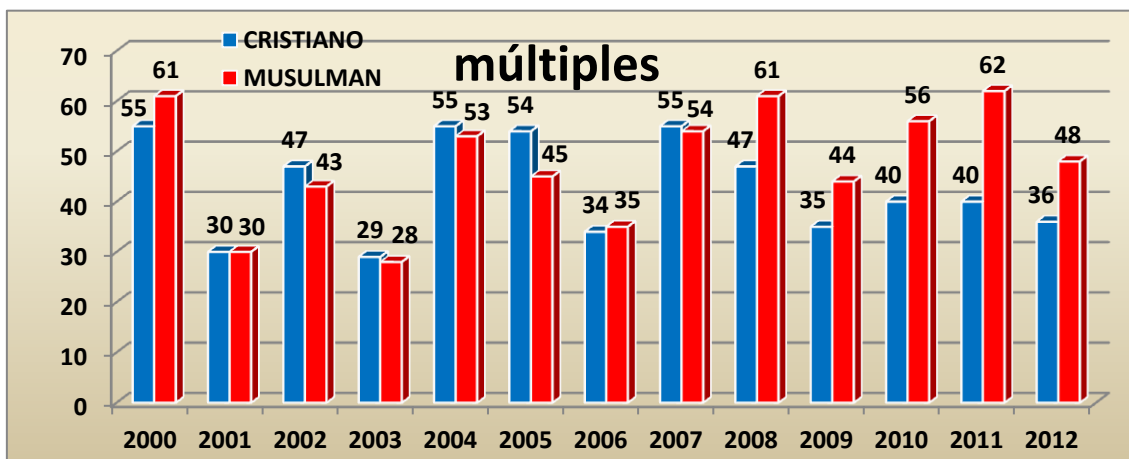
- Gráfica 56: en los accidentes de tipo simples por años y según la cultura y sexo, las mujeres cristianas alcanzan su mayor implicación en el año 2006 con 247 implicados y la menor en el año 2000 con 118 implicadas; mientras que las musulmanas alcanzan su mayor registro en el año 2011 con 267 y en el que menos en 2001 con 88 implicadas. También destaca que la mujer cristiana termina con un incremento del 57%, mientras que la musulmana lo hace con un incremento del 163%



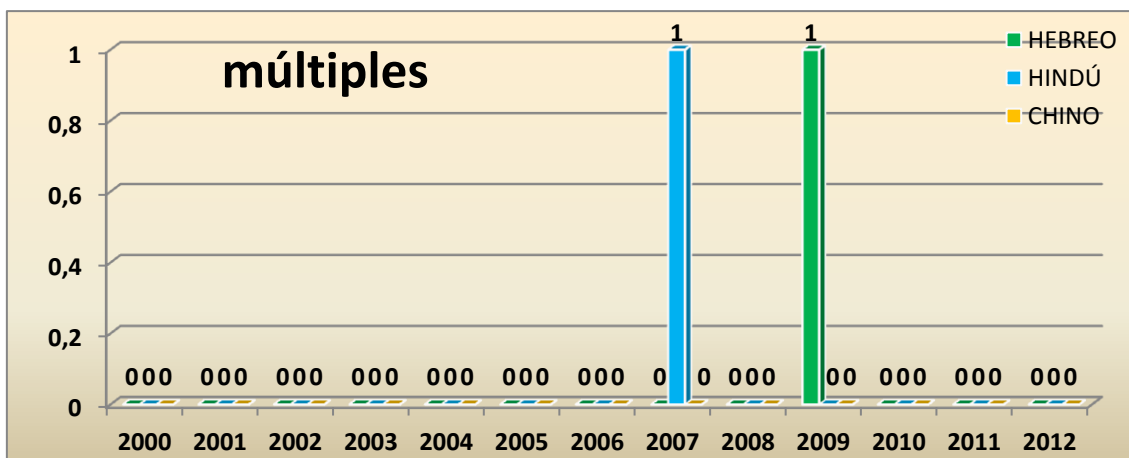
- Gráfica 57: en los accidentes de tipo simples por años y según la cultura y sexo, las mujeres hebreas alcanzan su mayor implicación en el año 2002, las hindúes en 2007 y la china en el año 2006.

MÚLTIPLE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	55	30	47	29	55	54	34	55	47	35	40	40	36	557
%	4.66	2.54	3.99	2.46	4.66	4.58	2.88	4.66	3.99	2.97	3.39	3.39	3.05	47.2
<b>Incremento</b>		-45	14.5	-47	0	-1.8	-38	0	-14	-36	-27	-27	-34	
<b>Musulmán</b>	61	30	43	28	53	45	35	54	61	44	56	62	48	620
%	5.17	2.54	3.65	2.37	4.49	3.81	2.97	4.58	5.17	3.73	4.75	5.26	4.07	52.59
<b>Incremento</b>		-51	-29	-54	-13	-26	-43	-11	0	-28	-8.2	1.6	-21	
<b>Hebreo</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.08	0	0	0	0.08
<b>Incremento</b>											-100	-100	-100	
<b>Hindú</b>	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
%	0	0	0	0	0	0	0	0.08	0	0	0	0	0	0.08
<b>Incremento</b>									-100	-100	-100	-100	-100	
<b>Chino</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Incremento</b>		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>TOTAL</b>	116	60	90	57	108	99	69	110	108	80	96	102	84	1179

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 35: implicados en AT “múltiples” distribuidos por años y cultura.



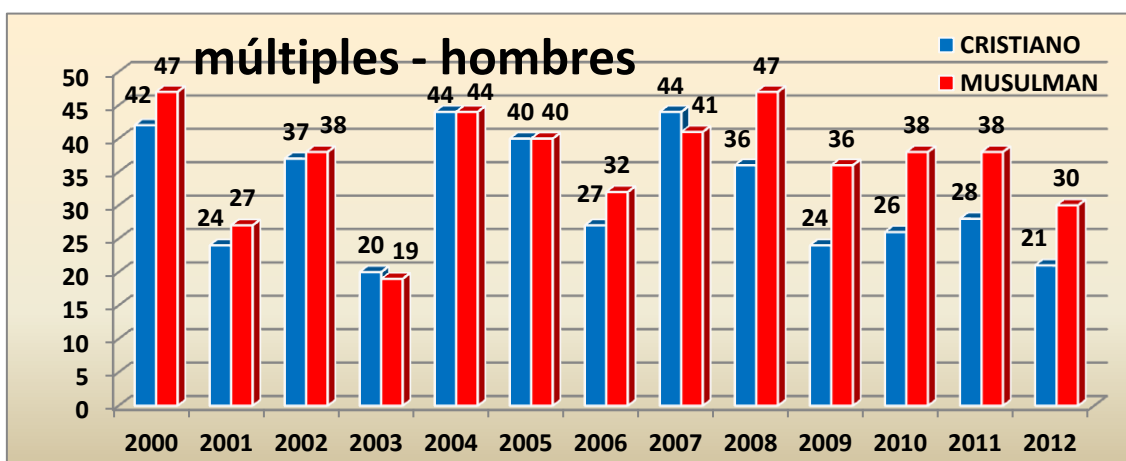
- Gráfica 58: en los accidentes de tipo múltiples por años y según la cultura, los cristianos alcanzan su mayor implicación en los años 2000, 2004 y 2007 con 55 implicados y la menor en el año 2003 con 29 implicados; mientras que los musulmanes alcanzan su mayor registro en el año 2011 con 62 y en el que menos en 2003 con 28 implicados.



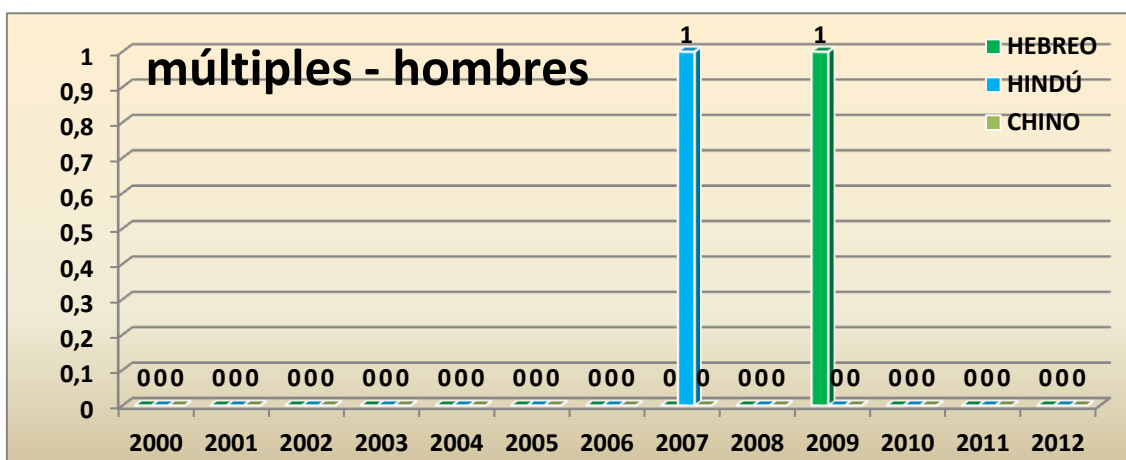
- Gráfica 59: en los accidentes de tipo múltiples por años y según la cultura, los hebreos, hindúes y chinos destacan por su escasa implicación.

MÚLTIPLE	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	55	30	47	29	55	54	34	55	47	35	40	40	36	557
Hombre	42	24	37	20	44	40	27	44	36	24	26	28	21	413
Mujer	13	6	10	9	11	14	7	11	11	11	14	12	15	144
<b>Musulmán</b>	61	30	43	28	53	45	35	54	61	44	56	62	48	620
Hombre	47	27	38	19	44	40	32	41	47	36	38	38	30	477
Mujer	14	3	5	9	9	5	3	13	14	8	18	24	18	143
<b>Hebreo</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Hombre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Mujer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Hindú</b>	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Hombre	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
Mujer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chino</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hombre	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mujer	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

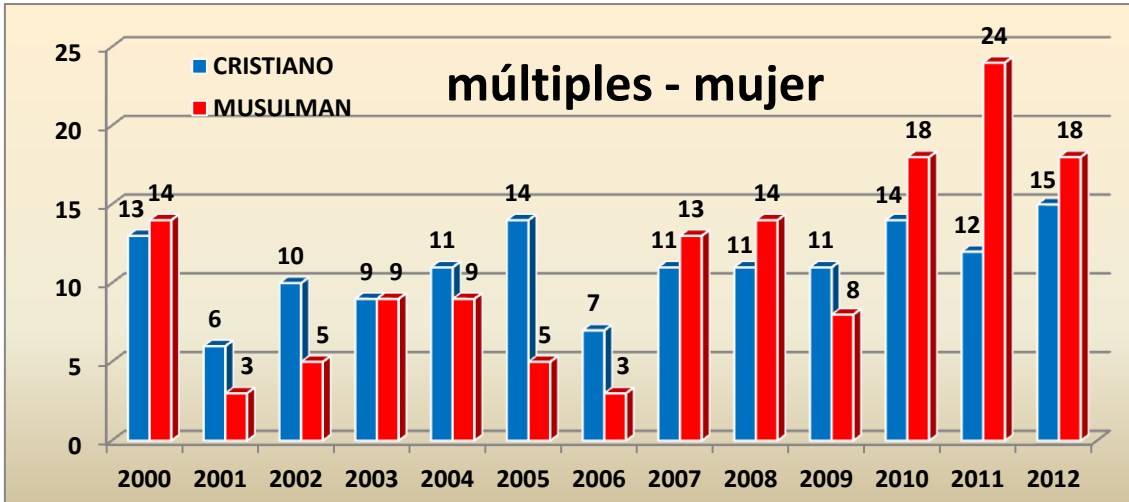
Tabla 36: implicados en AT "múltiples" distribuidos por años, cultura y sexos.



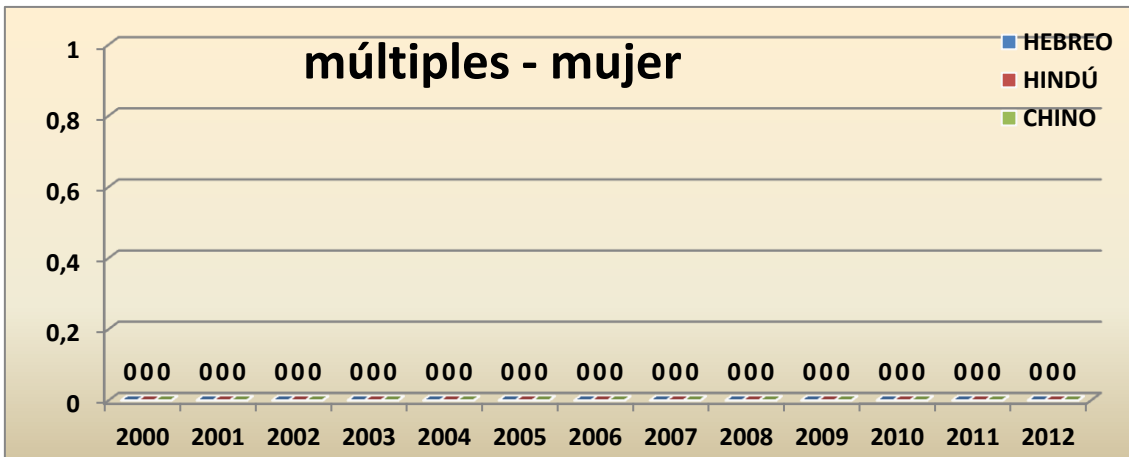
- Gráfica 60: en los accidentes de tipo múltiples por años y según la cultura y sexo, los hombres cristianos alcanzan su mayor implicación en los años 2004 y 2007 con 44 implicados y la menor en el año 2003 con 20 implicados; mientras que los musulmanes alcanzan su mayor registro en los años 2000 y 2008 con 47 y en el que menos en 2003 con 19 implicados.



- Gráfica 61: en los accidentes de tipo múltiples por años y según la cultura y sexo, los hombres hebreos, hindúes y chinos, destacan por su escasa implicación.



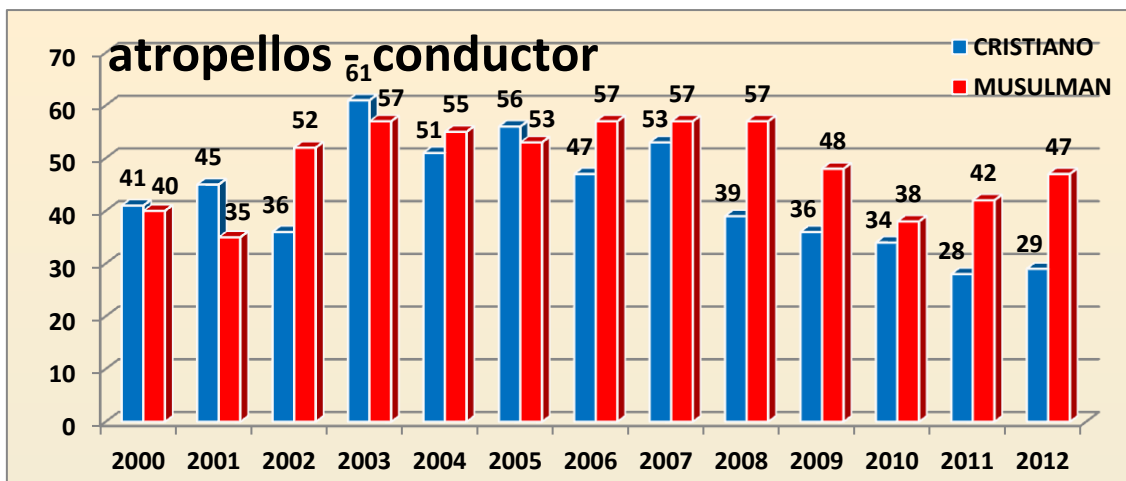
- *Gráfica 62: en los accidentes de tipo múltiples por años y según la cultura y sexo, las mujeres cristianas alcanzan su mayor implicación en el año 2012 con 15 implicadas y la menor en el año 2001 con 6 implicadas; mientras que las musulmanas alcanzan su mayor registro en el años 2011 con 24 y en el que menos en 2001 y 2006 con 3 implicadas.*



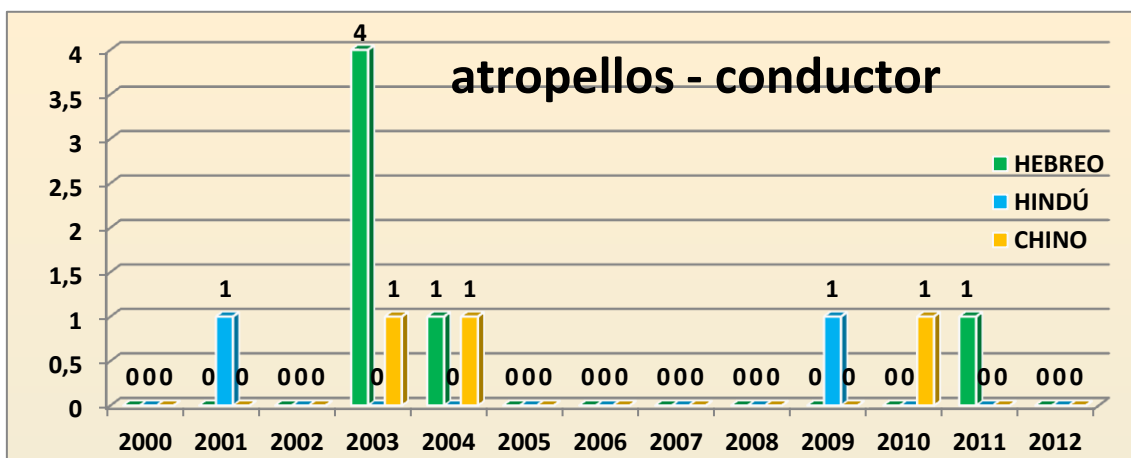
- *Gráfica 63: en los accidentes de tipo múltiples por años y según la cultura y sexo, las mujeres hebreas, hindúes y chinas, destacan por su escasa implicación.*

Atropello	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Conductor</b>														
<b>Cristiano</b>	41	45	36	61	51	56	47	53	39	36	34	28	29	556
%	3.4	3.7	3	5.1	4.2	4.6	3.9	4.4	3.2	3	2.8	2.3	2.4	46.1
<b>Incremento</b>		9.7	-12	48.8	24.4	36.6	14.6	29.3	-5	-12	-17	-32	-29	
<b>Musulmán</b>	40	35	52	57	55	53	57	57	57	48	38	42	47	638
%	3.3	2.9	4.3	4.7	4.6	4.4	4.7	4.7	4.7	4	3.1	3.5	3.9	52.9
<b>Incremento</b>		-12	30	42.5	37.5	32.5	42.5	42.5	42.5	20	-5	5	17.5	
<b>Hebreo</b>	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	1	0	6
%	0	0	0	0.3	0.08	0	0	0	0	0	0	0.08	0	0.5
<b>Incremento</b>				-75	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-75	-100	
<b>Hindú</b>	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
%	0	0.08	0	0	0	0	0	0	0	0.08	0	0	0	0.2
<b>Incremento</b>			-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	0	-100	-100	-100	
<b>Chino</b>	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	3
%	0	0	0	0.08	0.08	0	0	0	0	0	0.08	0	0	0.2
<b>Incremento</b>				0	-100	-100	-100	-100	-100	-100	0	-100	-100	
<b>TOTAL</b>	81	81	88	123	108	109	104	110	96	85	73	71	76	1205

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 37: implicados en AT “atropellos conductor” distribuidos por años y cultura.



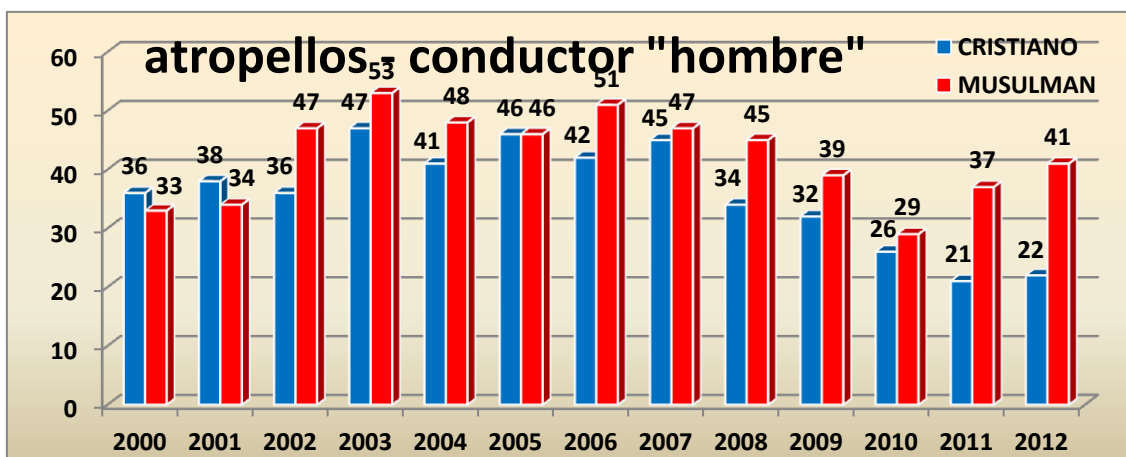
- Gráfica 64: en los accidentes de tipo atropellos como conductores por años y según la cultura, los conductores cristianos alcanzan su mayor implicación en el año 2003 con 61 implicados y la menor en el año 2011 con 28 implicados; mientras que los conductores musulmanes alcanzan su mayor registro en los años 2003, 2006, 2007 y 2008 con 57 y en el que menos en 2001 con 35 implicados.



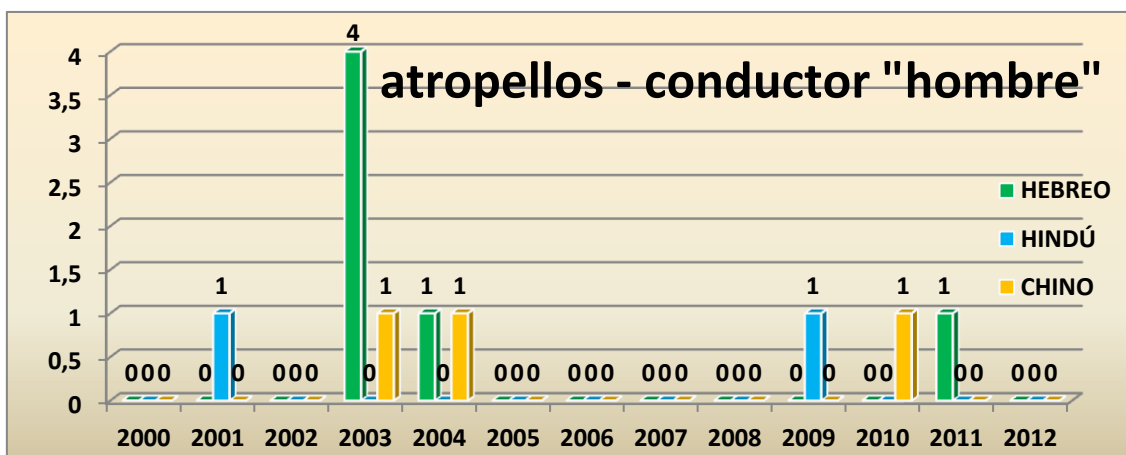
- Gráfica 65: en los accidentes de tipo atropellos como conductores por años y según la cultura, los conductores hebreos en 2003 con 4 implicados destacan sobre los hindúes y chinos que no alcanzan valores significativos.

Atropellos conductor	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>CRISTIANO</b>	41	45	36	61	51	56	47	53	39	36	34	28	29	556
Hombres	36	38	36	47	41	46	42	45	34	32	26	21	22	466
Mujeres	5	7	0	14	10	10	5	8	5	4	8	7	7	90
<b>MUSULMÁN</b>	40	35	52	57	55	53	57	57	57	48	38	42	47	638
Hombres	33	34	47	53	48	46	51	47	45	39	29	37	41	550
Mujeres	7	1	5	4	7	7	6	10	12	9	9	5	6	88
<b>HEBREO</b>	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	1	0	6
Hombres	0	0	0	4	1	0	0	0	0	0	0	1	0	6
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>HINDÚ</b>	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Hombres	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	2
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>CHINO</b>	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	3
Hombres	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	1	0	0	3
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tabla 38: implicados en AT "atropellos conductor" distribuidos por años, cultura y sexos.

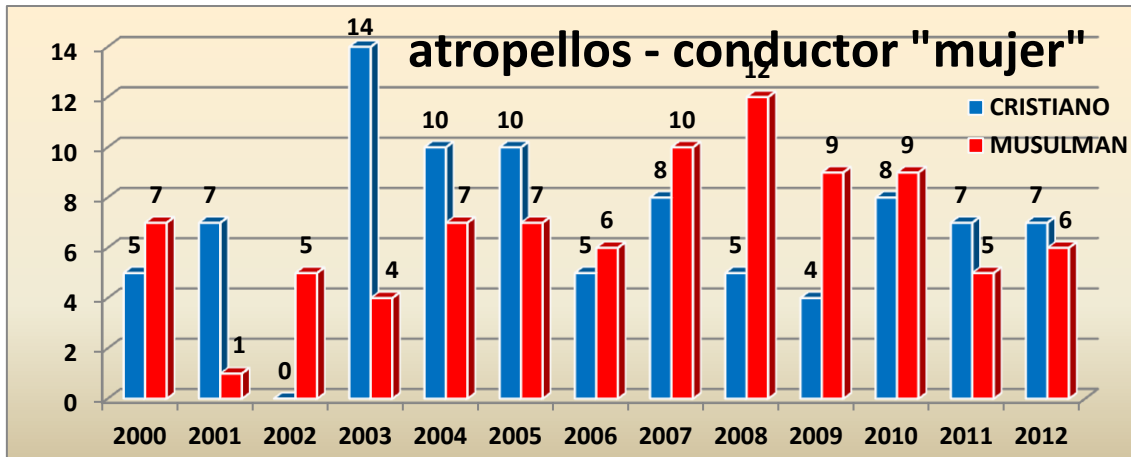


- Gráfica 66: en los accidentes de tipo atropellos como conductores por años, sexos y según la cultura, los conductores hombres cristianos alcanzan su mayor implicación en el año 2003 con 53 implicados y la menor en el año 2011 con 21 implicados; mientras que los conductores musulmanes alcanzan su mayor registro en el año 2003 con 53 y en el que menos en 2010 con 29 implicados.



- Gráfica 67: en los accidentes de tipo atropellos como conductores por años, sexo y según la cultura, los conductores hombres hebreos en 2003 con 4 implicados destacan sobre los hindúes y chinos que no alcanzan valores significativos.





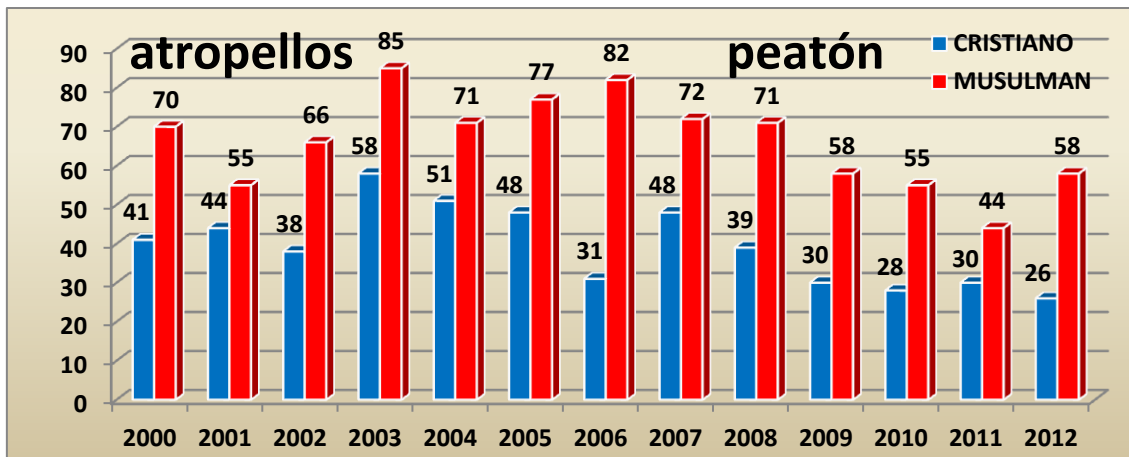
- Gráfica 68: en los accidentes de tipo atropellos como conductoras por años, sexos y según la cultura, las conductoras mujeres cristianas alcanzan su mayor implicación en el año 2003 y la menor en el año 2002; mientras que las conductoras musulmanas alcanzan su mayor registro en el año 2008 y en el que menos en 200.



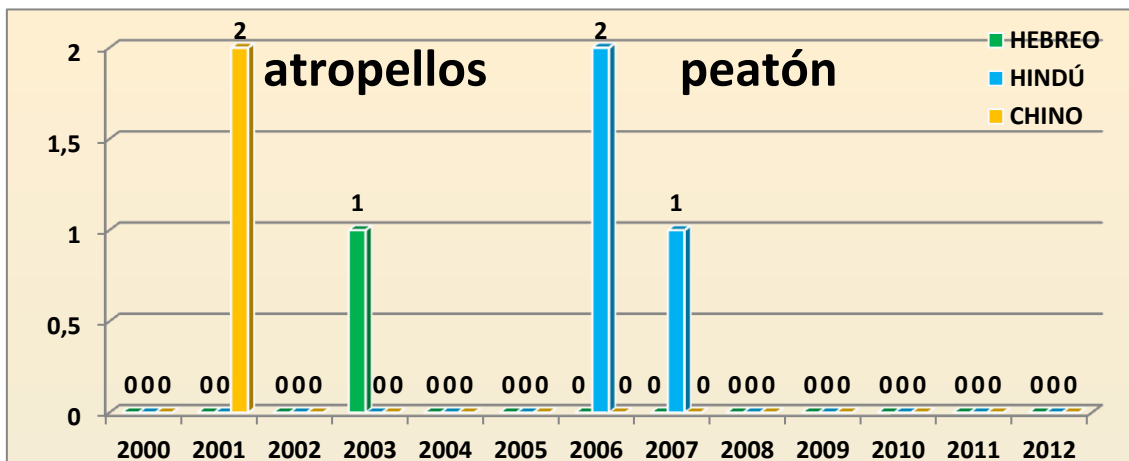
- Gráfica 69: en los accidentes de tipo atropellos como conductoras por años, sexos y según la cultura, las conductoras mujeres hebreas, hindúes y chinas destacan por no estar implicadas en ningún accidente durante el periodo de estudio.

Atropellos peatón	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>CRISTIANO</b>	41	44	38	58	51	48	31	48	39	30	28	30	26	512
%	3	3.2	2.7	4.2	3.7	3.5	2.2	3.5	2.8	2.2	2	2.2	1.9	37
incremento		7.32	-7.3	41.5	24.4	17.1	-24	17.1	-4.9	-27	-32	-27	-37	
<b>MUSULMÁN</b>	70	55	66	85	71	77	82	72	71	58	55	44	58	864
%	5.1	4	4.8	6.2	5.1	5.6	5.9	5.2	5.1	4.2	4	3.2	4.2	62.5
Incremento		-21	-5.7	21.4	1.4	10	17.1	2.9	1.4	-17	-21	-37	-17	
<b>HEBREO</b>	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
%	0	0	0	0.07	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.07
incremento					-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	
<b>HINDÚ</b>	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	3
%	0	0	0	0	0	0	0.14	0.07	0	0	0	0	0	0.21
incremento							-50	-100	-100	-100	-100	-100	-100	
<b>CHINO</b>	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
%	0	0.14	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.14
incremento			-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	-100	
<b>TOTAL</b>	111	101	104	144	122	125	115	121	110	88	83	74	84	1382

Datos de referencia "%" el total de implicados  
 Tabla 39: implicados en AT "atropellos peatón" distribuidos por años y cultura.



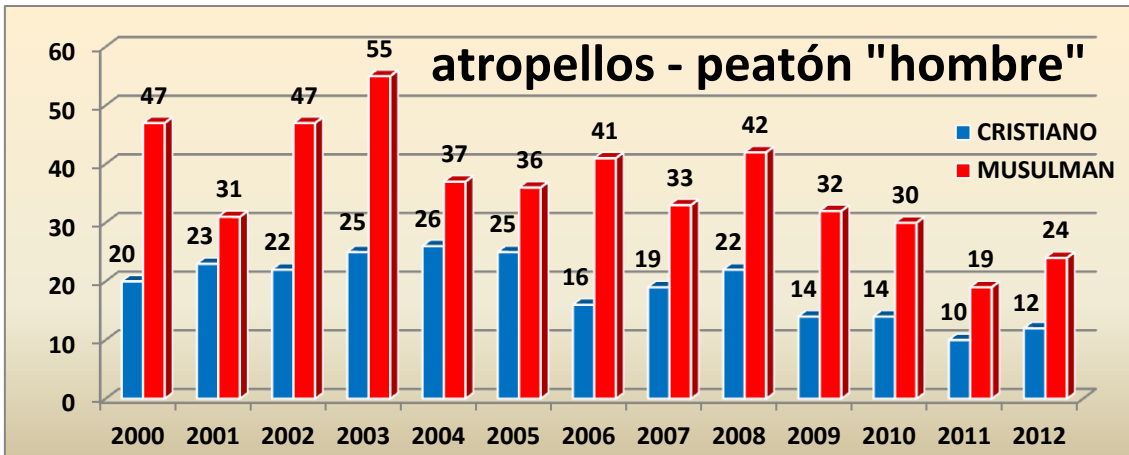
- Gráfica 70: en los accidentes de tipo atropellos como peatones por años y según la cultura, los peatones cristianos alcanzan su mayor implicación en el año 2003 y la menor en el año 2012; mientras que los peatones musulmanes alcanzan su mayor registro en el año 2003 y en el que menos en 2011.



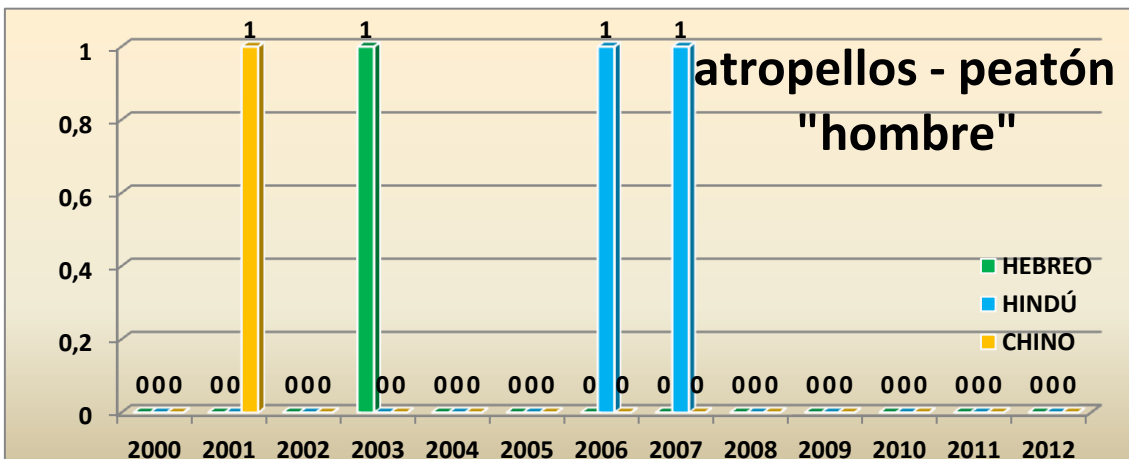
- Gráfica 71: en los accidentes de tipo atropellos como peatones por años y según la cultura, los peatones hebreos contabilizan 1 peatón atropellado en el periodo de estudio, los hindúes con 3 y los peatones chinos con dos en 2001.

Atropellos peatón	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>CRISTIANO</b>	41	44	38	58	51	48	31	48	39	30	28	30	26	512
Hombres	20	23	22	25	26	25	16	19	22	14	14	10	12	248
Mujeres	21	21	16	33	25	23	15	29	17	16	14	20	14	264
<b>MUSULMÁN</b>	70	55	66	85	71	77	82	72	71	58	55	44	58	864
Hombres	47	31	47	55	37	36	41	33	42	32	30	19	24	474
Mujeres	23	24	19	30	34	41	41	33	29	32	25	25	34	390
<b>HEBREO</b>	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Hombres	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>HINDÚ</b>	0	0	0	0	0	0	2	1	0	0	0	0	0	3
Hombres	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	0	2
Mujeres	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
<b>CHINO</b>	0	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2
Hombres	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
Mujeres	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

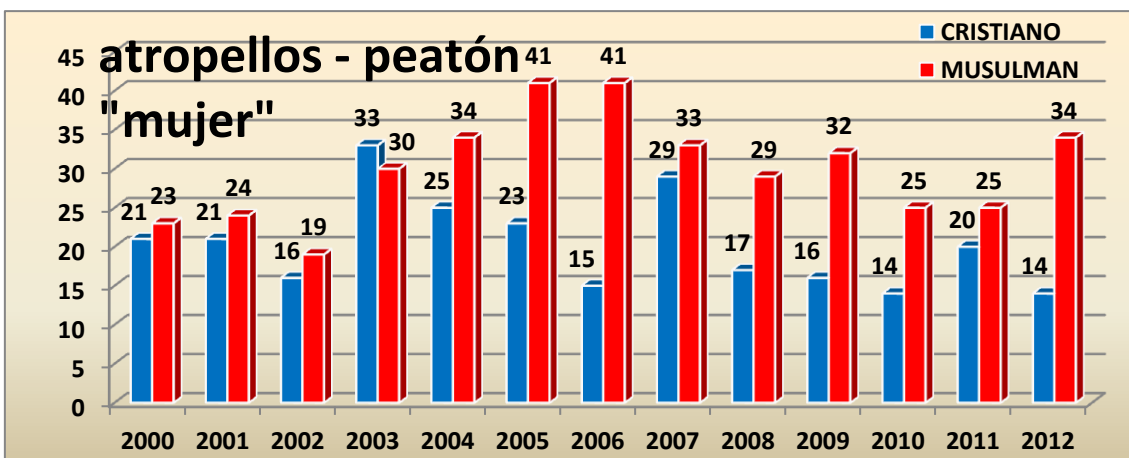
Tabla 40: implicados en AT "atropellos peatón" distribuidos por años, cultura y sexos.



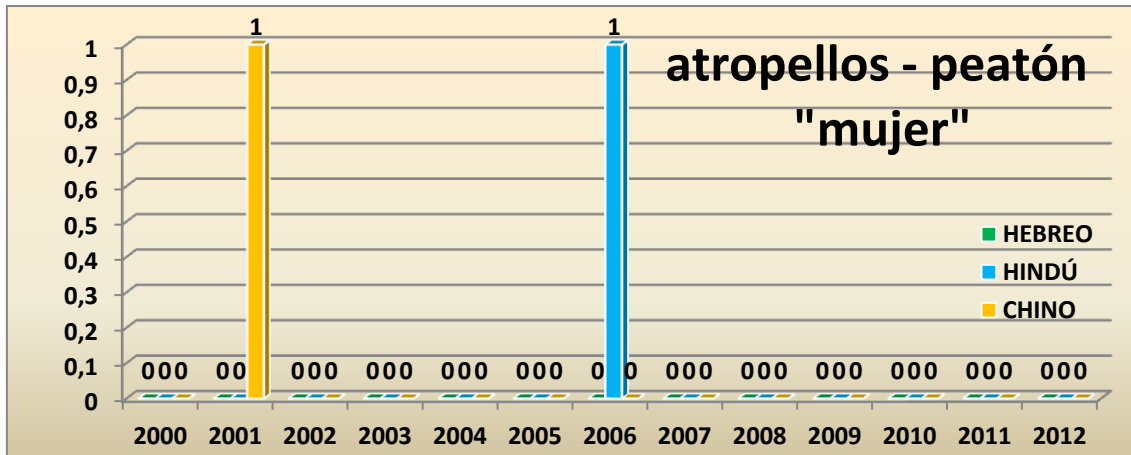
- Gráfica 72: en los accidentes de tipo atropellos como peatones por años, sexo y según la cultura, los peatones hombres cristianos alcanzan su mayor implicación en el año 2004 con 26 implicados y la menor en el año 2011 con 10 implicados; mientras que los peatones hombres musulmanes alcanzan su mayor registro en el año 2003 con 55 y en el que menos en 2011 con 19 implicados.



- Gráfica 73: en los accidentes de tipo atropellos como peatones por años, sexo y según la cultura, los peatones hombres hebreos con 1 implicado; los hindúes con 2 y los chinos con 1 son los datos más significativos.



- Gráfica 74: en los accidentes de tipo atropellos como peatones por años, sexo y según la cultura, las peatones mujeres cristianas alcanzan su mayor implicación en el año 2003 con 33 implicadas y la menor los años 2010 y 2012 con 14 implicadas; mientras que las peatones mujeres musulmanas alcanzan su mayor registro los años 2005 y 2006 con 41 implicadas y en el que menos en 2002 con 19 implicadas.



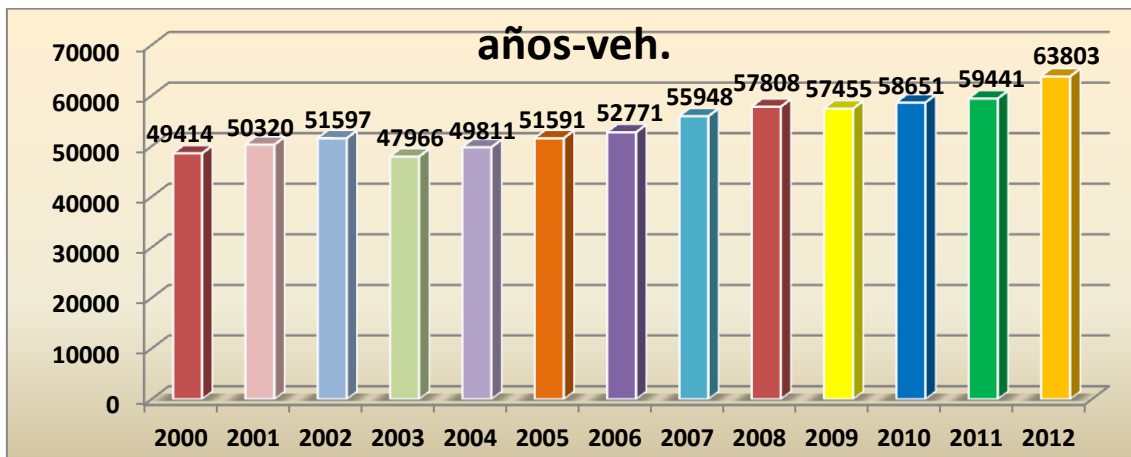
- **Gráfica 75:** en los accidentes de tipo atropellos como peatones por años, sexo y según la cultura, las peatonas mujeres hindúes y chinas con una sola implicada cada una son los valores que demuestran su escasa implicación.

### 3.1.6. Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por tipos de vehículos.

AÑO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
TOTAL	49414	50320	51597	47966	49811	51591	52771	55948	57808	57455	58651	59441	63803
Incram.		2.4	4.4	-2.9	0.8	0.4	6.8	13.2	17	16.3	18.7	20.3	29.1

Incremento en %, con respecto al año 2000.

Tabla 41: vehículos matriculados en Ceuta distribuidos por años.



- **Gráfica 76:** en la evolución del parque automovilístico de Ceuta, destaca 2003 con un retroceso del 3% y como acaba 2012 con un incremento del 29%.

Como se puede observar, la evolución del número de vehículos matriculados en la ciudad de Ceuta durante el periodo de estudio, según el anuario estadístico de la DGT, presenta unos datos bastante significativos ya que como se puede observar hasta el año 2006 se recogen unos datos con altibajos, incluso con un retroceso en el número de matriculaciones en el 2003 (-2.9%); a partir del año 2006 el incremento es bastante notable con un 6.8%; pero es a partir del año 2007 que casi duplica al crecimiento de 2006 con un 13.2% cuando las matriculaciones alcanzan un porcentaje

importante y a partir de aquí el crecimiento casi se estabiliza hasta llegar al 2012 con un incremento del 29.1% con respecto al año 2000.

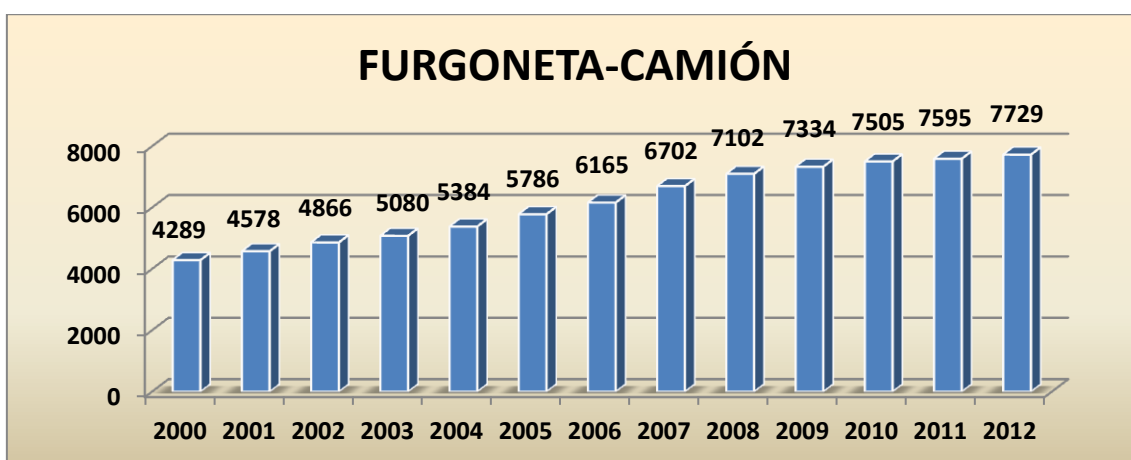
A continuación se va a detallar esta evolución según el tipo de vehículo:

**PARQUE AUTOMOVILÍSTICO DE LA CIUDAD AUTÓNOMA DE CEUTA**

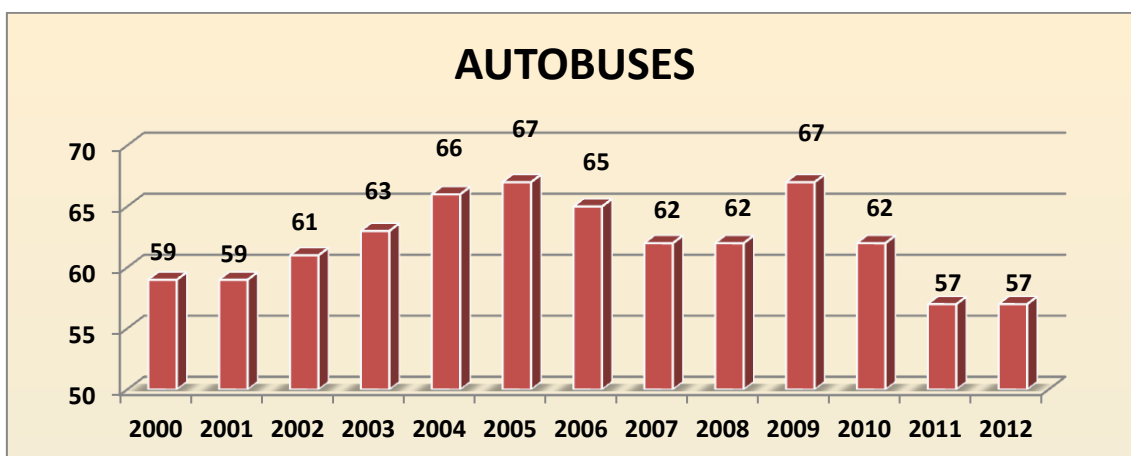
AÑO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
FURG-CAM.	4289	4578	4866	5080	5384	5786	6165	6702	7102	7334	7505	7595	7729
BUS	59	59	61	63	66	67	65	62	62	67	62	57	57
TURIS	38746	39870	40774	37013	38227	39052	39074	40758	41673	40596	41073	41333	41469
MOTO	5172	5347	5409	5248	5527	5996	6616	7542	8031	8451	8984	9436	9744
OTROS	338	466	517	562	607	690	851	1101	1152	1007	1027	1020	987
CICLO	810	2387	2863	3124	3413	3615	3716	4081	4112	4081	3994	3908	3817
TOTAL	49414	52707	54460	51090	53224	55206	56487	60029	61920	61536	62645	63349	63803

Fuente: anuario estadístico general de la DGT.

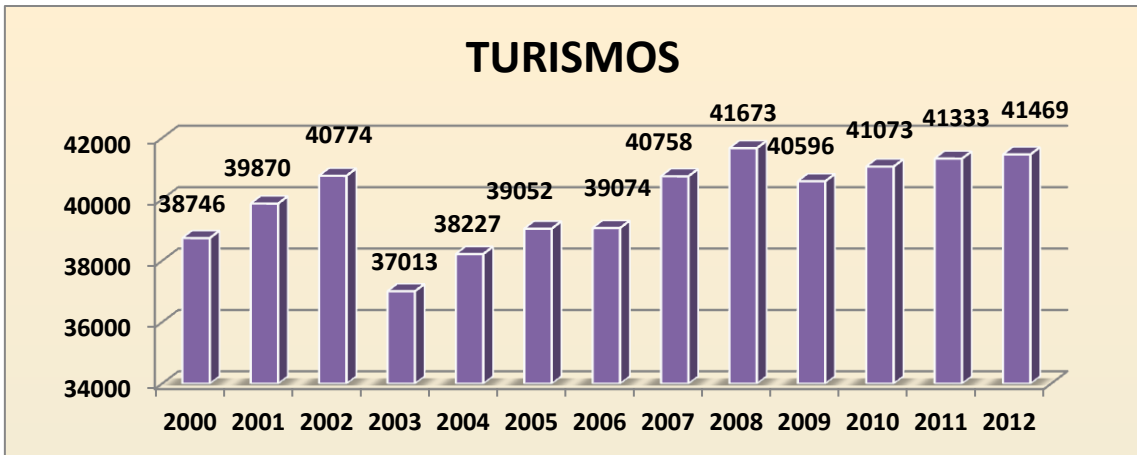
Tabla 42: parque automovilístico de Ceuta distribuido por años.



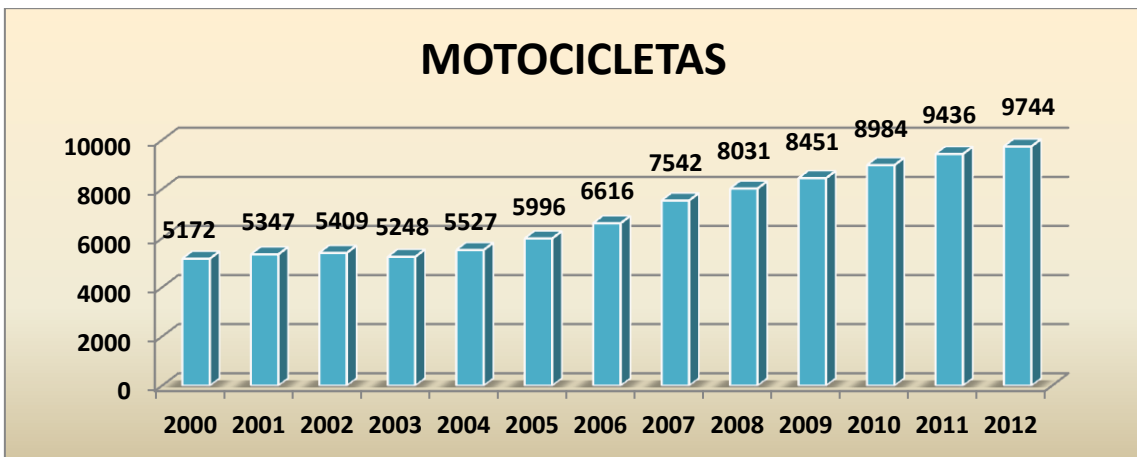
• Gráfica 77: en este tipo de vehículos vemos como sigue una línea ascendente durante todo el periodo de estudio, llegando a un 80% de incremento.



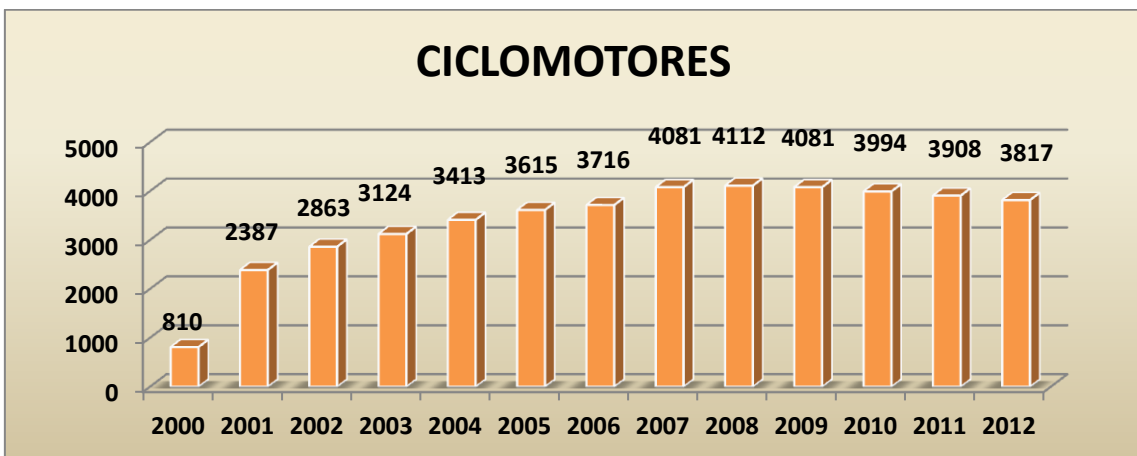
• Gráfica 78: en la matriculación de los autobuses se observan numerosos altibajos, acabando con un retroceso con respecto al año 2000 del -3.4%.



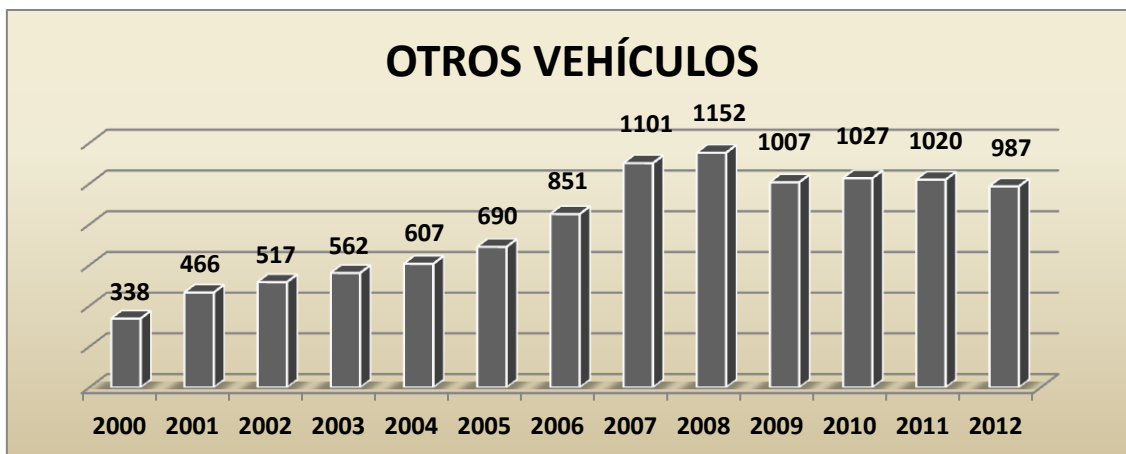
• **Gráfica 79:** con respecto a los turismos se observa que desde 2003 hasta 2006 cae la matriculación de estos vehículos para a partir de ahí mantener una línea ascendente con más de 41000 vehículos matriculados.



• **Gráfica 80:** con respecto a las motocicletas, a partir del año 2006 empieza un auge bastante importante llegando a alcanzar un incremento superior al 88%.



• **Gráfica 81:** la referencia para destacar el incremento de este tipo de vehículo, se toma a partir del año 2002 (aunque la obligatoriedad de matricular estos vehículos fue en 1998) que es cuando la DGT acaba el plazo para matricular todos los ciclomotores, el año 2007 y 2009 es cuando alcanza su mayor auge, acabando con un incremento del 33%.

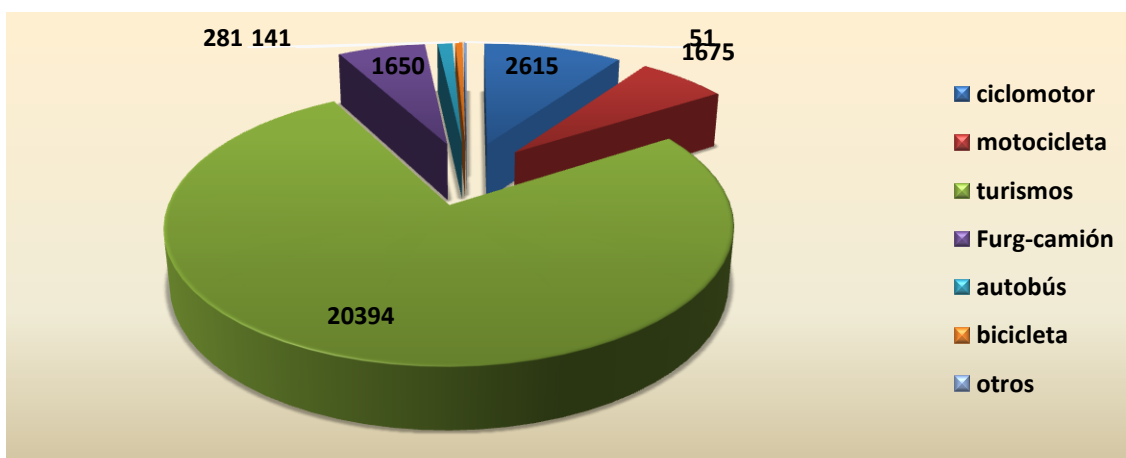


- **Gráfica 82:** 2008 fue el año en el que incrementó más la matriculación de estos VE, alcanzando un incremento del 241%, aunque luego se produce un pequeño descenso hasta quedar el incremento en un 192%.

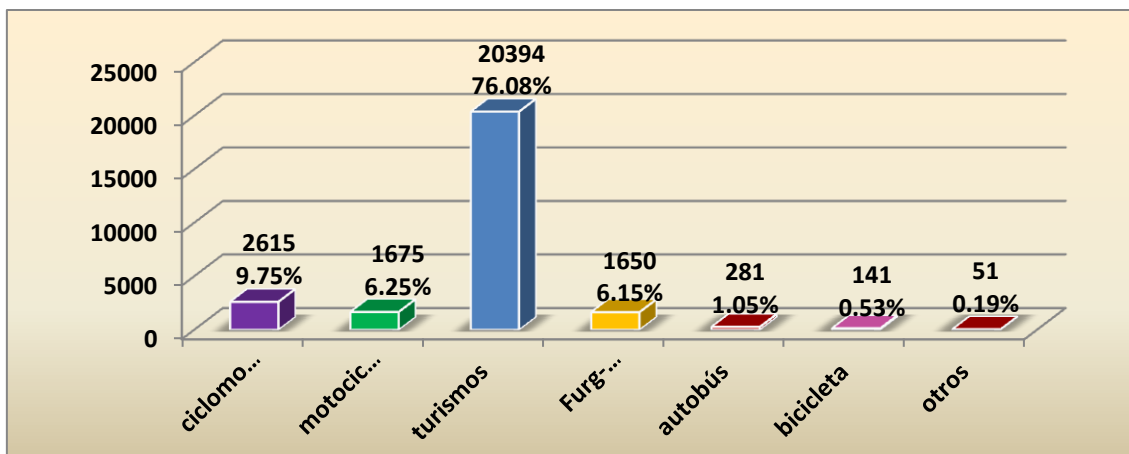
TOTAL AT	Vehículos implicados	ciclomotor	motocicleta	turismos	Furg-camión	autobús	bicicleta	otros	total
15237	2000-2012	2615	1675	20394	1650	281	141	51	26807
	%	9.75	6.25	76.08	6.15	1.05	0.53	0.19	

**Datos de referencia “%” el total de vehículos.**  
**Tabla 43:** vehículos implicados en los AT de la ciudad de Ceuta.

**Nota:** En el apartado “otros” se encuentra incluido un vehículo que se dio a la fuga y del que no se tienen datos (Un atropello el 26 de marzo de 2005, en el Puente del Quemadero).



- **Gráfica 83:** en este gráfico destaca la gran diferencia que existe entre los vehículos implicados en los accidentes. Los turismos con algo más del 76% destacan sobre los demás; seguido por los ciclomotores con casi un 10% y las motocicletas y furg-camión con algo más del 6%

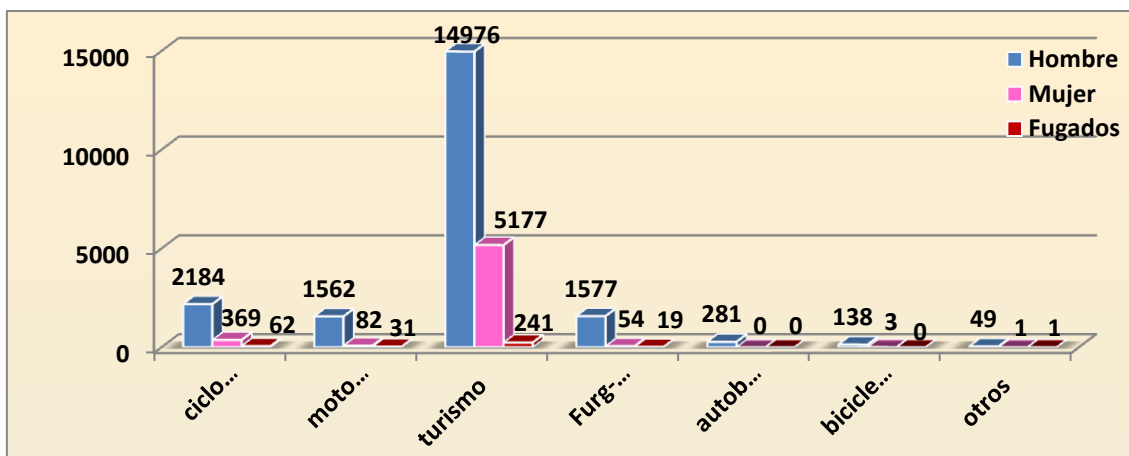


• **Gráfica 84:** destaca la gran diferencia entre los turismos y demás vehículos implicados.

Conductores implicados	ciclomotor	motocicleta	turismo	Furg-camión	autobús	bicicleta	otros	Total
Hombre	2184	1562	14976	1577	281	138	49	20767
%	8.15	5.83	55.87	5.88	1.05	0.51	0.18	77.5
Mujer	369	82	5177	54	0	3	1	5686
%	1.38	0.31	19.31	0.20	0	0.01	0.00	21.2
Fugados	62	31	241	19	0	0	1	354
%	0.23	0.12	0.90	0.07	0	0	0.00	1.3
Total	2615	1675	20394	1650	281	141	51	26807

Datos de referencia “%” el total de vehículos.

**Tabla 44:** conductores implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo de vehículo y sexos.

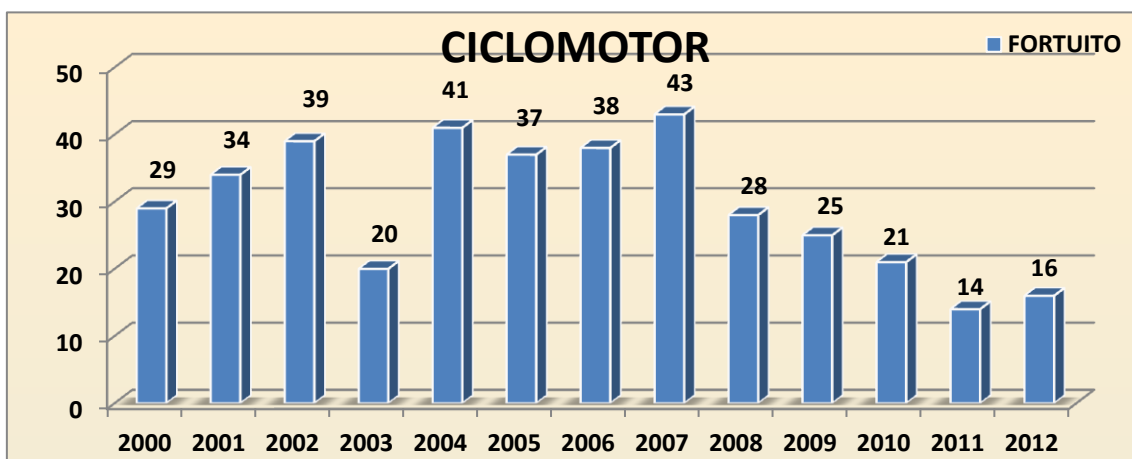


• **Gráfica 85:** por sexos, los hombres que conducen turismo son los que registran mayor implicación en los accidentes, seguidos de los ciclomotores, los que conducen motocicletas y furg-camion presentan datos parecidos. Con respecto a las mujeres también destacan las que conducen turismos seguidas de las que lo hacen en ciclomotor.

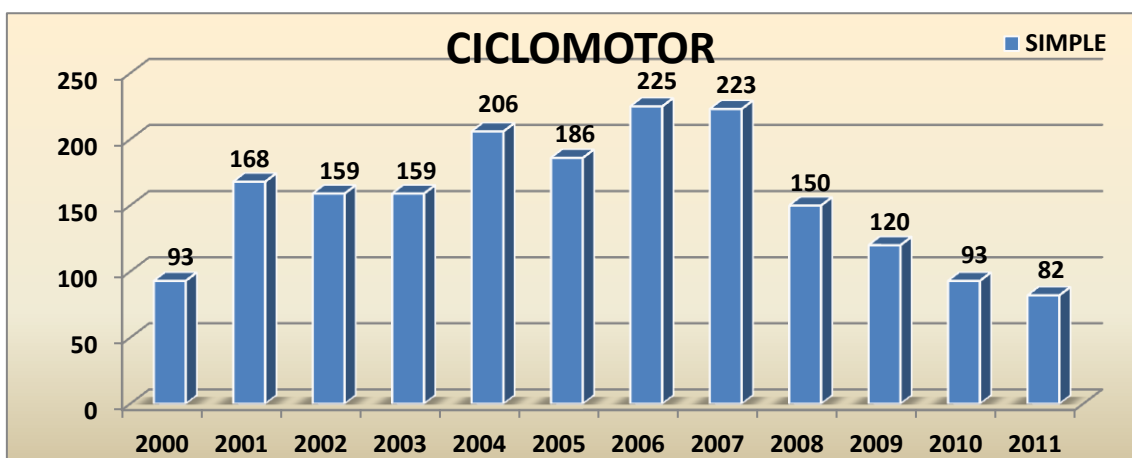


CICLOMOTOR	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>FORTUITO</b>	29	34	39	20	41	37	38	43	28	25	21	14	16	385
%	18.6	15.4	17.2	9.7	14.7	14.9	13.5	14.2	13.5	16.4	16.3	13.1	16.5	14.7
incremento		17.2	34.5	-31	41.4	27.6	31	48.3	-3.4	-14	-28	-52	-45	
<b>SIMPLE</b>	93	168	159	159	206	186	225	223	150	120	93	82	76	1940
%	59.6	76	70	76.8	74.1	74.7	80.1	73.6	72.1	78.9	72.1	76.6	78.3	74.2
incremento		80.6	71	71	121	100	142	140	61.3	29	0	-12	-18	
<b>MÚLTIPLE</b>	1	1	5	3	5	3	0	9	9	1	4	1	1	43
%	0.6	0.45	2.2	1.4	1.8	1.2	0	3	4.3	0.7	3.1	0.9	1	1.6
incremento		0	400	200	400	200	0	800	800	0	300	0	0	
<b>ATROPELLO</b>	33	18	24	25	26	23	18	28	21	6	11	10	4	247
%	21.2	8.1	10.6	12.1	9.3	9.2	6.4	9.2	10.1	3.9	8.5	9.3	4.1	9.4
incremento		-45	-27	-27	-27	-30	-45	-15	-36	-82	-66	-70	-88	
<b>TOTAL</b>	156	221	227	207	278	249	281	303	208	152	129	107	97	2615
incremento		41.7	45.5	32.7	78.2	59.6	80.1	94.2	33.3	-2.6	-19	-31	-38	

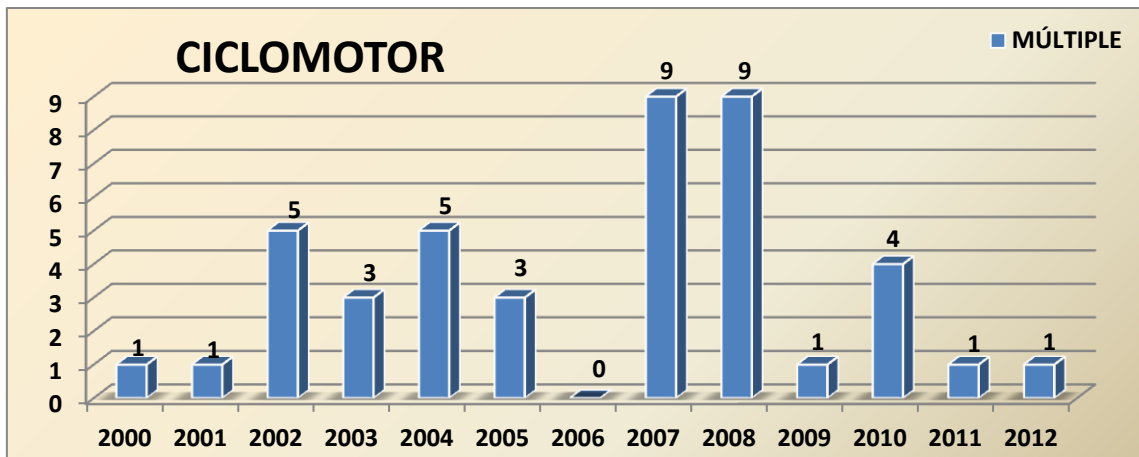
Datos de referencia “%” el total de vehículos y años.  
 Tabla 45: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “ciclomotor” y tipo de accidente.



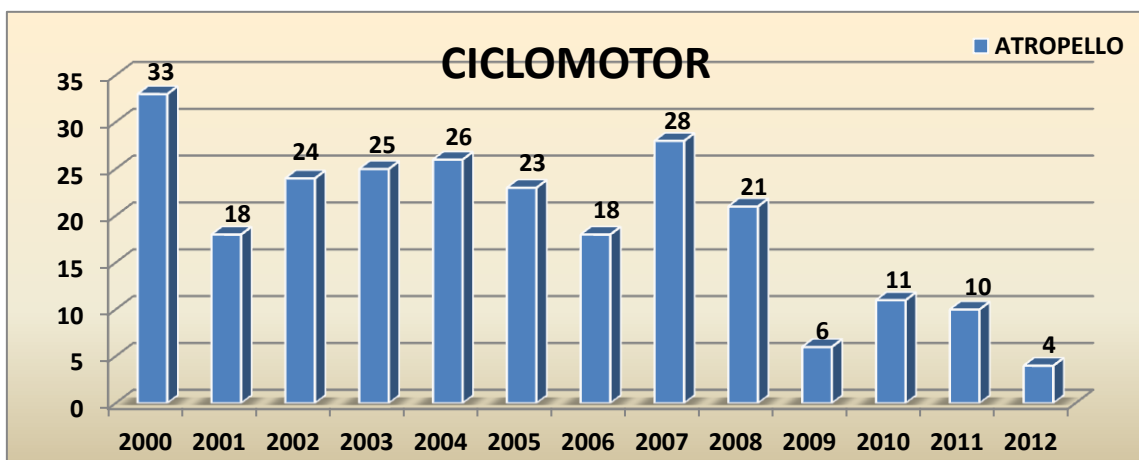
Gráfica 86: según el tipo de accidentes “fortuitos” los ciclomotores en el año 2007 es cuando registran su mayor índice, a partir de este año descienden con mucha diferencia la implicación de estos vehículos.



Gráfica 87: según el tipo de accidentes “simples” los ciclomotores en el año 2007 es cuando registran su mayor índice, a partir de este año descienden con mucha diferencia la implicación de estos vehículos.



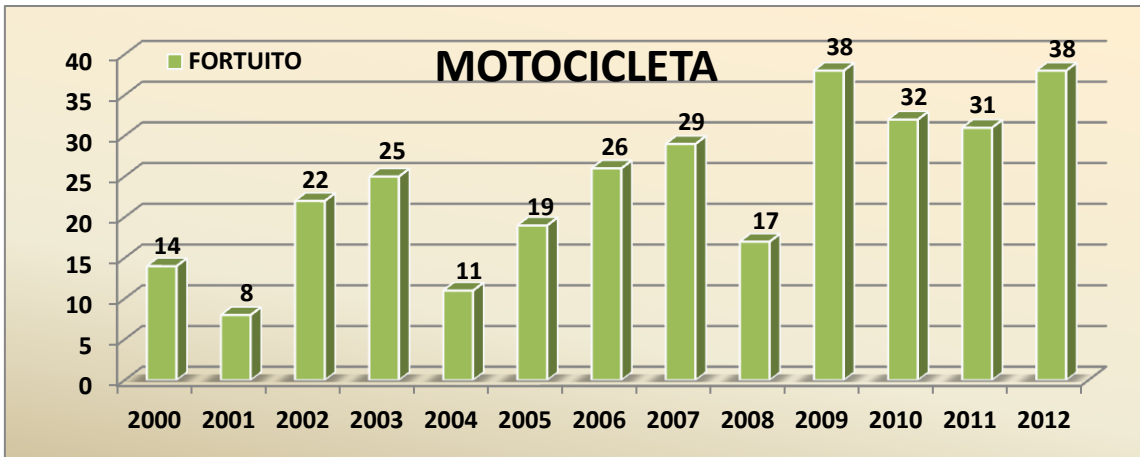
Gráfica 88: según el tipo de accidentes “múltiples” los ciclomotores en el año 2007 es cuando registran su mayor índice, a partir de este año descienden con mucha diferencia la implicación de estos vehículos.



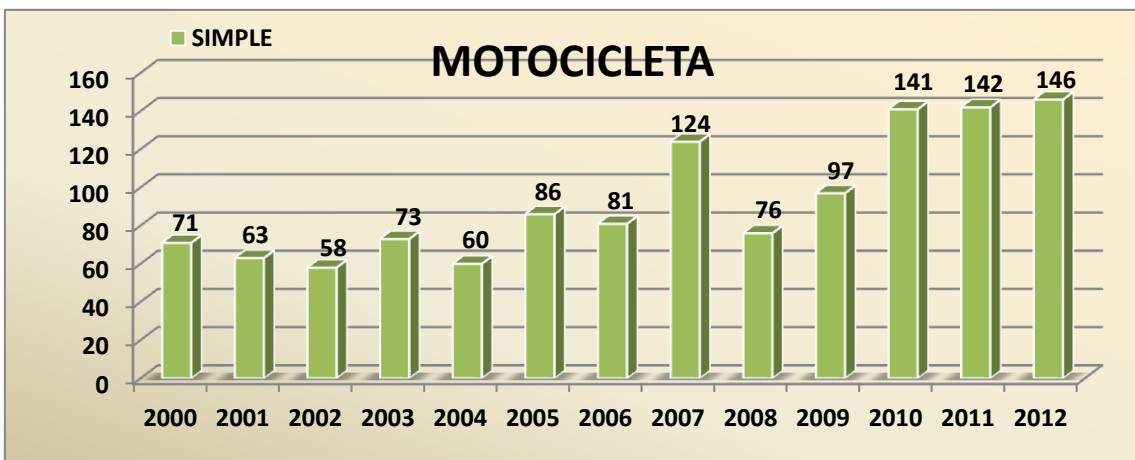
Gráfica 89: según el tipo de accidentes “atropellos” en los ciclomotores destacan los años 2000 y 2007 que son cuando registran los mayores índices, a partir de este año descienden hasta acabar el año 2012 con sólo 4 atropellados por un ciclomotor.

MOTOCICLETA	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>FORTUITO</b>	14	8	22	25	11	19	26	29	17	38	32	31	38	310
%	14.4	10.4	25.9	22.1	14.3	17.1	21.8	16.9	16	26.2	17.4	16.6	18.9	18.5
<b>Incremento</b>		-43	57.1	78.6	-21	35.7	85.7	107	21.4	171	129	121	171	
<b>SIMPLE</b>	71	63	58	73	60	86	81	124	76	97	141	142	146	1218
%	73.2	81.8	68.2	64.6	77.9	77.5	68.1	72.1	71.7	66.9	76.6	75.9	72.6	72.8
<b>Incremento</b>		-11	-18	2.8	-15	21.1	14.1	74.6	7	36.6	98.6	100	106	
<b>MÚLTIPLE</b>	1	2	0	1	1	2	3	7	4	3	5	6	4	39
%	1	2.6	0	0.9	1.3	1.8	2.5	4.1	3.8	2.1	2.7	3.2	2	2.3
<b>Incremento</b>		100	0	0	0	100	200	600	300	200	400	500	300	
<b>ATROPELLO</b>	11	4	5	14	5	4	9	12	9	7	6	8	13	107
%	11.3	5.2	5.9	12.4	6.5	3.6	7.6	7	8.5	4.8	3.3	4.3	6.5	6.5
<b>Incremento</b>		-64	-55	27.3	-55	-64	-18	9.1	-18	-36	-45	-27	18.2	
<b>TOTAL</b>	97	77	85	113	77	111	119	172	106	145	184	187	201	1674
<b>incremento</b>		-21	-12	17	-21	14.4	22.7	77.3	9.3	49.5	89.7	92.8	107	

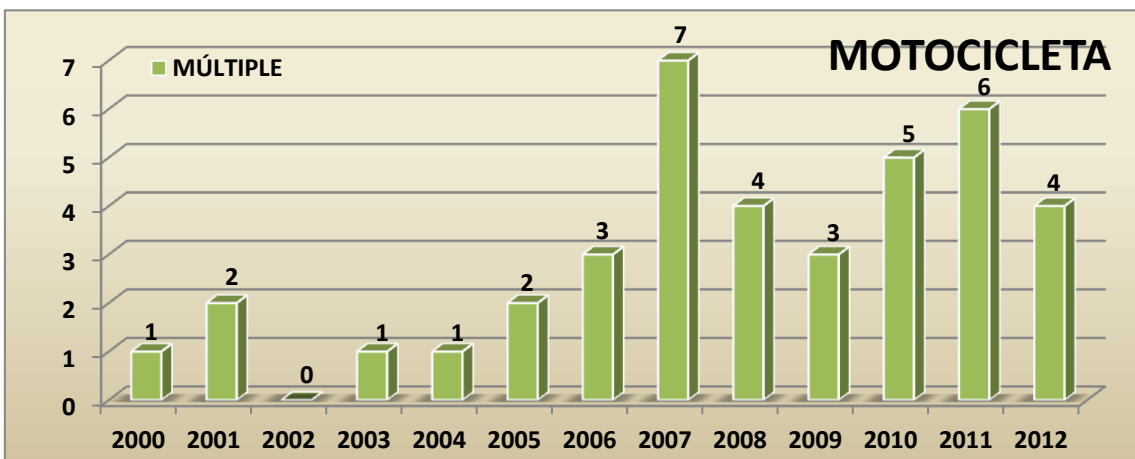
Datos de referencia “%” el total de vehículos y año.  
Tabla 46: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “motocicleta” y tipo de accidente.



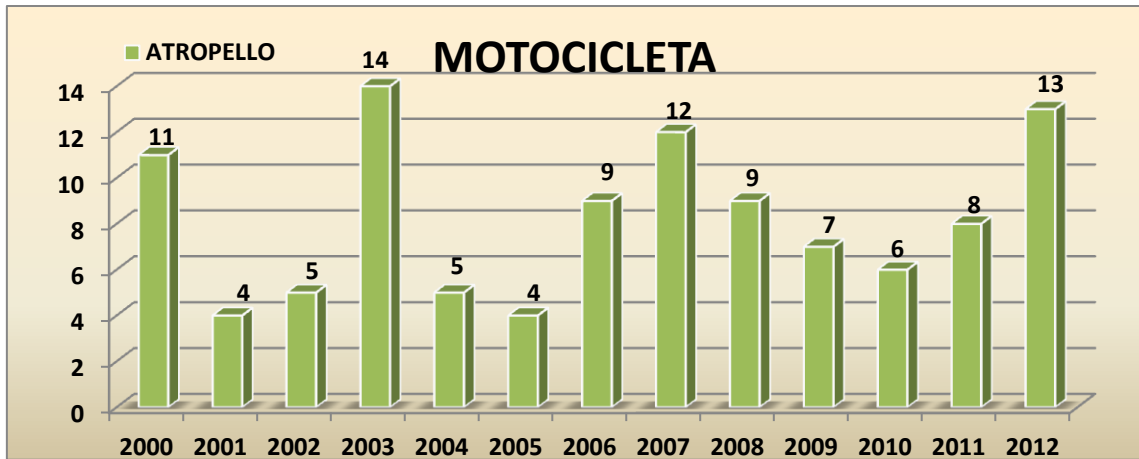
• **Gráfica 90:** según el tipo de accidentes “fortuitos” las motocicletas en los años 2009 - 2012 registran un aumento muy considerable con respecto al resto.



• **Gráfica 91:** según el tipo de accidentes “simples” las motocicletas en los años 2010 - 2012 registran un aumento muy considerable con respecto al resto.



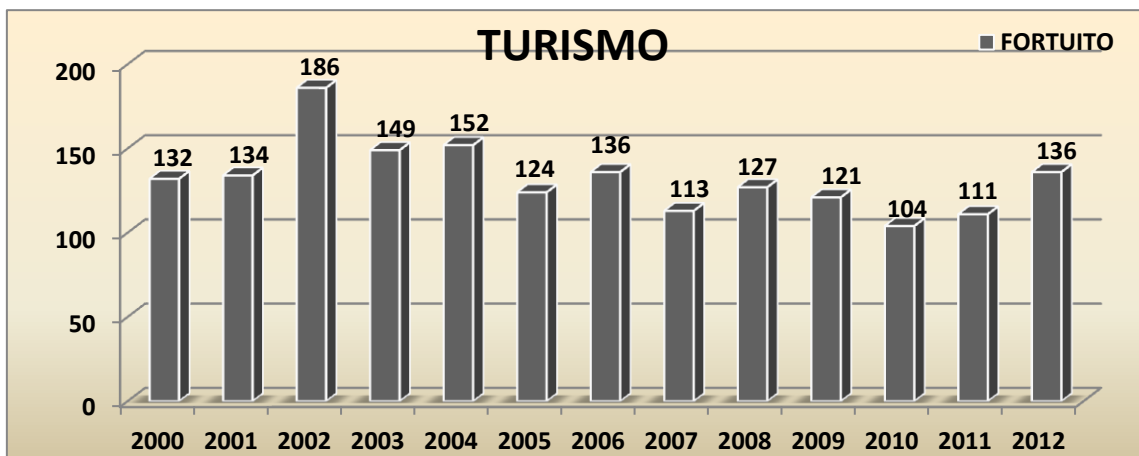
• **Gráfica 92:** según el tipo de accidentes “múltiples” las motocicletas en el año 2007 es cuando alcanza su mayor registro seguido del año 2011.



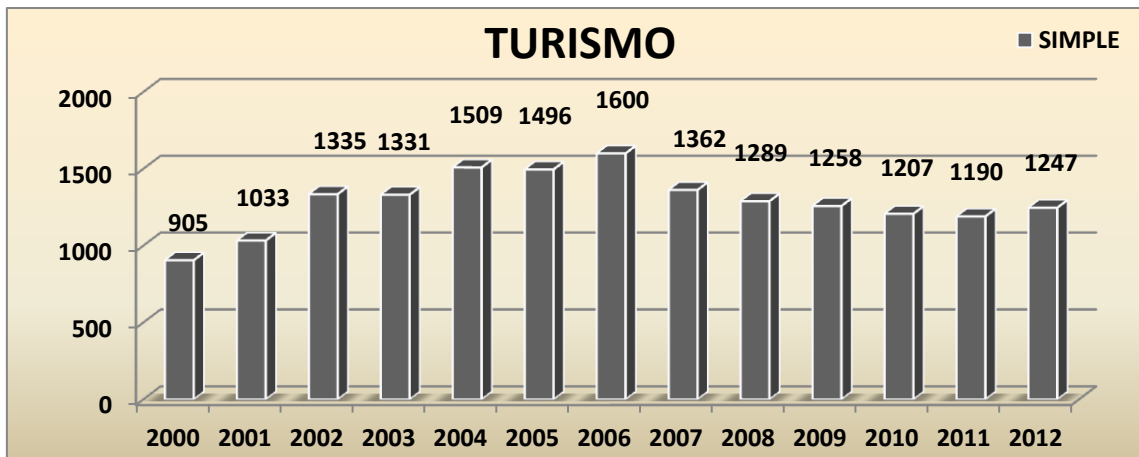
Gráfica 93: según el tipo de accidentes "atropellos" en las motocicletas el año 2003 es cuando se produce su mayor implicación pero seguido muy de cerca los de 2012.

TURISMO	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>FORTUITO</b>	132	134	186	149	152	124	136	113	127	121	104	111	136	1725
%	10.9	10.3	11.2	9.3	8.3	6.9	7.2	6.9	8.1	8	7.2	7.7	9	8.5
<b>Incremento</b>		1.5	40.9	12.9	15.1	-6.1	3	-14	-3.8	-8.3	-21	-16	3	
<b>SIMPLE</b>	905	1033	1335	1331	1509	1496	1600	1362	1289	1258	1207	1190	1247	16762
%	74.9	79.8	80.5	82.7	82.3	83.3	85.1	83.5	82	82.7	83.8	82.9	82.5	82.2
<b>Incremento</b>		14.1	47.5	47.1	66.7	65.3	76.8	50.1	41.6	39	33.4	31.5	37.8	
<b>MÚLTIPLE</b>	112	53	74	48	98	88	66	87	87	72	79	88	75	1027
%	9.3	4.1	4.5	3	5.3	4.9	3.5	5.3	5.5	4.7	5.5	6.1	5	5
<b>Incremento</b>		-53	-34	-57	-12	-21	-41	-22	-22	-36	-29	-21	-33	
<b>ATROPELLO</b>	59	75	63	81	74	88	79	70	69	70	51	47	54	880
%	4.9	5.8	3.8	5	4	4.9	4.2	4.3	4.4	4.6	3.5	3.3	3.6	4.3
<b>Incremento</b>		27.1	6.8	37.3	25.4	49.1	33.9	18.6	16.9	18.6	-14	-20	-8	
<b>TOTAL</b>	1208	1295	1658	1609	1833	1796	1881	1632	1572	1521	1441	1436	1512	20394
<b>incremento</b>		7.2	37.2	33.2	51.7	48.7	55.7	35.1	30.1	25.9	19.3	18.9	25.2	

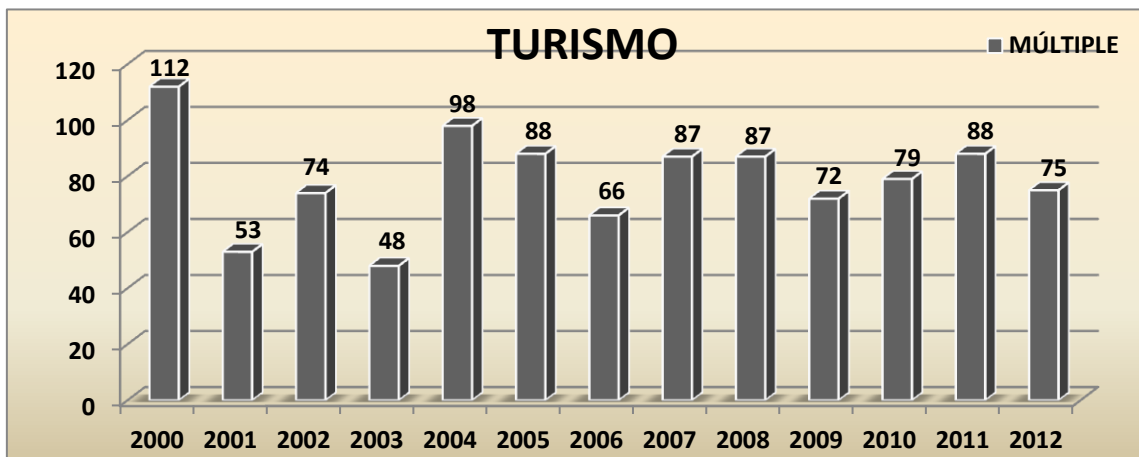
Datos de referencia "%" el total de vehículos y año.  
Tabla 47: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo "turismo" y tipo de accidente.



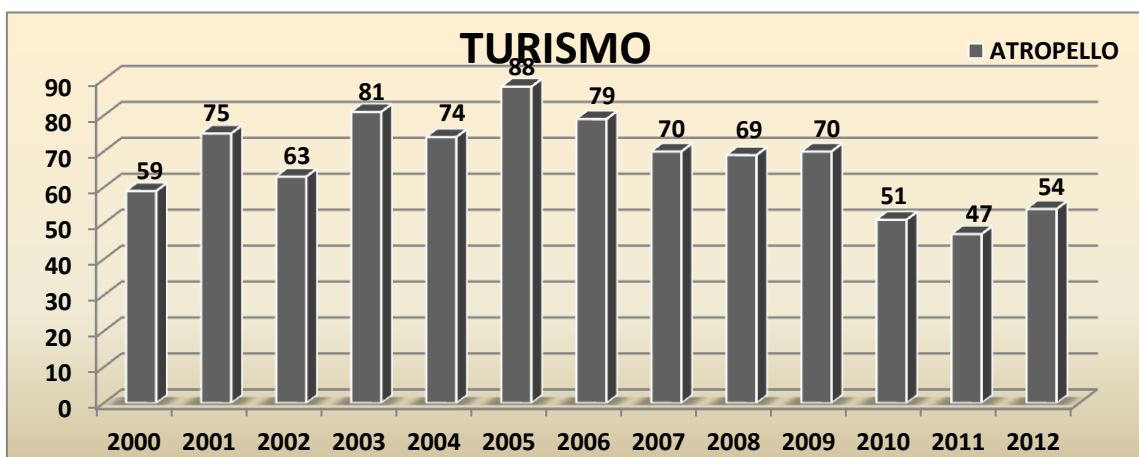
Gráfica 94: según el tipo de accidentes "fortuitos" los turismos alcanzan su mayor registro en el año 2002.



• *Gráfica 95: según el tipo de accidentes “simples” los turismos alcanzan su mayor registro en el años 2006 para posteriormente mantener un considerable descenso.*



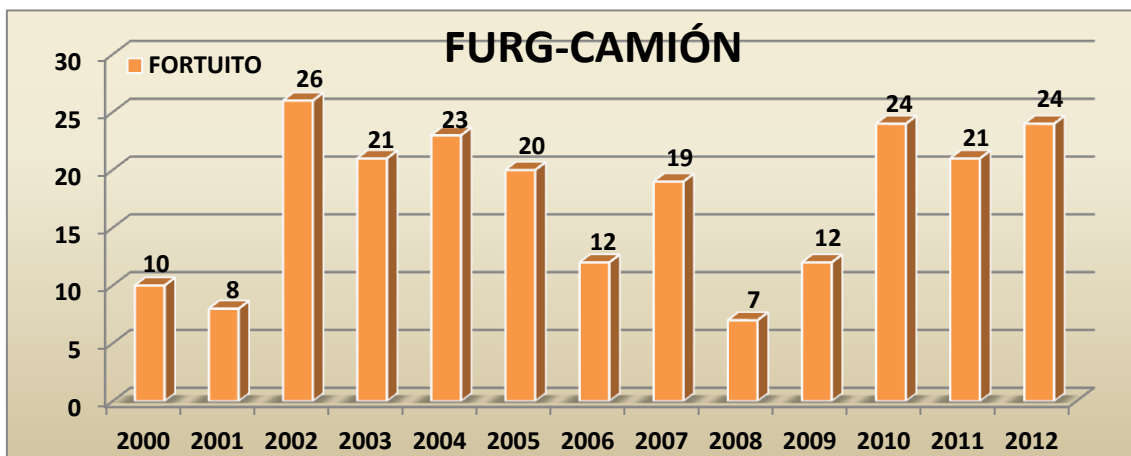
• *Gráfica 96: según el tipo de accidentes “múltiples” los turismos alcanzan su mayor registro en el año 2000 para mantener un considerable descenso y acabar con un decrecimiento del -33%.*



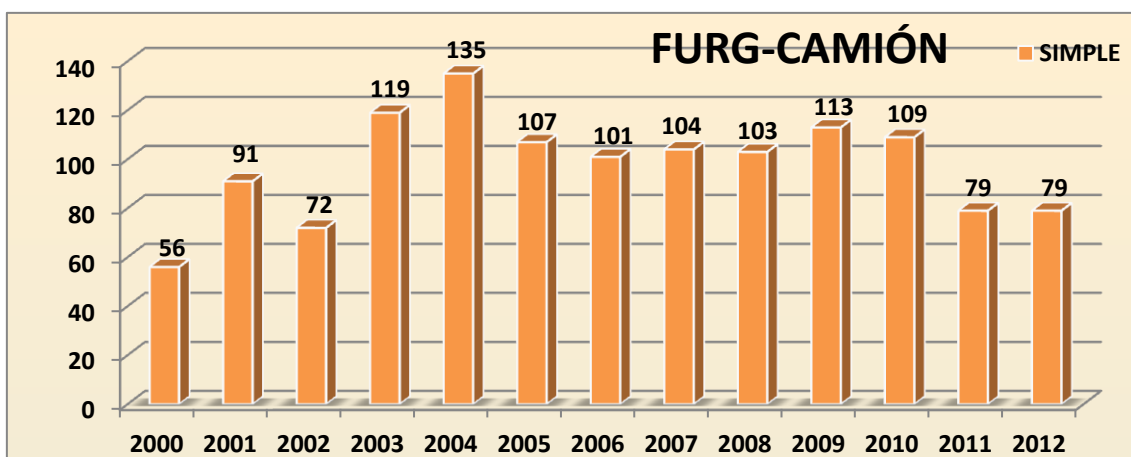
• *Gráfica 97: según el tipo de accidentes “atropellos” los turismos alcanzan su mayor registro en el año 2005 para posteriormente mantener un considerable descenso.*

FURGONETA-CAMIÓN	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>FORTUITO</b>	10	8	26	21	23	20	12	19	7	12	24	21	24	227
%	13.3	7.5	22.4	13.3	13.4	14.6	10.1	14.1	5.6	9.1	16.8	18.8	21.2	13.8
<b>Incremento</b>		-20	160	110	130	100	20	90	-30	20	140	110	140	
<b>SIMPLE</b>	56	91	72	119	135	107	101	104	103	113	109	79	79	1268
%	74.7	85	62.1	75.3	78.9	78.1	84.9	77	82.4	85.6	76.2	70.5	69.9	77.2
<b>Incremento</b>		62.5	28.6	112	141	91.1	80.4	85.7	83.9	102	94.6	41.1	41.1	
<b>MÚLTIPLE</b>	3	4	10	5	3	6	0	5	6	3	5	6	3	59
%	4	3.7	8.6	3.2	1.8	4.4	0	3.7	4.8	2.3	3.5	5.4	2.7	3.6
<b>Incremento</b>		33.3	-233	66.7	0	100	0	66.7	10	0	66.7	100	0	
<b>ATROPELLO</b>	6	4	8	13	10	4	6	7	9	4	5	6	7	89
%	8	3.7	6.9	8.2	5.8	2.9	5	5.2	7.2	3	3.5	5.4	6.2	5.4
<b>Incremento</b>		-33	33.3	117	66.7	-33	0	16.7	50	-33	-17	0	16.7	
<b>TOTAL</b>	75	107	116	158	171	137	119	135	125	132	143	112	113	1643
<b>incremento</b>		42.7	54.7	111	128	82.7	58.7	80	66.7	76	90.7	49.3	50.7	

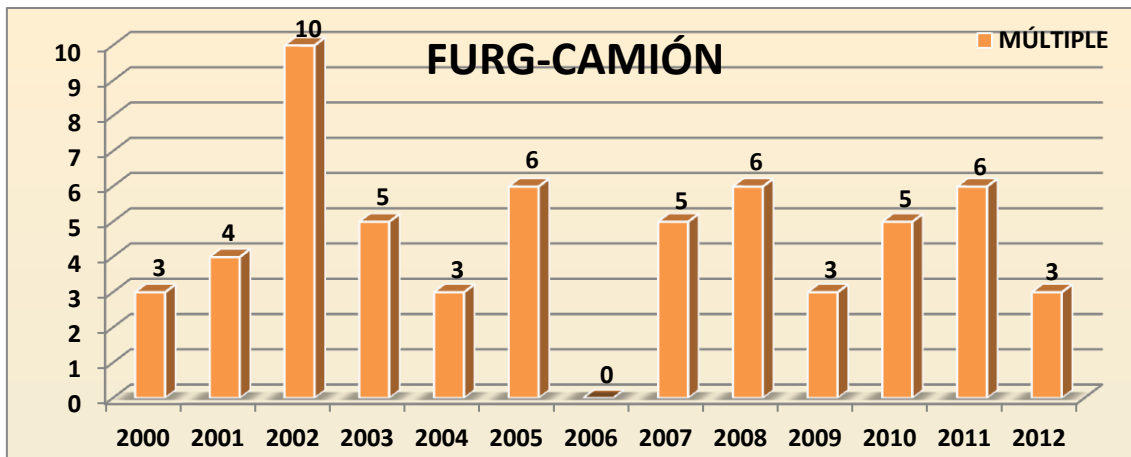
Datos de referencia “%” el total de vehículos y año  
 Tabla 48: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “furgoneta-camión” y tipo de accidente.



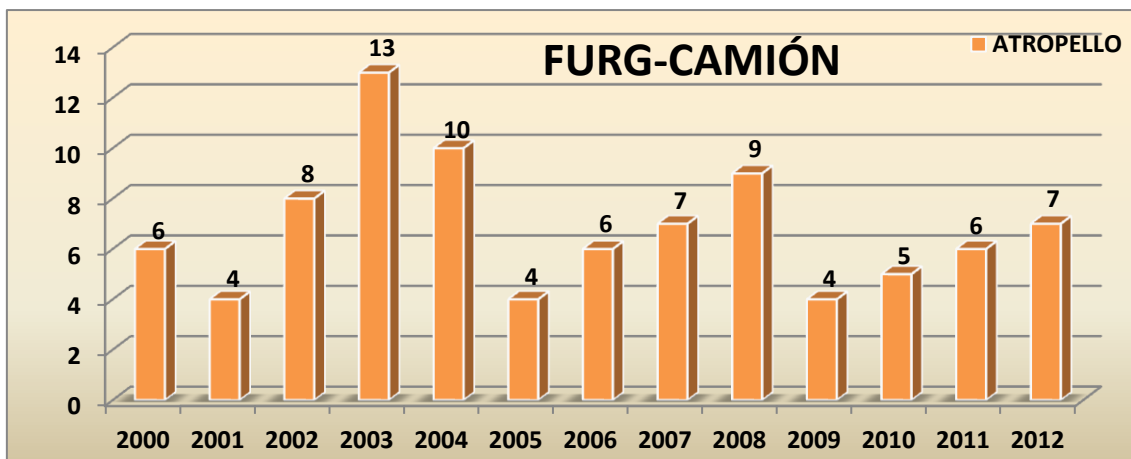
Gráfica 98: según el tipo de accidentes “fortuitos” los vehículos furg-camión alcanzan su mayor registro en el año 2002 para acabar con un incremento del 140%.



Gráfica 99: según el tipo de accidentes “simples” los vehículos furg-camión alcanzan su mayor registro en el año 2004 para acabar manteniendo un considerable descenso.



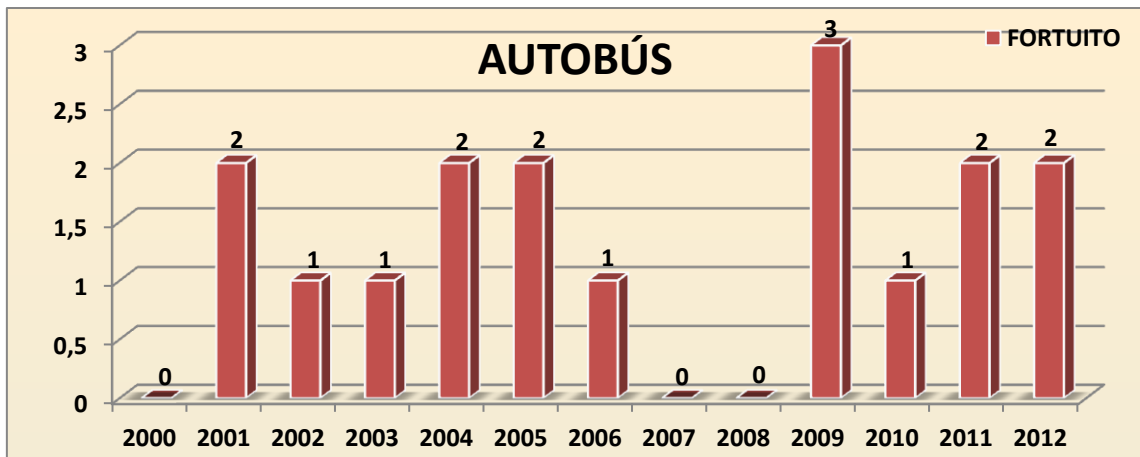
• Gráfica 100: según el tipo de accidentes “múltiples” los vehículos furg-camión alcanzan su mayor registro en el año 2002 para acabar con un incremento del 0%.destacar también que en el año 2006 no hubo ningún vehículo de este apartado implicado en accidente de tráfico.



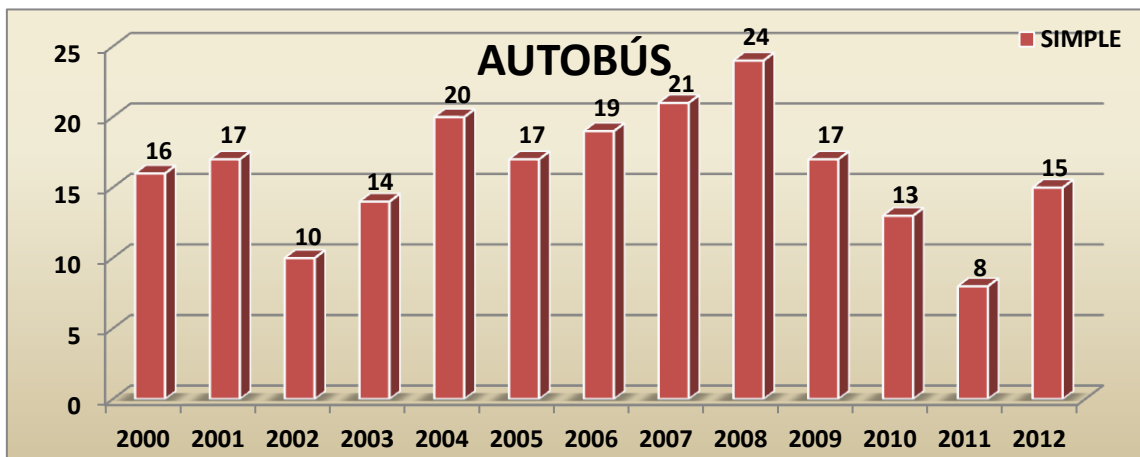
• Gráfica 101: según el tipo de accidentes “atropellos” los vehículos furg-camión alcanzan su mayor registro en el año 2003 para acabar con un incremento del 17%.

AUTOBÚS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>FORTUITO</b>	0	2	1	1	2	2	1	0	0	3	1	2	2	17
%	0	10.5	7.7	4.8	7.4	10	4.3	0	0	13.6	5.9	18.2	11.1	6.6
<b>Incremento</b>			-50	-50	0	0	-50	-100	-100	50	-50	0	0	
<b>SIMPLE</b>	16	17	10	14	20	17	19	21	24	17	13	8	15	211
%	94.1	89.5	76.9	66.7	74.1	85	86.4	91.3	88.9	77.3	76.5	72.7	83.3	82.1
<b>Incremento</b>		6.2	-37	-12	25	6.2	18.7	31.2	50	6.2	-19	-50	-6.2	
<b>MÚLTIPLE</b>	0	0	1	0	1	0	0	1	2	2	1	0	1	9
%	0	0	7.7	0	3.7	0	0	4.3	7.4	9.1	5.9	0	5.6	3.5
<b>Incremento</b>			-100	0	-100	-100	0	100	100	0	-100	100		
<b>ATROPELLO</b>	1	0	1	6	4	1	2	1	1	0	2	1	0	20
%	5.9	0	7.7	28.6	14.8	5	9.1	4.3	3.7	0	11.8	9.1	0	7.8
<b>Incremento</b>		-100	0	500	300	0	100	0	0	0	100	0	-100	
<b>TOTAL</b>	17	19	13	21	27	20	22	23	27	22	17	11	18	257
<b>incremento</b>		11.8	-23	23.5	58.8	17.6	29.4	35.3	58.8	29.4	0	-35	5.9	

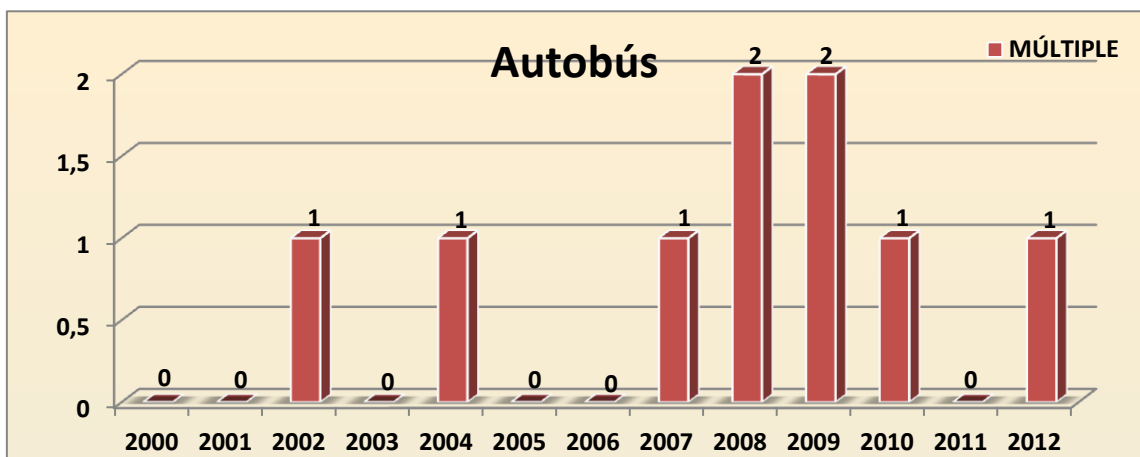
Datos de referencia “%” el total de vehículos y año.  
Tabla 49: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “autobús” y tipo de accidente.



- **Gráfica 102:** según el tipo de accidentes “fortuitos” los autobuses alcanzan su mayor registro en el año 2009, aunque su implicación en este tipo de accidentes es bastante baja.

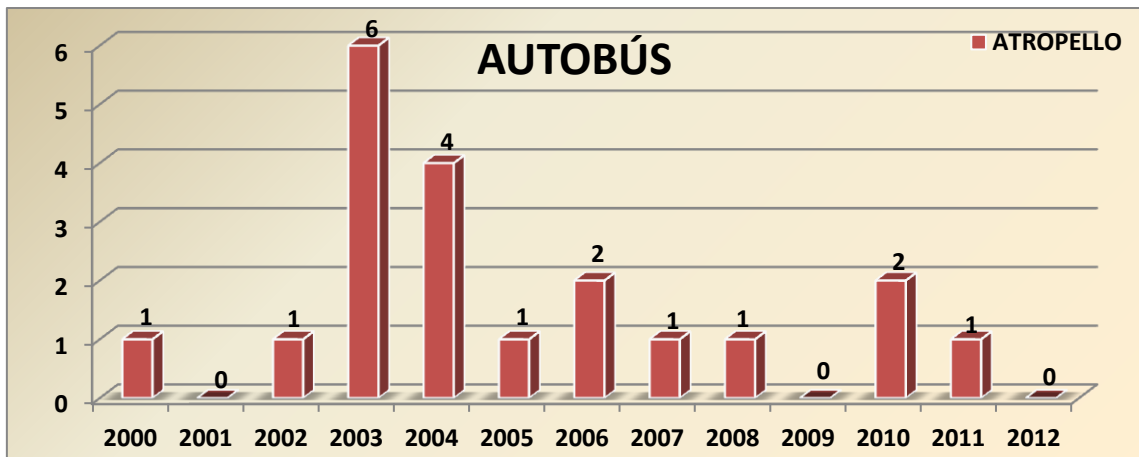


- **Gráfica 103:** según el tipo de accidentes “simples” los autobuses alcanzan su mayor registro en el año 2008, para acabar con un incremento negativo del 6%.



- **Gráfica 104:** según el tipo de accidentes “múltiples” los autobuses alcanzan su mayor registro en los años 2008 y 2009, aunque su implicación en este tipo de accidentes es bastante baja.

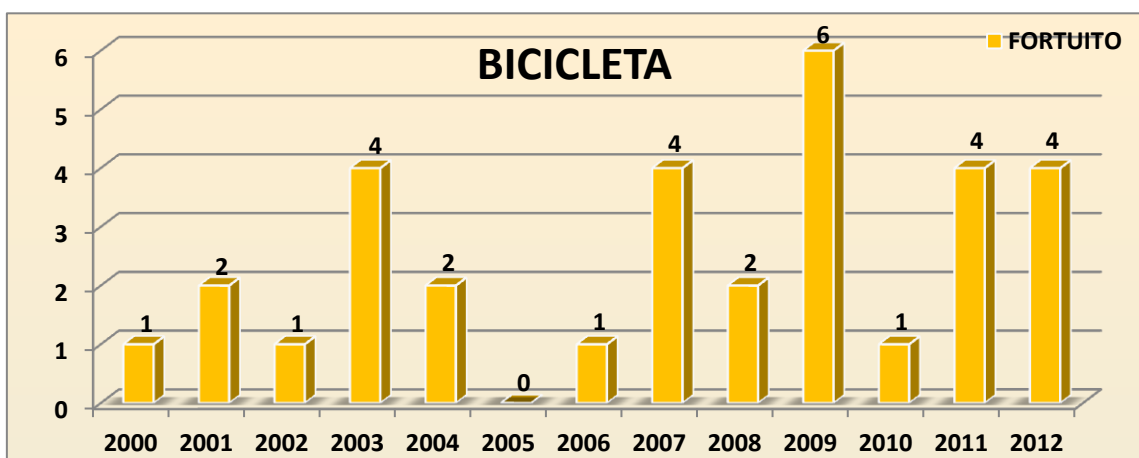




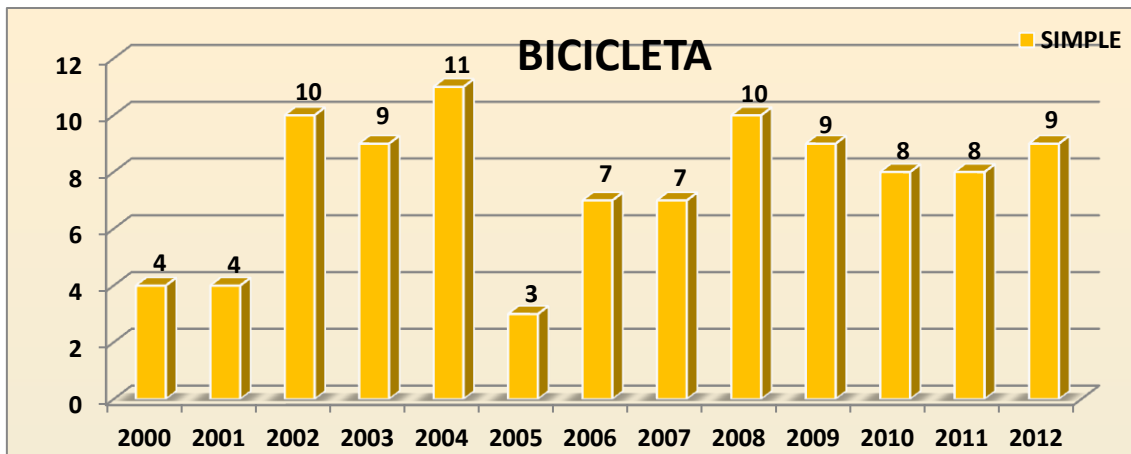
- Gráfica 105: según el tipo de accidentes “atropellos” los autobuses alcanzan su mayor registro en el año 2003, aunque su implicación en este tipo de accidentes es bastante baja por ejemplo con “0” implicados en los años 2001, 2009 y 2012.

BICICLETA	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>FORTUITO</b>	1	2	1	4	2	0	1	4	2	6	1	4	4	32
%	20	33.3	9.1	30.8	15.4	0	12.5	36.4	15.4	40	7.7	30.8	28.6	22.9
incremento		100	0	300	100	0	0	300	100	500	0	300	300	
<b>SIMPLE</b>	4	4	10	9	11	3	7	7	10	9	8	8	9	99
%	80	66.7	90.9	69.2	84.6	60	87.5	63.6	76.9	60	61.5	61.5	64.3	70.7
incremento		0	150	125	175	-25	75	75	150	125	100	100	125	
<b>MÚLTIPLE</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	2
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	15.4	0	0	1.4
incremento												-100	-100	
<b>ATROPELLO</b>	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	2	1	1	7
%	0	0	0	0	0	40	0	0	7.7	0	15.4	7.7	7.1	5
incremento							-100	-100	-50	-100	0	-50	-50	
<b>TOTAL</b>	5	6	11	13	13	5	8	11	13	15	13	13	14	140
incremento		20	120	160	160	0	60	120	160	200	160	160	180	

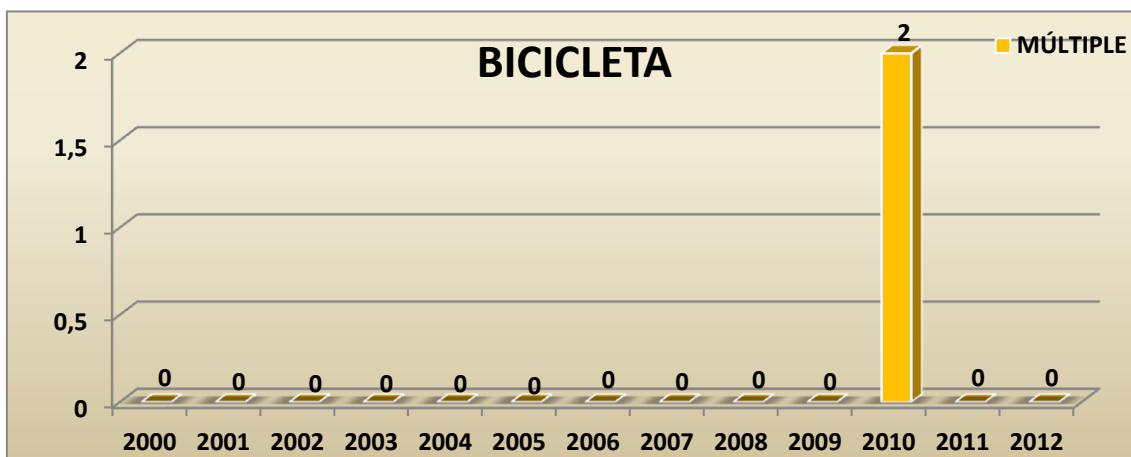
Datos de referencia “%” el total de vehículos y años  
 Tabla 50: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “bicicleta” y tipo de accidente.



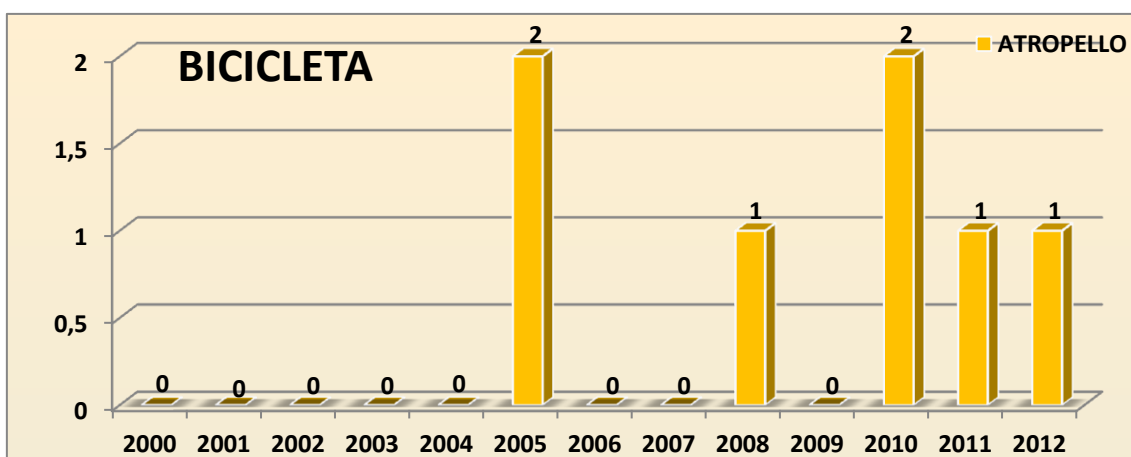
- Gráfica 106: según el tipo de accidentes “fortuitos” las bicicletas alcanzan su mayor registro en el año 2009.



- **Gráfica 107:** según el tipo de accidentes “simples” las bicicletas alcanzan su mayor registro en el año 2004, aunque su implicación en este tipo de accidentes acaba con un incremento del 125%.



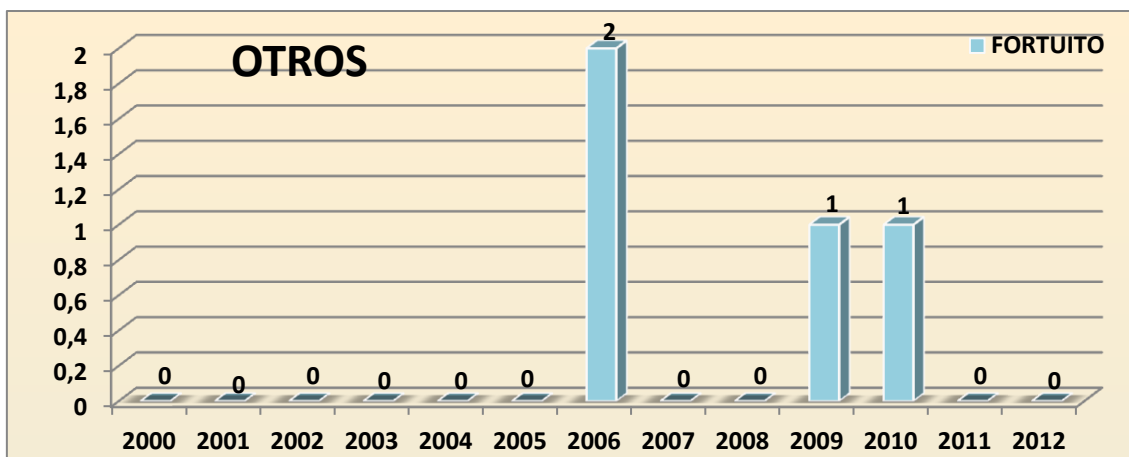
- **Gráfica 108:** según el tipo de accidentes “múltiples” las bicicletas alcanzan unos índices de implicación muy bajos.



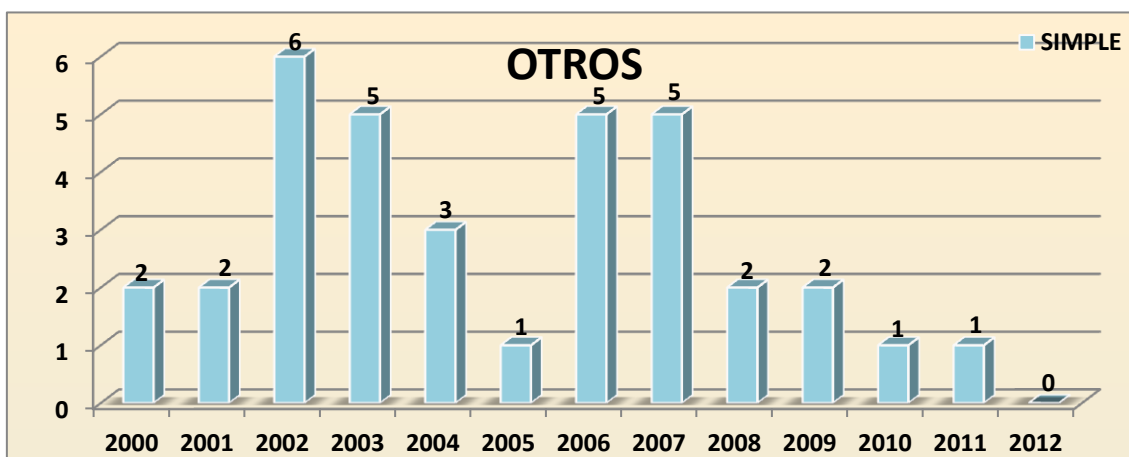
- **Gráfica 109:** según el tipo de accidentes “atropellos” las bicicletas alcanzan su mayor registro en los años 2005 y 2010, aunque su implicación en este tipo de accidentes es baja.

OTROS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>FORTUITO</b>	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	1	0	0	4
%	0	0	0	0	0	0	28.6	0	0	25	25	0	0	
incremento								-100	-100	-50	-50	-100	-100	
<b>SIMPLE</b>	2	2	6	5	3	1	5	5	2	2	1	1	0	35
%	100	100	100	100	60	100	71.4	83.3	100	50	25	50		
incremento		0	200	100	50	-50	100	100	0	0	-50	-50	0	
<b>MÚLTIPLE</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	2
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	50	100	
incremento													0	
<b>ATROPELLO</b>	0	0	0	0	2	0	0	1	0	1	2	0	0	6
%	0	0	0	0	40	0	0	16.7	0	25	50	0	0	
incremento						-100	-100	-50	-100	-50	0	-100	-100	
<b>TOTAL</b>	2	2	6	5	5	1	7	6	2	4	4	2	1	47
incremento		0	200	100	100	-50	250	200	0	100	100	0	-50	

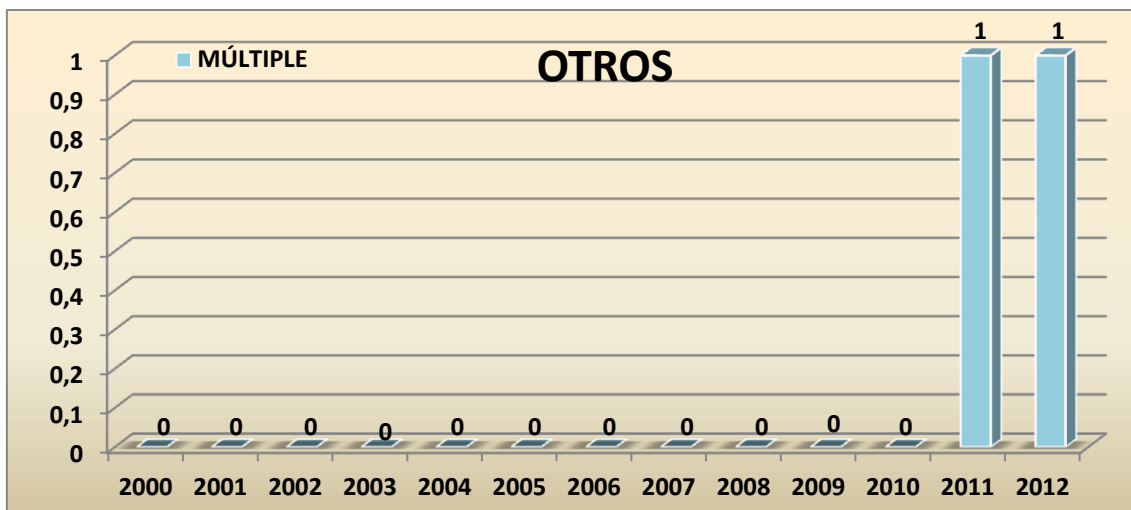
**Datos de referencia “%” el total de vehículos y años**  
**Tabla 51: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “otros” y tipo de accidente.**



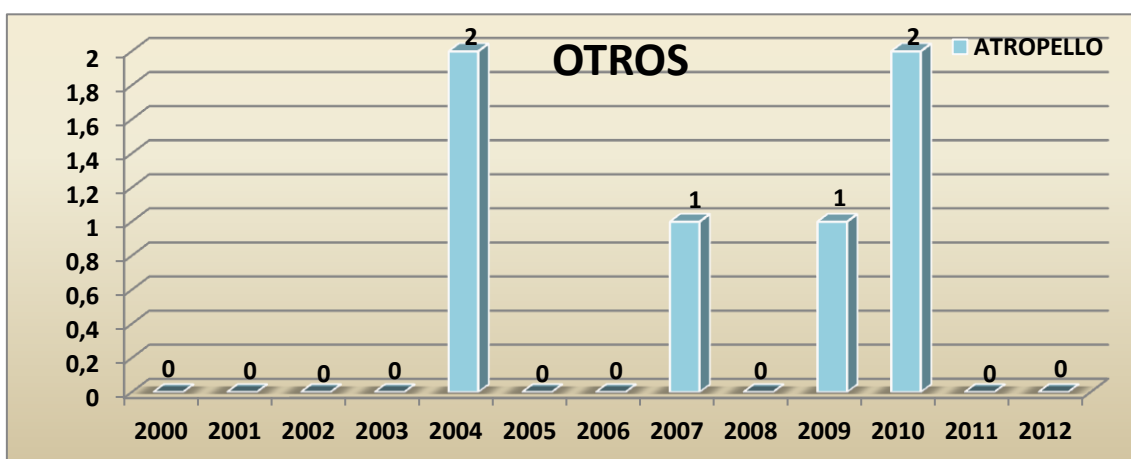
- **Gráfica 110: según el tipo de accidentes “fortuitos” los vehículos reseñados como “otros” alcanzan su mayor registro en el año 2006, aunque su implicación en este tipo de accidentes es baja.**



- **Gráfica 111: según el tipo de accidentes “simples” los vehículos reseñados como “otros” alcanzan su mayor registro en el año 2002, aunque acaban con un decrecimiento del 100%.**



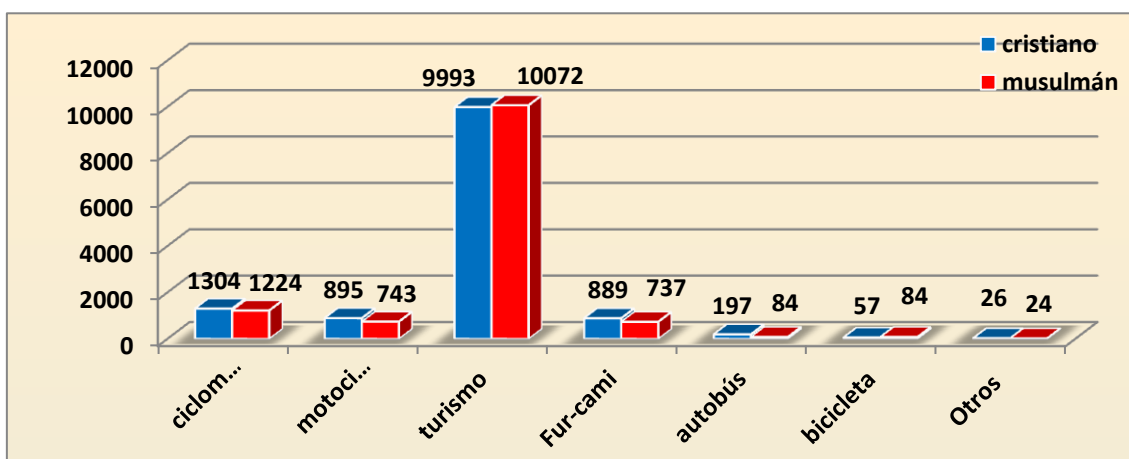
- Gráfica 112: según el tipo de accidentes “múltiples” los vehículos reseñados como “otros” alcanzan su mayor registro en los años 2011 y 2012, aunque con un solo implicado en cada uno.



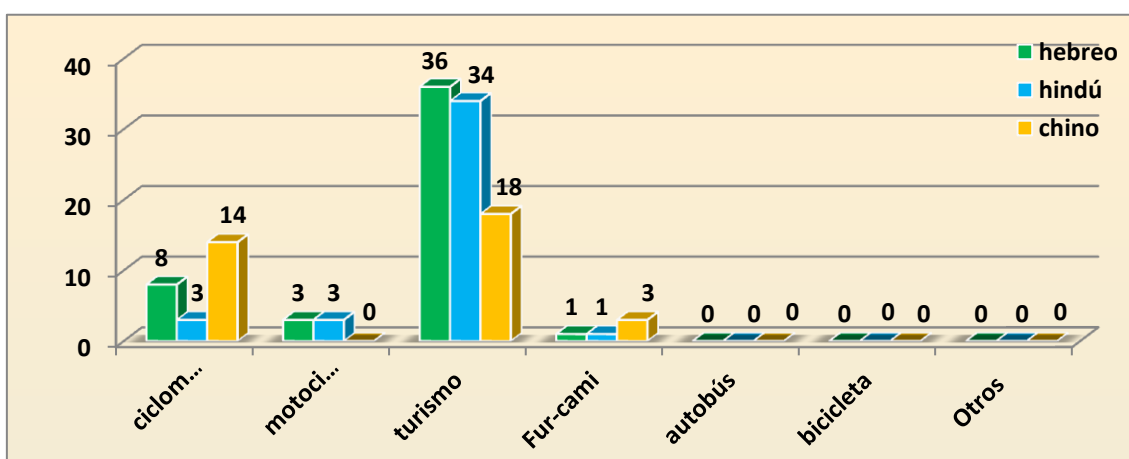
- Gráfica 113: según el tipo de accidentes “atropellos” los vehículos reseñados como “otros” alcanzan su mayor registro en los años 2004 y 2010.

Tipo vehículo	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Ciclomotor	1304	1224	8	3	14	2553
%	4.7	4.4	0.03	0.01	0.05	9.2
Motocicleta	895	743	3	3	0	1644
%	3.2	2.7	0.03	0.03	0	5.9
Turismo	9993	10072	36	34	18	20153
%	35.9	36.2	0.13	0.12	0.06	72.4
Furgoneta-camión	889	737	1	1	3	1631
%	3.2	2.7	0	0	0.03	5.9
Autobús	197	84	0	0	0	281
%	0.7	0.3	0	0	0	1
Bicicleta	57	84	0	0	0	141
%	0.02	0.3	0	0	0	0.5
Otros	26	24	0	0	0	50
%	0.09	0.09	0	0	0	0.18
<b>Total</b>	<b>13873</b>	<b>13834</b>	<b>49</b>	<b>44</b>	<b>37</b>	<b>27837</b>

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 52: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “vehículo” y cultura.



- Gráfica 114: según el tipo de vehículo utilizado en los accidentes, los “cristianos” alcanzan mayores registros en: ciclomotor, motocicleta, furg-camión, autobús y otros; mientras que los musulmanes están más implicados en turismos y bicicletas.



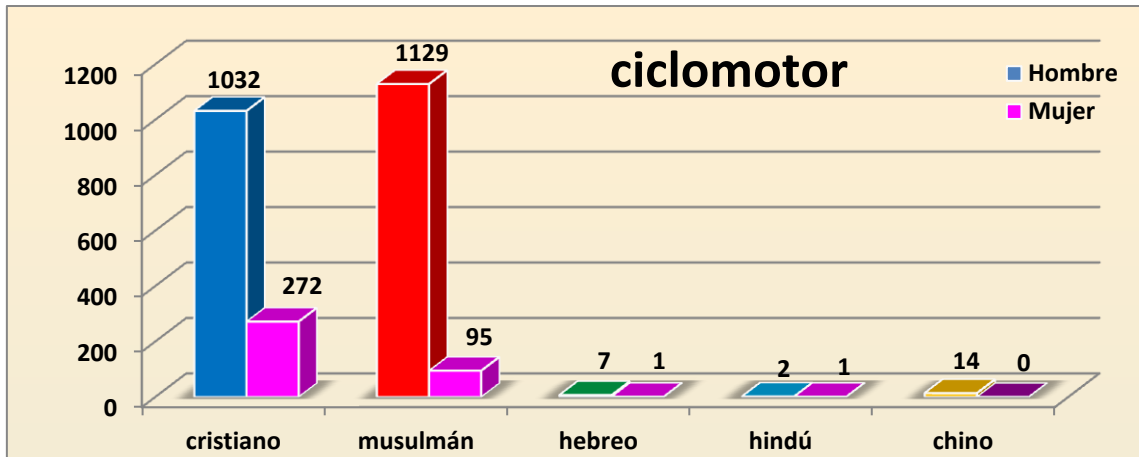
- Gráfica 115: según el tipo de vehículo utilizado en los accidentes, los “hebreos” alcanzan mayores registros en: turismos; los “hindúes” en: empatan con los hebreos en las motocicletas y los “chinos” destacan en los accidentes con ciclomotor y furgonetas; en autobuses, bicicletas y otros vehículos no tienen ningún implicado.

➤ **Ciclomotores implicados en los accidentes de tráfico: 2615. Conductores fugados: 62**

Ciclomotor	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	1032	1129	7	2	14	2184
%	40.4	44.2	0.27	0.08	0.55	85.5
<b>Mujer</b>	272	95	1	1	0	369
%	10.6	3.72	0.04	0.04	0	14.5
<b>Total</b>	1304	1224	8	3	14	2553

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 53: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “ciclomotor”, cultura y sexo.

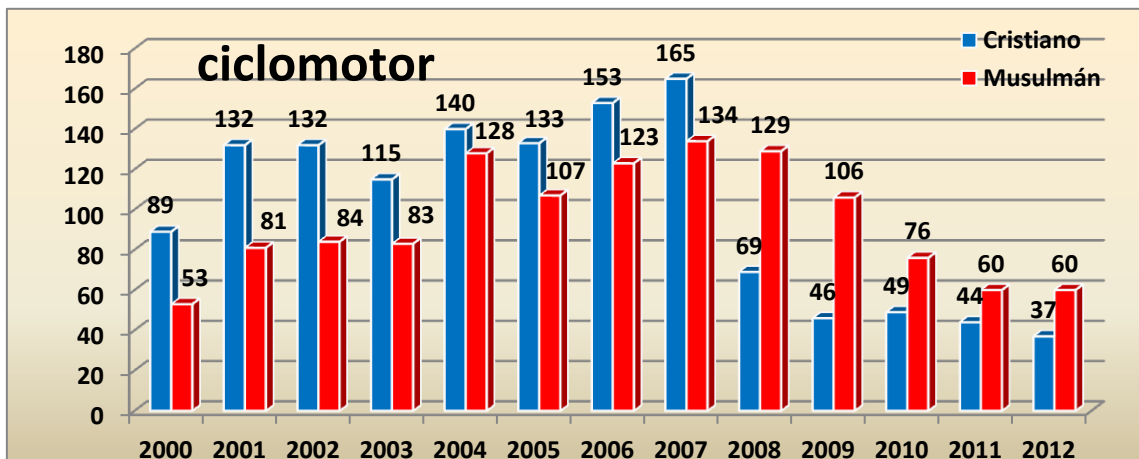


- Gráfica 116: según el tipo de vehículo “ciclomotor” los hombres “musulmanes” y las mujeres cristianas son las que alcanzan mayores registros.

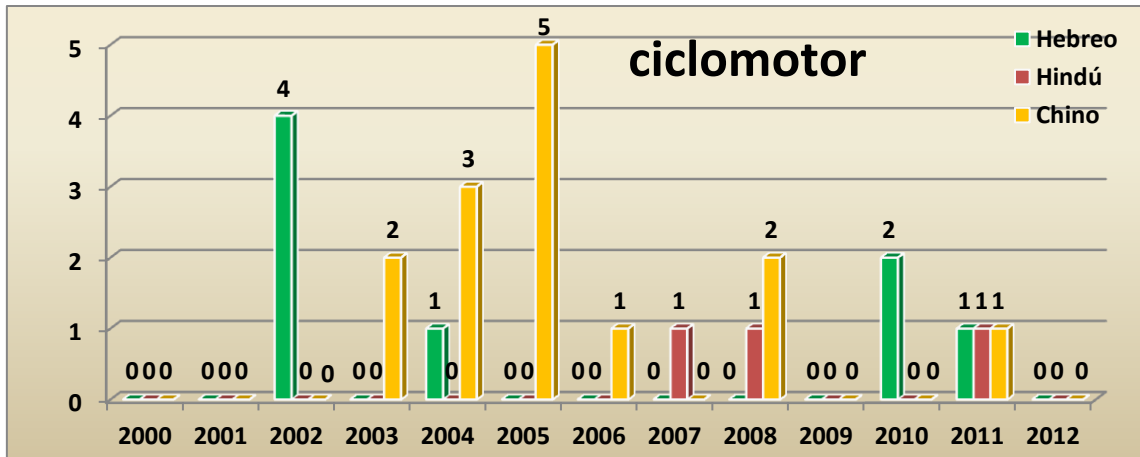
➤ AT totales distribuidos por tipos de usuario, cultura y años.

Ciclomotor	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	89	132	132	115	140	133	153	165	69	46	49	44	37	1304
%	62.7	62	60	57.5	51.5	54.3	55.2	55	34.3	30.3	38.6	41.1	38.1	51.1
incremento		48.3	48.3	29.2	57.3	49.4	71.9	85.4	-22	-48	-45	-51	-58	
<b>Musulmán</b>	53	81	84	83	128	107	123	134	129	106	76	60	60	1224
%	37.3	38	38.2	41.5	47.1	43.7	44.4	44.7	64.2	67.7	59.8	56.1	61.9	47.9
incremento		52.8	58.5	56.6	141	102	132	153	143	100	43.4	13.2	13.2	
<b>Hebreo</b>	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	8
%	0	0	1.8	0	0.4	0	0	0	0	0	1.6	0.9	0	0.3
incremento				-100	-75	-100	-100	-100	-100	-100	-50	-75	-100	
<b>Hindú</b>	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	3
%	0	0	0	0	0	0	0	0.33	0.5	0	0	0.9	0	0.12
incremento									0	-100	-100	0	-100	
<b>Chino</b>	0	0	0	2	3	5	1	0	2	0	0	1	0	14
%	0	0	0	1	1.1	2	0.4	0	1	0	0	0.9	0	0.55
incremento					50	150	-50	-100	0	-100	-100	-50	-100	
<b>Total</b>	142	213	220	200	272	245	277	300	201	152	127	107	97	2553

Datos de referencia “%” el total de implicados y año  
 Tabla 54: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “ciclomotor”, por años y cultura.



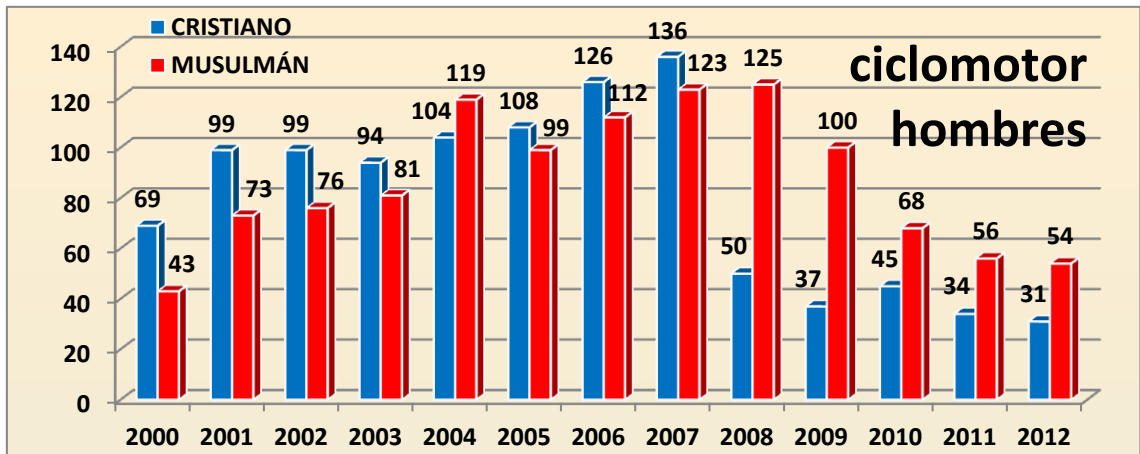
- Gráfica 117: según el tipo de vehículo “ciclomotor” por años, se observa cómo hasta 2007 los “cristianos” pero a partir de ese año comienza un aumento considerable en la implicación de los “musulmanes”.



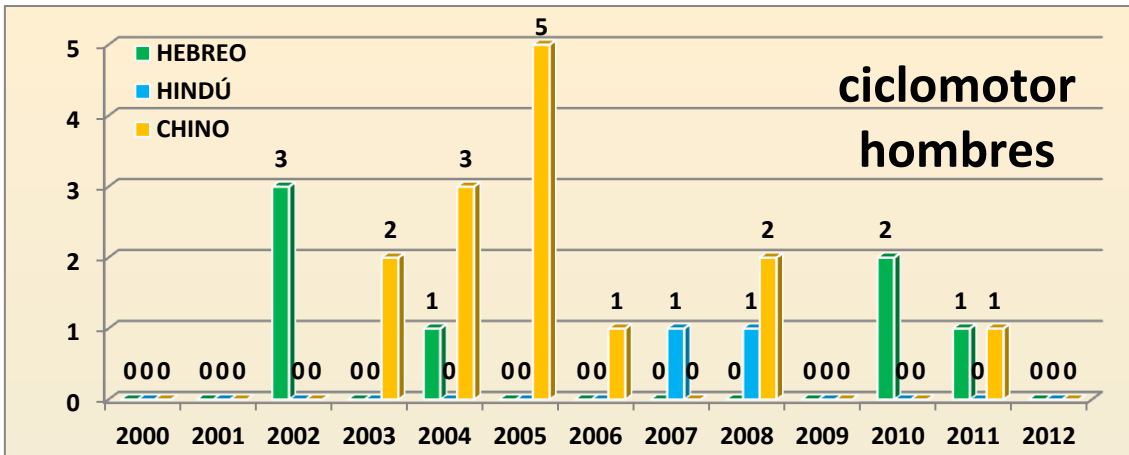
- **Gráfica 118: según el tipo de vehículo “ciclomotor” los conductores “chinos” destacan sobre los demás.**

Ciclomotor	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	89	132	132	115	140	133	153	165	69	46	49	44	37	1304
Hombres	69	99	99	94	104	108	126	136	50	37	45	34	31	1032
Mujeres	20	33	33	21	36	25	27	29	19	9	4	10	6	272
<b>Musulmán</b>	53	81	84	83	128	107	123	134	129	106	76	60	60	1224
Hombres	43	73	76	81	119	99	112	123	125	100	68	56	54	1129
Mujeres	10	8	8	2	9	8	11	11	4	6	8	4	6	95
<b>Hebreo</b>	0	0	4	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	8
Hombres	0	0	3	0	1	0	0	0	0	0	2	1	0	7
Mujeres	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>Hindú</b>	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	1	0	3
Hombres	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	0	0	0	2
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	1
<b>Chino</b>	0	0	0	2	3	5	1	0	2	0	0	1	0	14
Hombres	0	0	0	2	3	5	1	0	2	0	0	1	0	14
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

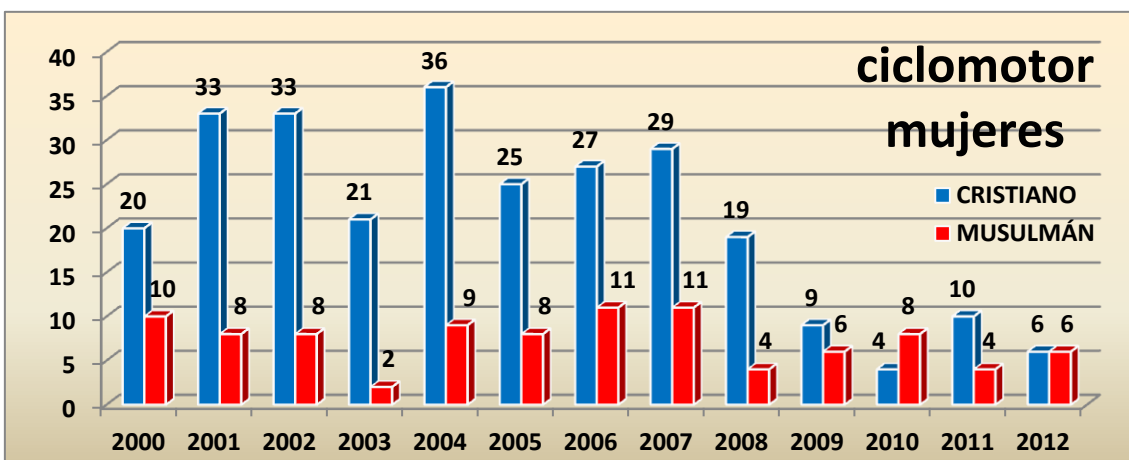
Tabla 55: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “ciclomotor”, por años, cultura y sexo.



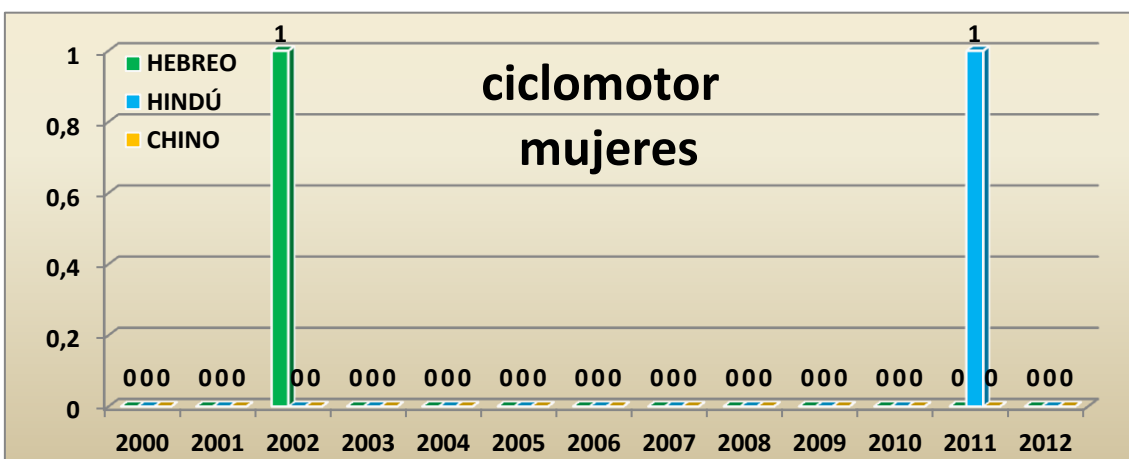
- **Gráfica 119: según el tipo de vehículo “ciclomotor” y sexo, los hombres “cristianos” alcanzan mayores registros hasta 2007, a excepción de 2004; mientras que los “musulmanes” en los 5 últimos años de estudio alcanzan mayores registros.**



• Gráfica 120: según el tipo de vehículo “ciclomotor” los hombres “chinos” y los “hindúes” destacan con diferencia sobre los “hebreos”.



• Gráfica 121: según el tipo de vehículo “ciclomotor” las mujeres “cristianas” destacan con diferencia sobre las “musulmanas”.



• Gráfica 122: según el tipo de vehículo “ciclomotor” las mujeres de estas tres culturas tienen una escasa participación en los accidentes.

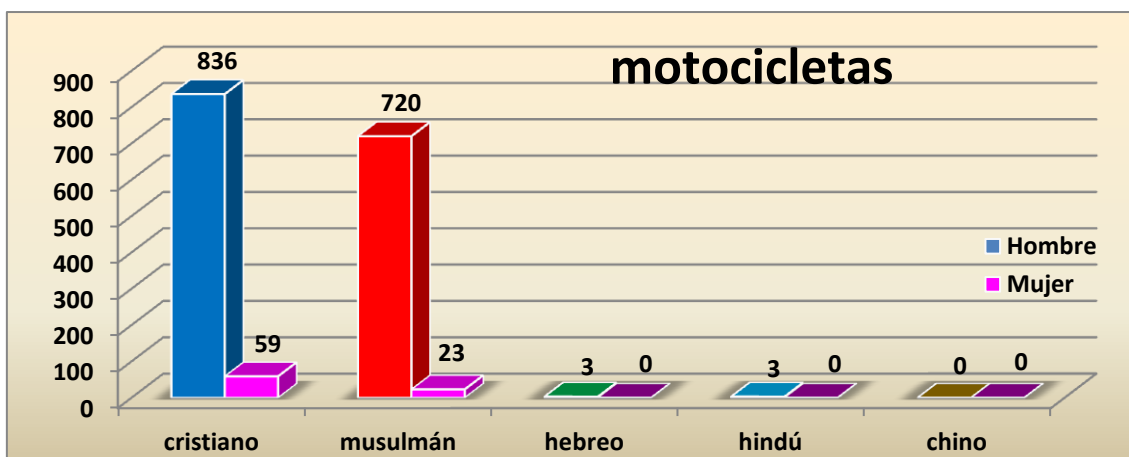


**Motocicletas implicadas en los accidentes de tráfico: 1675**

Motocicleta	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	<b>836</b>	<b>720</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1562</b>
%	50.8	43.8	0.18	0.18	0	95
<b>Mujer</b>	<b>59</b>	<b>23</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>82</b>
%	3.59	1.40	0	0	0	5
<b>Total</b>	<b>895</b>	<b>743</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>0</b>	<b>1644</b>

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 56: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “motocicleta”, por cultura y sexo.

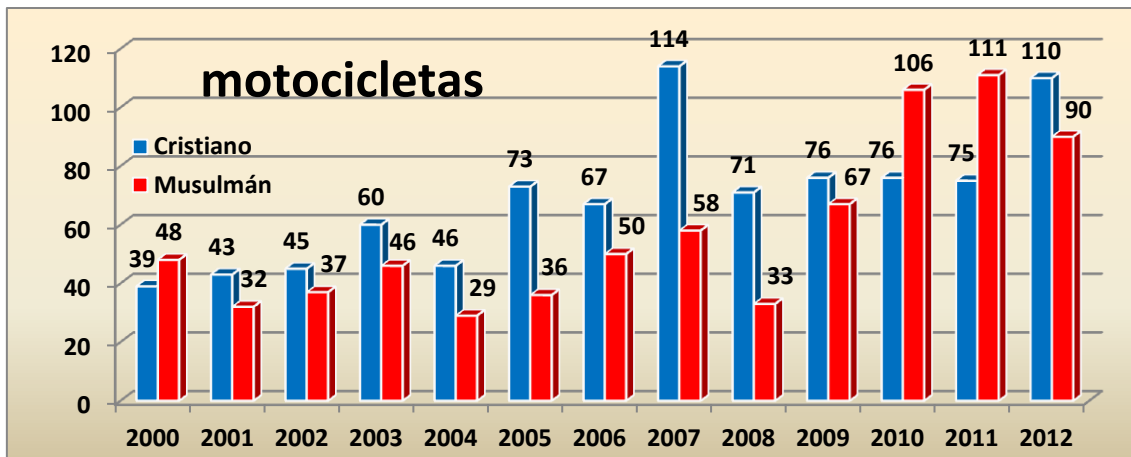


- Gráfica 123: según el tipo de vehículo “motocicleta” los hombres y mujeres “cristianos” son los que alcanzan mayores registros, los chinos con “0” implicados los menos.

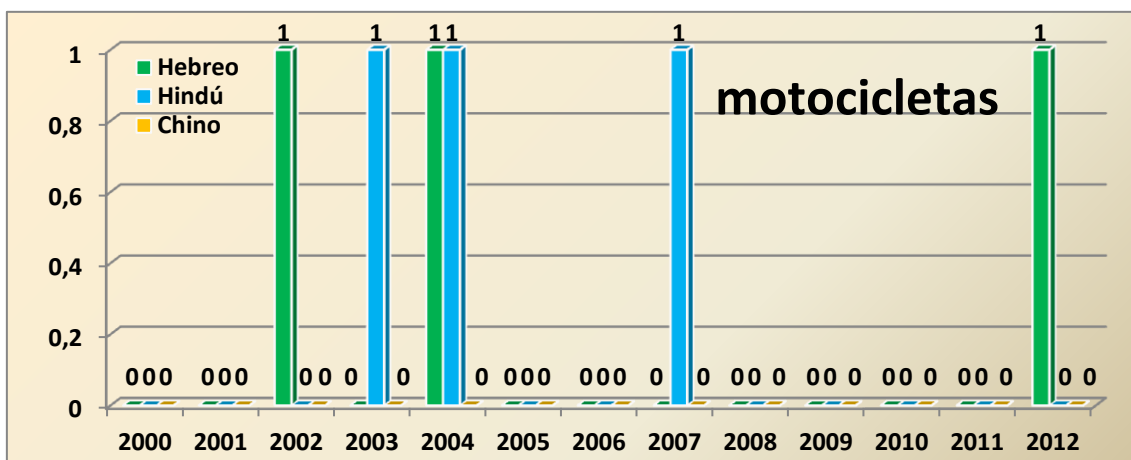
Motocicleta	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	<b>39</b>	<b>43</b>	<b>45</b>	<b>60</b>	<b>46</b>	<b>73</b>	<b>67</b>	<b>114</b>	<b>71</b>	<b>76</b>	<b>76</b>	<b>75</b>	<b>110</b>	<b>895</b>
%	44.8	57.3	54.2	56.1	59.7	67	57.3	65.9	68.3	53.1	41.8	40.3	54.7	54.4
<b>Incremento</b>		<b>10.2</b>	<b>15.4</b>	<b>53.8</b>	<b>17.9</b>	<b>87.2</b>	<b>71.8</b>	<b>192</b>	<b>82</b>	<b>94.9</b>	<b>94.9</b>	<b>92.3</b>	<b>182</b>	
<b>Musulmán</b>	<b>48</b>	<b>32</b>	<b>37</b>	<b>46</b>	<b>29</b>	<b>36</b>	<b>50</b>	<b>58</b>	<b>33</b>	<b>67</b>	<b>106</b>	<b>111</b>	<b>90</b>	<b>742</b>
%	55.2	42.7	44.6	43	37.7	33	42.7	33.5	31.7	46.9	58.2	59.7	44.8	45.1
<b>incremento</b>		<b>-33</b>	<b>-22</b>	<b>-4.2</b>	<b>-40</b>	<b>-25</b>	<b>4.17</b>	<b>20.8</b>	<b>-31</b>	<b>39.6</b>	<b>121</b>	<b>131</b>	<b>87.5</b>	
<b>Hebreo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>3</b>
%	0	0	1.2	0	1.3	0	0	0	0	0	0	0	0.5	0.2
<b>incremento</b>				<b>-100</b>	<b>0</b>	<b>-100</b>	<b>-100</b>	<b>-100</b>	<b>-100</b>	<b>-100</b>	<b>-100</b>	<b>-100</b>	<b>0</b>	
<b>Hindú</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>3</b>
%	0	0	0	0.9	1.3	0	0	0.6	0	0	0	0	0	0.2
<b>incremento</b>					<b>0</b>	<b>-100</b>	<b>-100</b>	<b>0</b>	<b>-100</b>	<b>-100</b>	<b>-100</b>	<b>-100</b>	<b>-100</b>	
<b>Chino</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>incremento</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
<b>Total</b>	<b>87</b>	<b>75</b>	<b>83</b>	<b>107</b>	<b>77</b>	<b>109</b>	<b>117</b>	<b>173</b>	<b>104</b>	<b>143</b>	<b>182</b>	<b>186</b>	<b>201</b>	<b>1644</b>

Datos de referencia “%” el total de implicados y año

Tabla 57: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “motocicleta” por años y cultura.



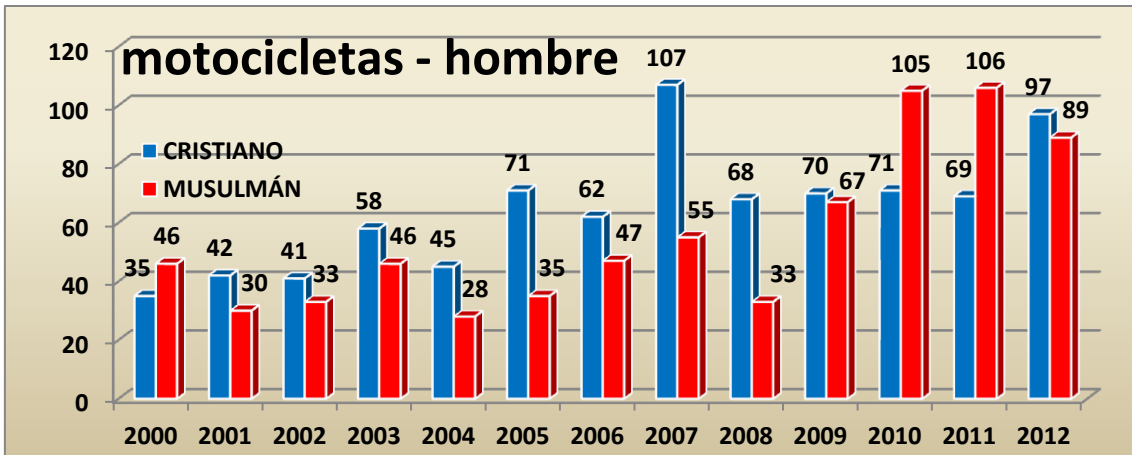
• Gráfica 124: según el tipo de vehículo “motocicleta” por años los “cristianos” con algo más del 54% son los que alcanzan mayores registros.



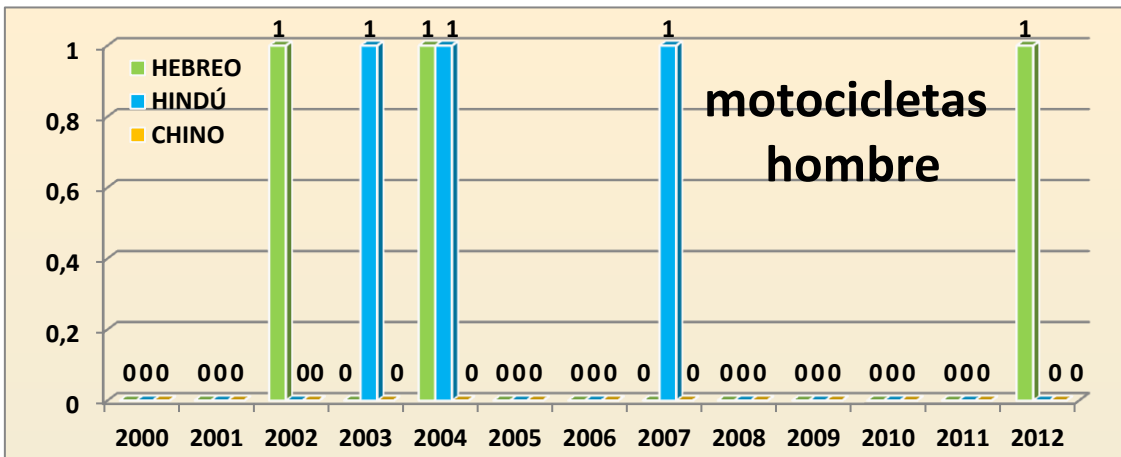
• Gráfica 125: según el tipo de vehículo “motocicleta” los “hebreos” e “hindúes” son los más destacados; mientras que los “chinos” no aparecen implicados en ningún accidente.

Motocicleta	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	39	43	45	60	46	73	67	114	71	76	76	75	110	895
Hombres	35	42	41	58	45	71	62	107	68	70	71	69	97	836
Mujeres	4	1	4	2	1	2	5	7	3	6	5	6	13	59
<b>Musulmán</b>	48	32	37	46	29	36	50	58	33	67	106	111	90	742
Hombres	46	30	33	46	28	35	47	55	33	67	105	106	89	720
Mujeres		2	4	0	1	1	3	3	0	0	1	5	1	23
<b>Hebreo</b>	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3
Hombres	0	0	1	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	3
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Hindú</b>	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3
Hombres	0	0	0	1	1	0	0	1	0	0	0	0	0	3
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chino</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hombres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

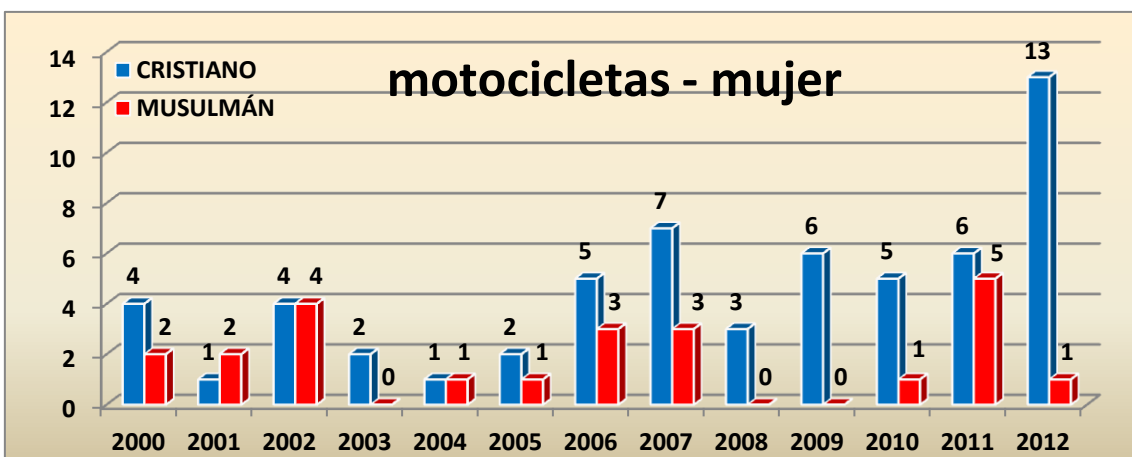
Tabla 58: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “motocicleta”, por años, cultura y sexo.



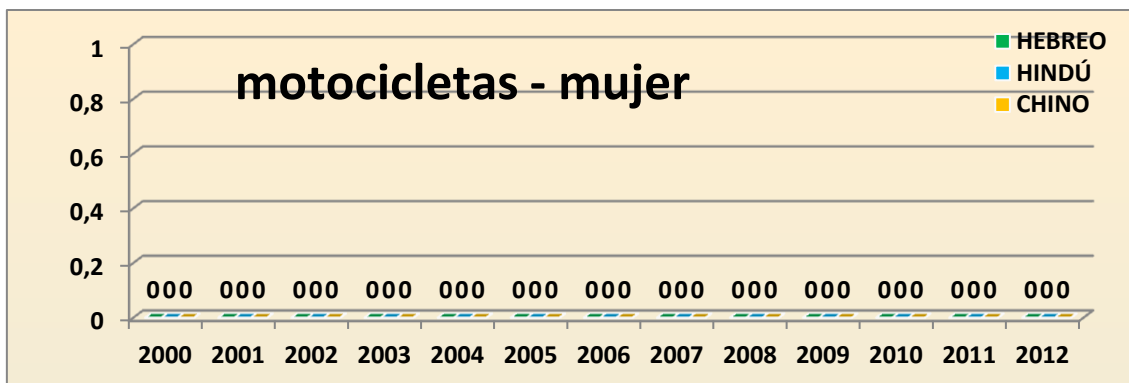
- Gráfica 126: según el tipo de vehículo “motocicleta” por sexos, los hombres “cristianos” alcanzan mayores registros con el 54% de los implicados; los “musulmanes” acaban los últimos años de estudio con unos registros muy elevados.



- Gráfica 127: según el tipo de vehículo “motocicleta” por años, los hombres “chinos” no se ven implicados en ningún accidente, mientras de hebreos e hindúes tienen una escasa participación.



- Gráfica 128: según el tipo de vehículo “motocicleta” por años las mujeres “cristianas” son las que alcanzan mayores registros, destaca 2012 como año con más mujeres implicadas.



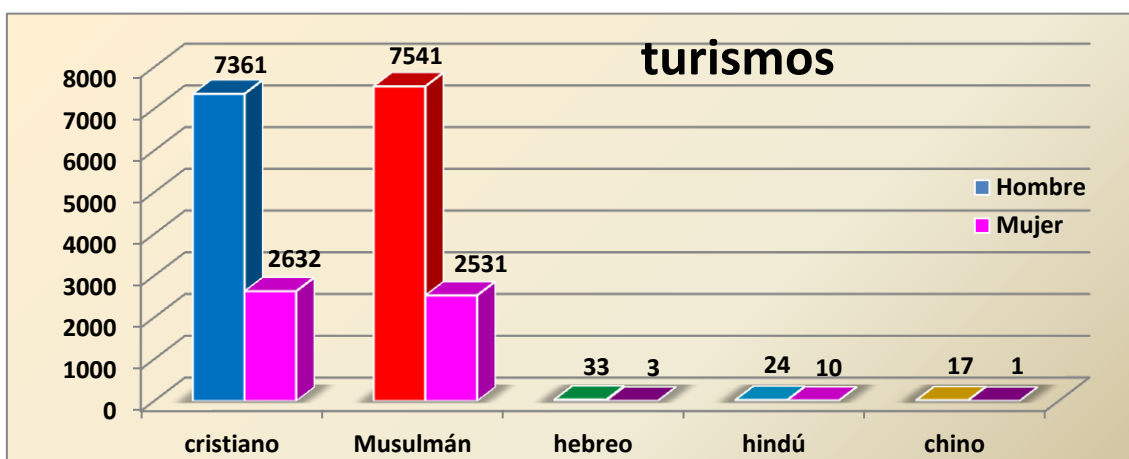
- Gráfica 129: según el tipo de vehículo "motocicleta" por años las mujeres de estas 3 culturas, no han estado implicadas en ningún accidente de tráfico conduciendo motocicletas.

**Turismos implicados en los accidentes de tráfico: 20394. Conductores fugados: 241**

Turismos	cristiano	Musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	7361	7541	33	24	17	14976
%	36.5	37.4	0.16	0.12	0.08	74.3
<b>Mujer</b>	2632	2531	3	10	1	5177
%	13.1	12.6	0.01	0.05	0	25.7
<b>Total</b>	9993	10072	36	34	18	20153

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 59: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo "turismo" por cultura y sexo.

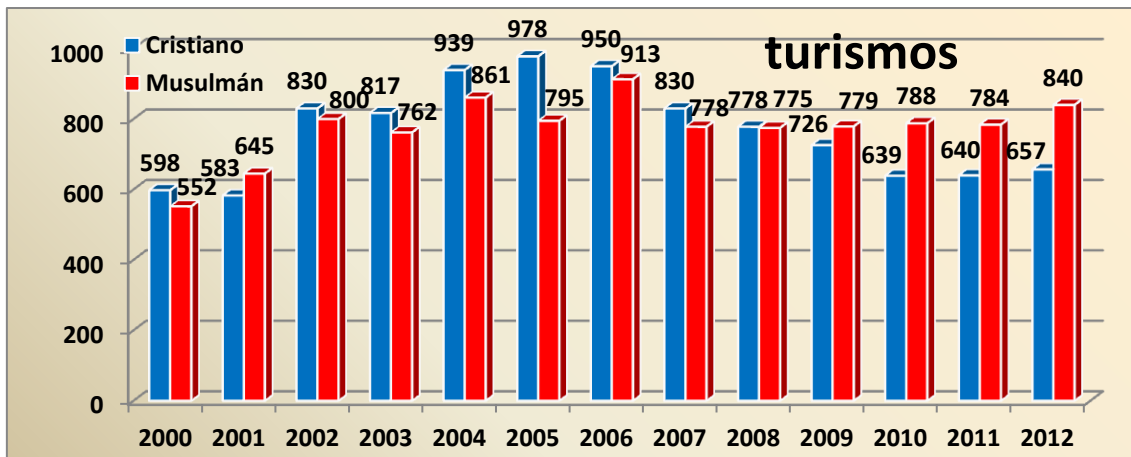


- Gráfica 130: según el tipo de vehículo "turismo" los hombres "musulmanes" y las mujeres "cristianas" son los que alcanzan mayores registros de implicación.

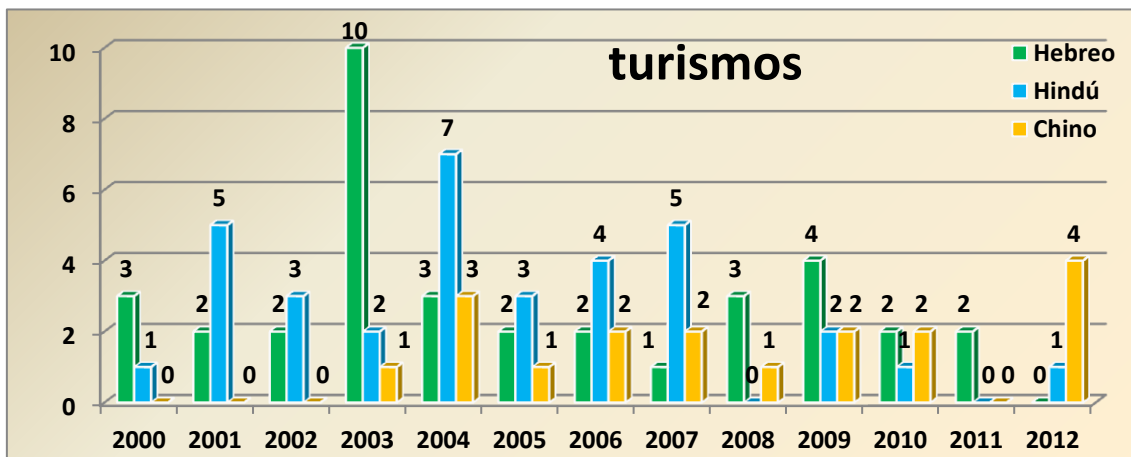
Turismos	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	598	583	830	817	939	978	950	830	778	726	639	640	657	9965
%	51.8	47.2	50.8	51.3	51.8	55	50.8	51.4	50	48	44.6	44.9	43.7	49.5
<b>increment</b>		-25	38.8	36.6	57	63.5	58.9	38.8	30.1	21.4	6.86	7.02	9.87	
<b>Musulmán</b>	552	645	800	762	861	795	913	778	775	779	788	784	840	10072
%	47.8	52.2	48.9	47.9	47.5	44.7	48.8	48.1	49.8	51.5	55	55	55.9	50
<b>increment</b>		16.8	44.9	38	56	44	65.4	40.9	40.4	41.1	42.7	42	52.2	
<b>Hebreo</b>	3	2	2	10	3	2	2	1	3	4	2	2	0	36
%	0.3	0.2	0.1	0.6	0.2	0.1	0.1	0.06	0.2	0.3	0.1	0.1	0	0.18
<b>increment</b>		-33	-33	233	0	-33	-33	-67	0	33.3	-33	-33	-100	
<b>Hindú</b>	1	5	3	2	7	3	4	5	0	2	1	0	1	34
%	0.09	0.2	0.2	0.1	0.4	0.2	0.2	0.3	0	0.1	0.06	0	0.07	0.17
<b>increment</b>		400	200	100	600	200	300	400	-100	100	0	-100	0	
<b>Chino</b>	0	0	0	1	3	1	2	2	1	2	2	0	4	18
%	0	0	0	0.06	0.2	0.06	0.1	0.1	0.06	0.1	0.1	0	0.3	0.09
<b>increment</b>					200	0	100	100	0	100	100	-100	300	
<b>Total</b>	1154	1235	1635	1592	1813	1779	1871	1616	1557	1513	1432	1426	1502	20125

Datos de referencia "%" el total de implicados y años

Tabla 60: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo "turismo" por años y cultura.



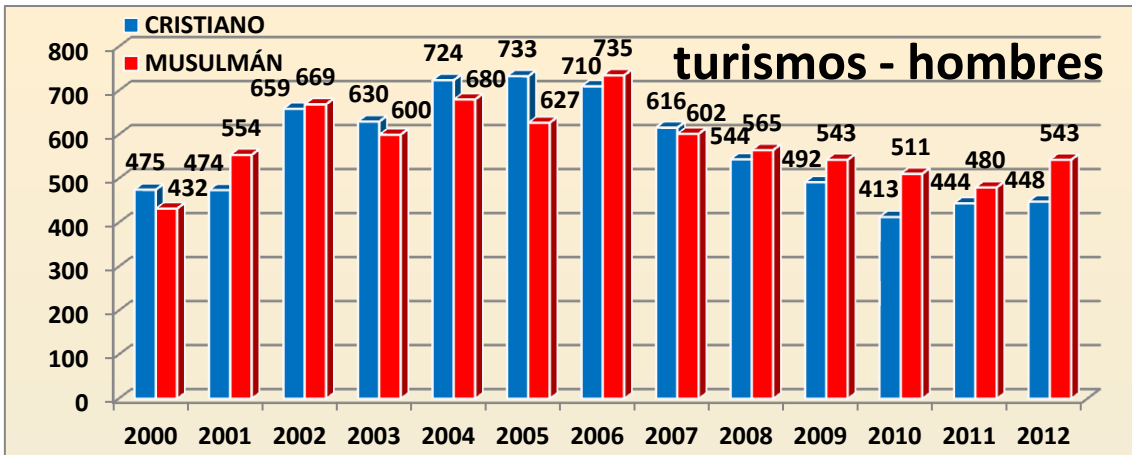
- Gráfica 131: según el tipo de vehículo “turismo” los “musulmanes” son los que alcanzan mayores registros de implicación, aunque los 8 primeros años de estudio los cristianos están más implicados.



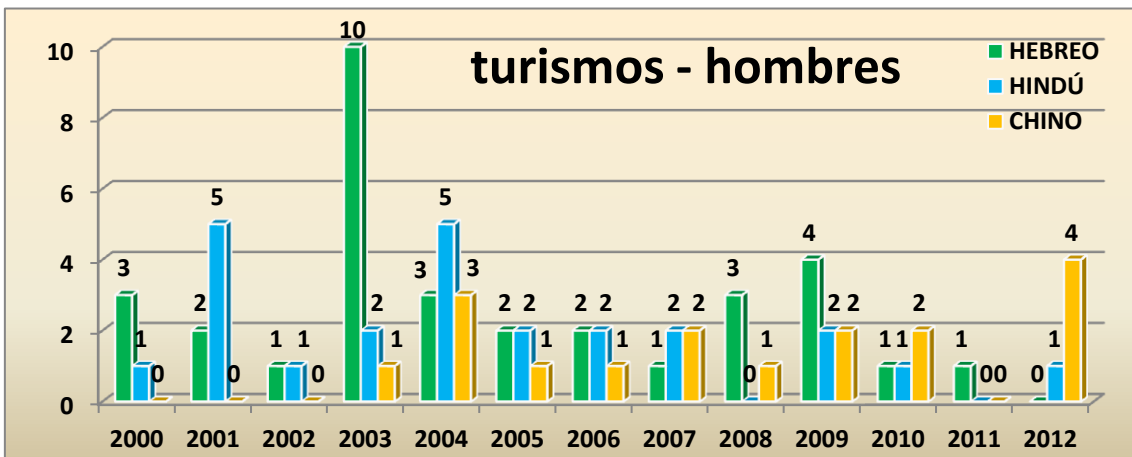
- Gráfica 132: según el tipo de vehículo “turismo” los “hebreos” e “hindúes” son los que alcanzan mayores registros de implicación.

Turismos	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	598	583	830	817	939	978	950	830	778	726	639	640	657	9965
Hombres	475	474	659	630	724	733	710	616	544	492	413	444	448	7362
Mujeres	123	109	171	187	215	245	240	214	234	234	226	196	209	2603
<b>Musulmán</b>	552	645	800	762	861	795	913	778	775	779	788	784	840	10072
Hombres	432	554	669	600	680	627	735	602	565	543	511	480	543	7541
Mujeres	120	91	131	162	181	168	178	176	210	236	277	304	297	2531
<b>Hebreo</b>	3	2	2	10	3	2	2	1	3	4	2	2	0	36
Hombres	3	2	1	10	3	2	2	1	3	4	1	1	0	33
Mujeres	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3
<b>Hindú</b>	1	5	3	2	7	3	4	5	0	2	1	0	1	34
Hombres	1	5	1	2	5	2	2	2	0	2	1	0	1	24
Mujeres	0	0	2	0	2	1	2	3	0	0	0	0	0	10
<b>Chino</b>	0	0	0	1	3	1	2	2	1	2	2	0	4	18
Hombres	0	0	0	1	3	1	1	2	1	2	2	0	4	17
Mujeres	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1

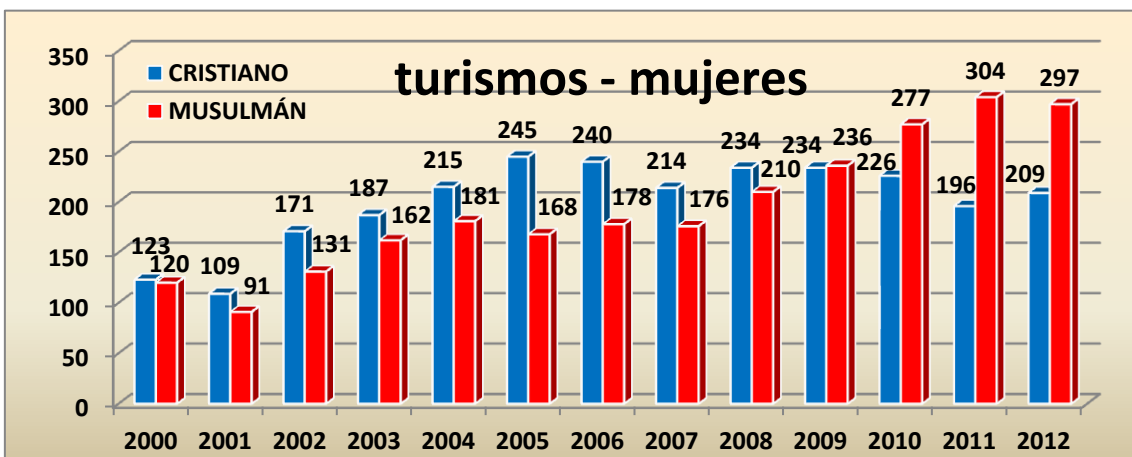
Tabla 61: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “turismo” por años, cultura y sexo.



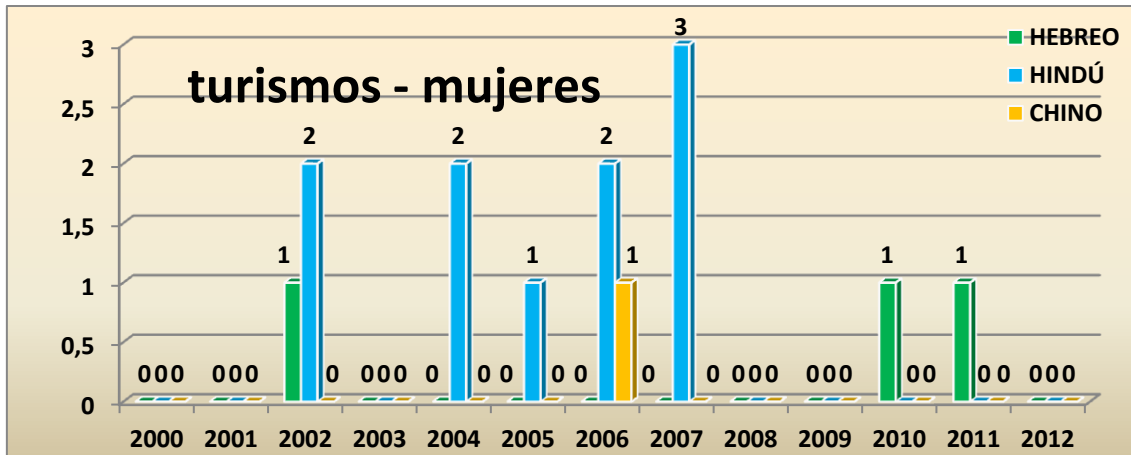
- Gráfica 133: según el tipo de vehículo “turismo” los hombres “musulmanes” son los que alcanzan mayores registros de implicación con un 51%.



- Gráfica 134: según el tipo de vehículo “turismo” los hombres “hebreos” son los que alcanzan mayores registros de implicación, además destaca sobre todos el año 2003 con 10 implicados.



- Gráfica 135: según el tipo de vehículo “turismo” las mujeres “cristianas” son las que alcanzan mayores registros de implicación, pero destacar también la fuerte subida que tienen las mujeres “musulmanas” que acaban con un incremento del 147%.

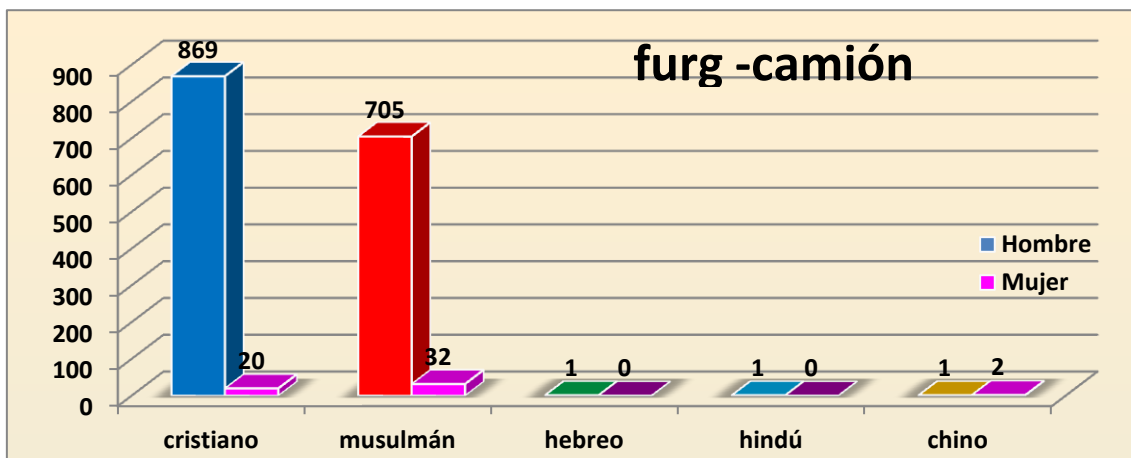


- Gráfica 136: según el tipo de vehículo “turismo” las mujeres hindúes son las que alcanzan mayores registros de implicación.

Furgoneta-camión	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	869	705	1	1	1	1577
%	53.3	43.2	0.06	0.06	0.06	96.7
Mujer	20	32	0	0	2	54
%	1.23	1.96	0	0	0.12	3.3
Total	889	737	1	1	3	1631

Datos de referencia “%” el total de implicados

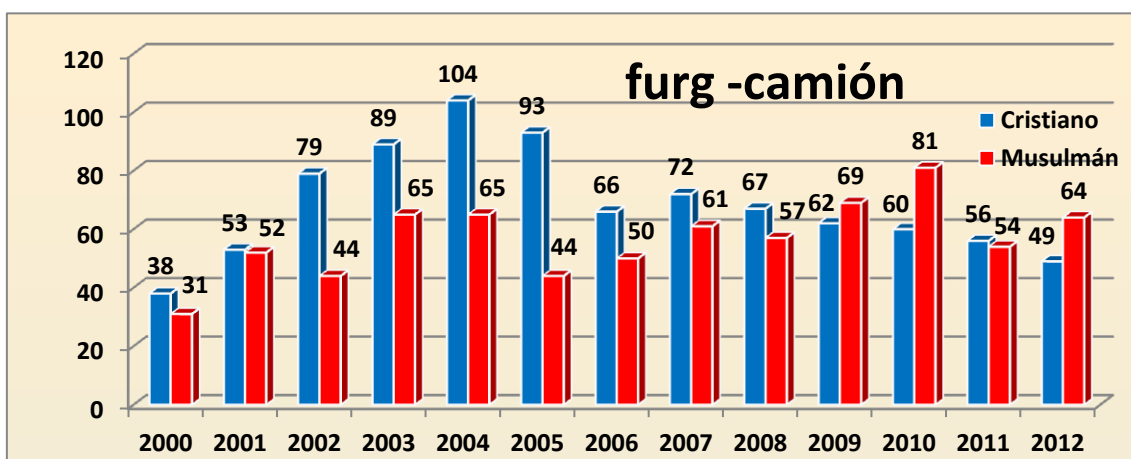
Tabla 62: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “furg-camión” por cultura y sexo.



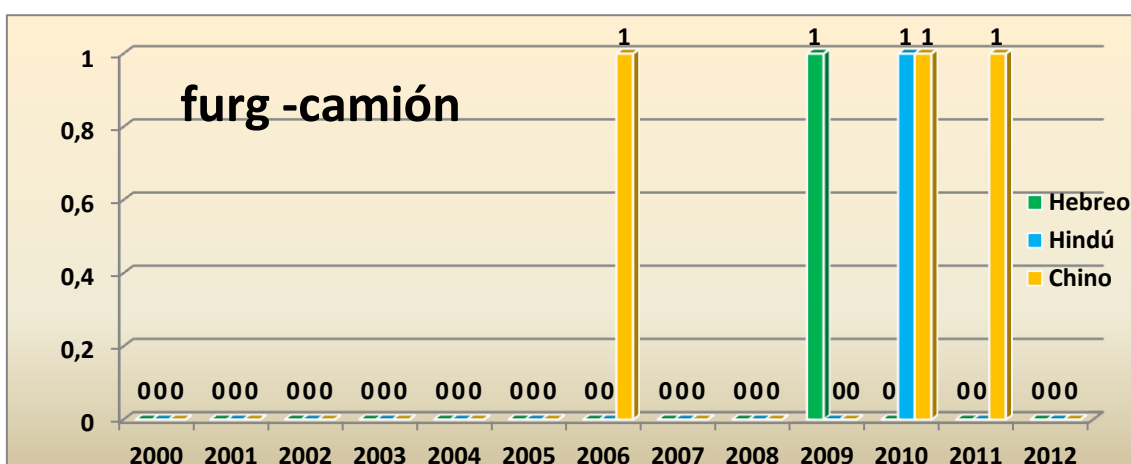
- Gráfica 137: según el tipo de vehículo “furg-camión” los hombres “cristianos” y las mujeres “musulmanas” son las que alcanzan mayores registros de implicación, el resto de culturas no tienen prácticamente implicación.

Furg-camión	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	38	53	79	89	104	93	66	72	67	62	60	56	49	888
%	55.1	50.5	64.2	57.8	61.5	67.8	56.4	54.1	54	47	74.42	50.5	43.4	54.5
<b>incremento</b>		39.5	108	134	174	145	73.7	89.5	76.3	63.2	57.9	47.4	28.9	
<b>Musulmán</b>	31	52	44	65	65	44	50	61	57	69	81	54	64	737
%	44.9	49.5	35.8	42.2	38.5	32.1	42.7	45.9	46	52.3	56.6	48.6	56.6	45.2
<b>incremento</b>		39.5	108	134	174	145	73.7	89.5	76.3	63.2	57.9	47.4	28.9	
<b>Hebreo</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.8	0	0	0	0.06
<b>incremento</b>											-100	-100	-100	
<b>Hindú</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0.7	0	0	0.06
<b>incremento</b>												-100	-100	
<b>Chino</b>	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	3
%	0	0	0	0	0	0	0.9	0	0	0	0.7	0.9	0	0.2
<b>incremento</b>									-100	-100	-100	0	0	-100
<b>Total</b>	69	105	123	154	169	137	117	133	124	132	143	111	113	1630

Datos de referencia “%” el total de implicados y años  
 Tabla 63: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “furg-camión” por año y cultura.



• Gráfica 138: según el tipo de vehículo “furg-camión” los “cristianos” son los que alcanzan mayores registros de implicación.

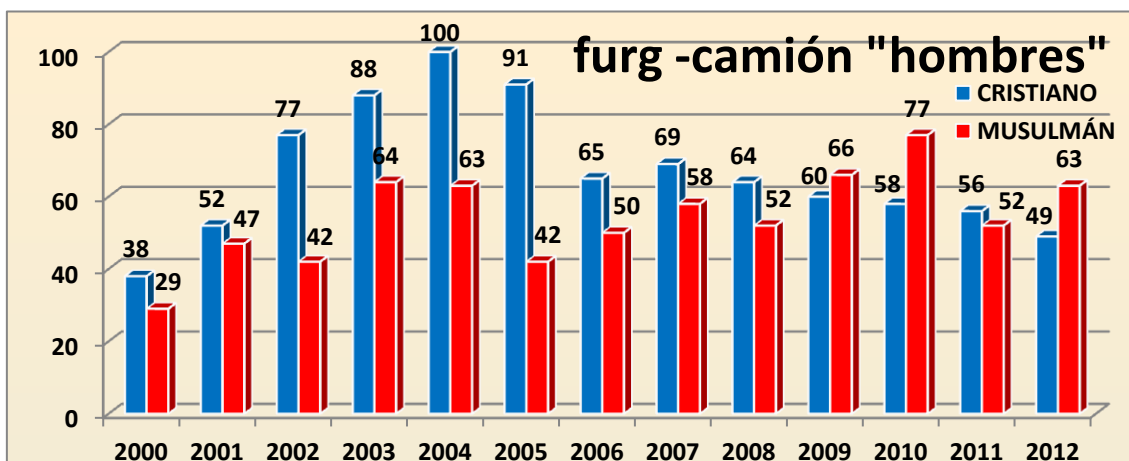


• Gráfica 139: según el tipo de vehículo “furg-camión” los representantes de estas tres culturas apenas tienen implicación en los accidentes.

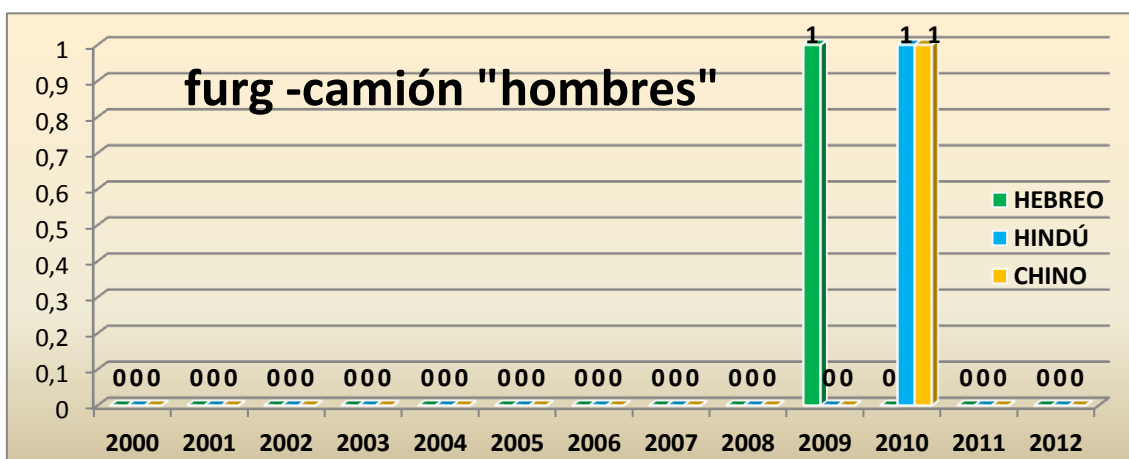


Furg-camión	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	38	53	79	89	104	93	66	72	67	62	60	56	49	888
Hombres	38	52	77	88	100	91	65	69	64	60	58	56	49	867
Mujeres	0	1	2	1	4	2	1	3	3	2	2	0	0	21
<b>Musulmán</b>	31	52	44	65	65	44	50	61	57	69	81	54	64	737
Hombres	29	47	42	64	63	42	50	58	52	66	77	52	63	705
Mujeres	2	5	2	1	2	2	0	3	5	3	4	2	1	32
<b>Hebreo</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Hombres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Hindú</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Hombres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chino</b>	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1	1	0	3
Hombres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1
Mujeres	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	1	0	2

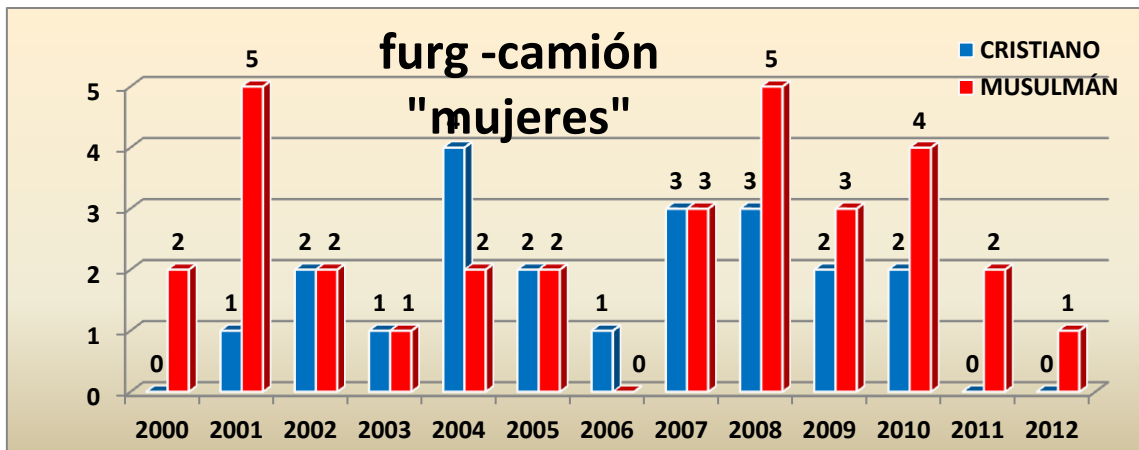
Tabla 64: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo "furg-camión" por años, cultura y sexo.



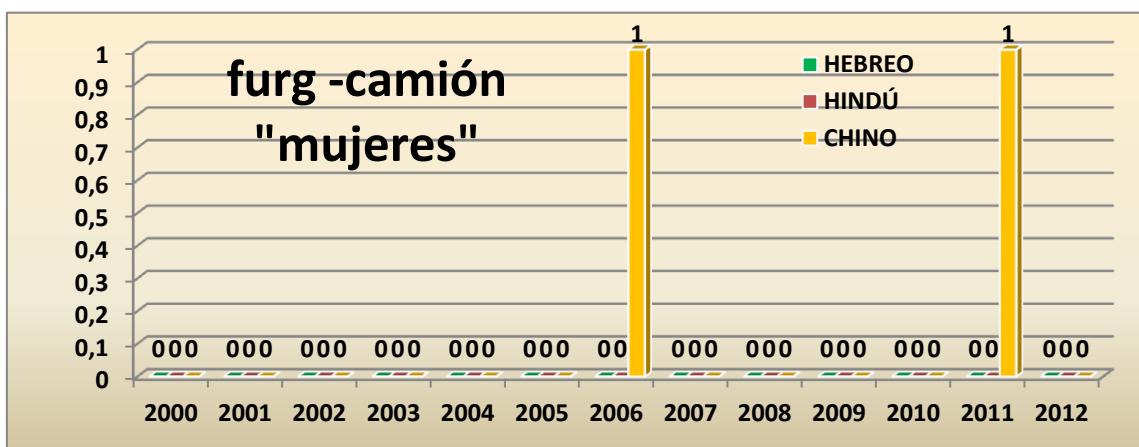
- Gráfica 140: según el tipo de vehículo "furg-camión" los hombres "cristianos" son los que alcanzan mayores registros de implicación, el hombre musulmán acaba los años de estudio con mucha implicación.



- Gráfica 141: según el tipo de vehículo "furg-camión" los hombres de estas tres culturas apenas tienen registros de implicación.



- Gráfica 142: según el tipo de vehículo "furg-camión" se observa claramente como las mujeres "musulmanas" son las que alcanzan mayores registros de implicación.



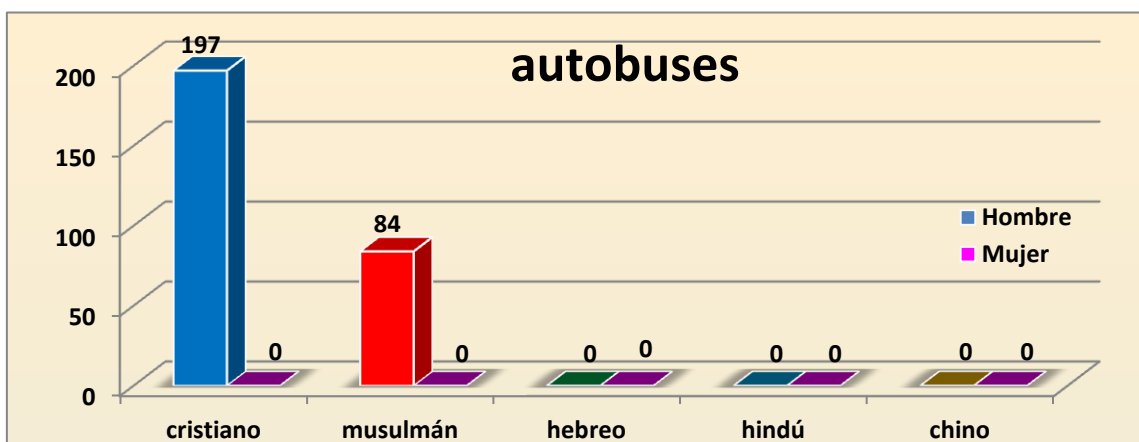
- Gráfica 143: según el tipo de vehículo "furg-camión" sólo la mujer china obtiene datos aunque mínimos de implicación.

Autobuses implicados en los accidentes de tráfico: 281.

Autobús	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	197	84	0	0	0	281
%	70.1	29.9	0	0	0	100
Mujer	0	0	0	0	0	0
Total	197	84	0	0	0	281

Datos de referencia "%" el total de implicados

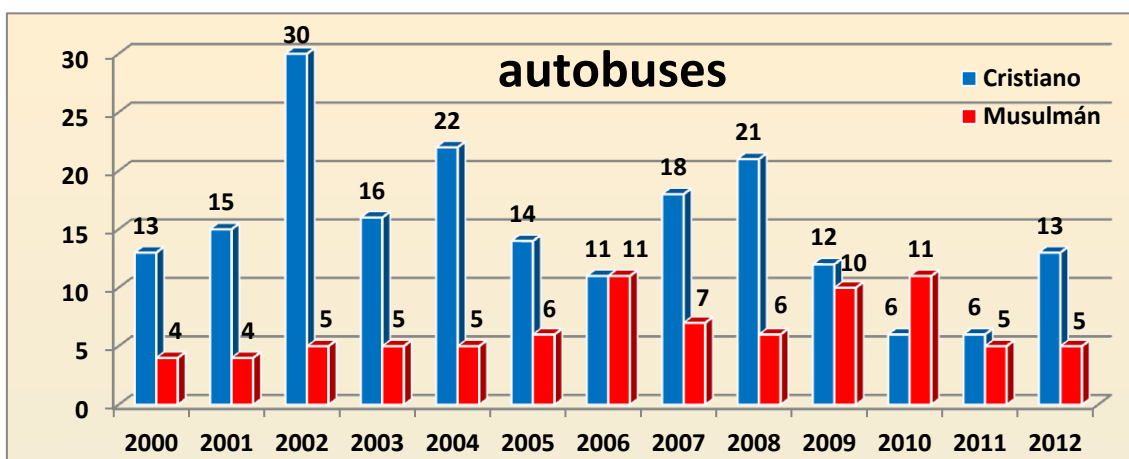
Tabla 65: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo "autobús" por cultura y sexo.



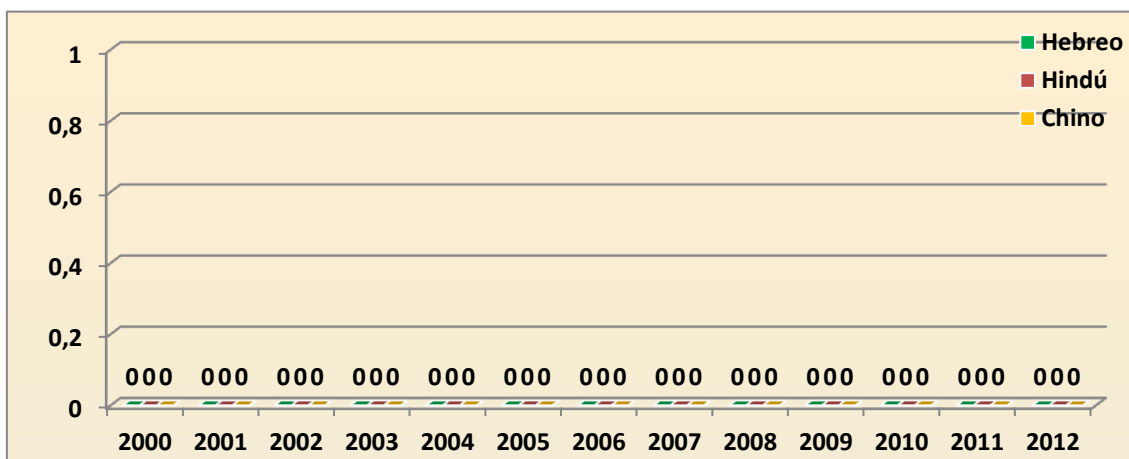
- Gráfica 144: según el tipo de vehículo "autobuses" los hombres "cristianos" son los que alcanzan mayores registros de implicación; mientras que las mujeres no tienen ninguna implicación como conductoras de autobuses; así como los hombres de las tres culturas restantes.

Autobús	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	13	15	30	16	22	14	11	18	21	12	6	6	13	197
%	76.5	78.9	85.7	76.2	81.5	70	50	72	77.8	54.5	35.3	54.5	72.2	70.1
<b>incremento</b>		15.4	131	23.1	69.2	7.7	-15	38.5	61.5	-7.7	-54	-54	0	
<b>Musulmán</b>	4	4	5	5	5	6	11	7	6	10	11	5	5	84
%	23.5	21.1	14.3	23.8	18.5	30	50	28	22.2	45.5	64.7	45.5	27.8	29.9
<b>incremento</b>		0	25	25	25	50	175	75	50	150	175	25	25	
<b>Hebreo</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>incremento</b>		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Hindú</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>incremento</b>		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Chino</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>incremento</b>		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Total</b>	17	19	35	21	27	20	22	25	27	22	17	11	18	281

Datos de referencia “%” el total de implicados y años  
 Tabla 66: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “autobús” por años y cultura.



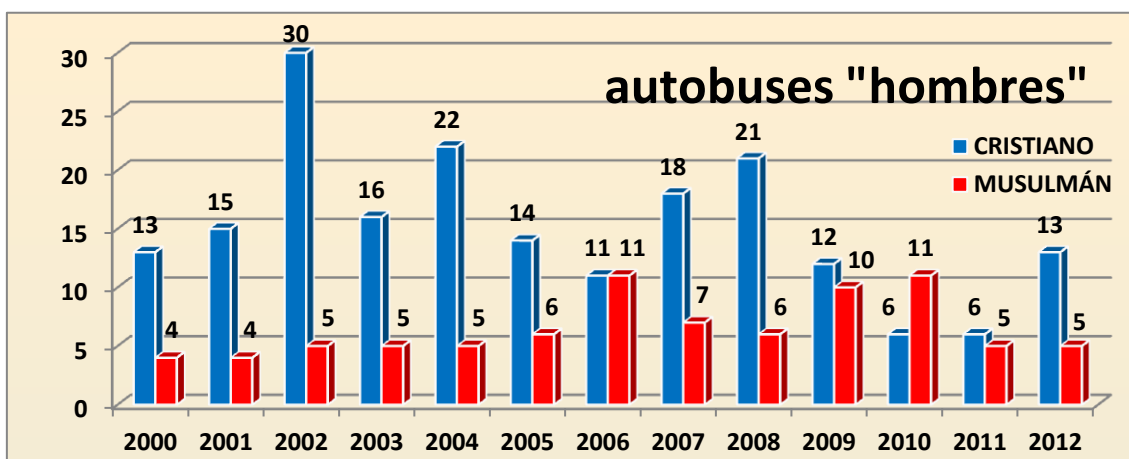
• Gráfica 145: según el tipo de vehículo “autobuses” los “cristianos” son los que alcanzan mayores registros de implicación.



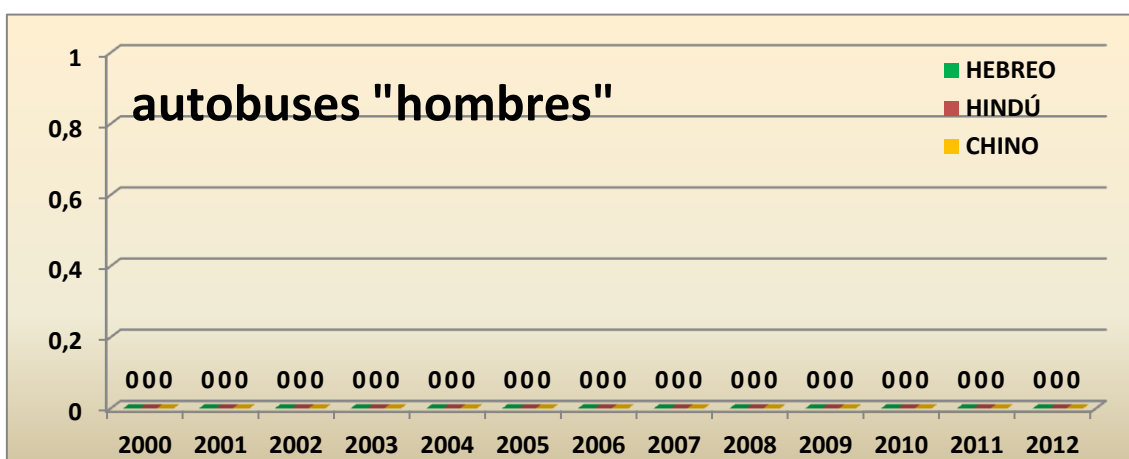
• Gráfica 146: según el tipo de vehículo “autobuses” en ninguno de los dos sexos hay implicados conductores de autobuses.

Autobús	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	<b>13</b>	<b>15</b>	<b>30</b>	<b>16</b>	<b>22</b>	<b>14</b>	<b>11</b>	<b>18</b>	<b>21</b>	<b>12</b>	<b>6</b>	<b>6</b>	<b>13</b>	<b>197</b>
Hombres	13	15	30	16	22	14	11	18	21	12	6	6	13	197
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Musulmán</b>	<b>4</b>	<b>4</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>6</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>6</b>	<b>10</b>	<b>11</b>	<b>5</b>	<b>5</b>	<b>84</b>
Hombres	4	4	5	5	5	6	11	7	6	10	11	5	5	84
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Hebreo</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Hombres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Hindú</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Hombres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chino</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Hombres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

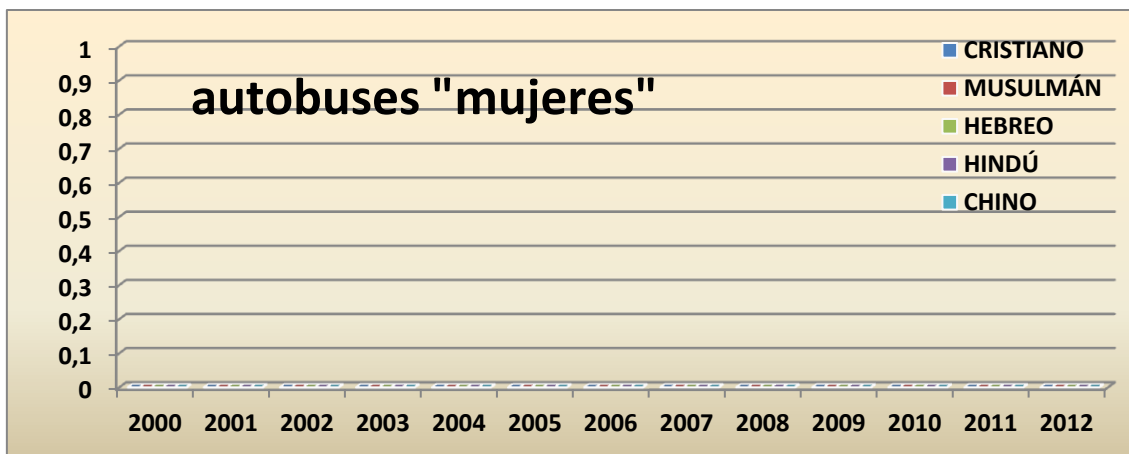
Tabla 67: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo "autobús" por años, cultura y sexo.



- Gráfica 147: según el tipo de vehículo "autobuses" los hombres "cristianos" son los que alcanzan mayores registros de implicación.



- Gráfica 148: según el tipo de vehículo "autobuses" ninguna de las tres culturas tienen hombres implicados como conductores de autobuses.



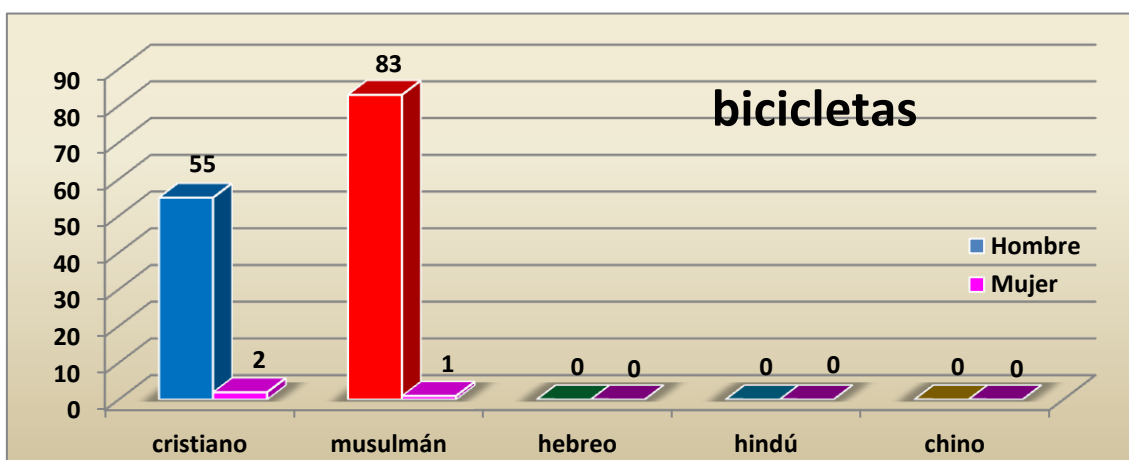
- **Gráfica 149: según el tipo de vehículo “autobuses” ninguna de las cinco culturas estudiadas tienen mujeres implicadas como conductores de autobuses.**

**Bicicletas implicadas en los accidentes de tráfico: 141.**

Bicicletas	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	55	83	0	0	0	138
<b>%</b>	39	58.9	0	0	0	97.9
<b>Mujer</b>	2	1	0	0	0	3
<b>%</b>	1.42	0.71	0	0	0	2.1
<b>Total</b>	57	84	0	0	0	141

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 68: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “bicicleta” por cultura y sexo.

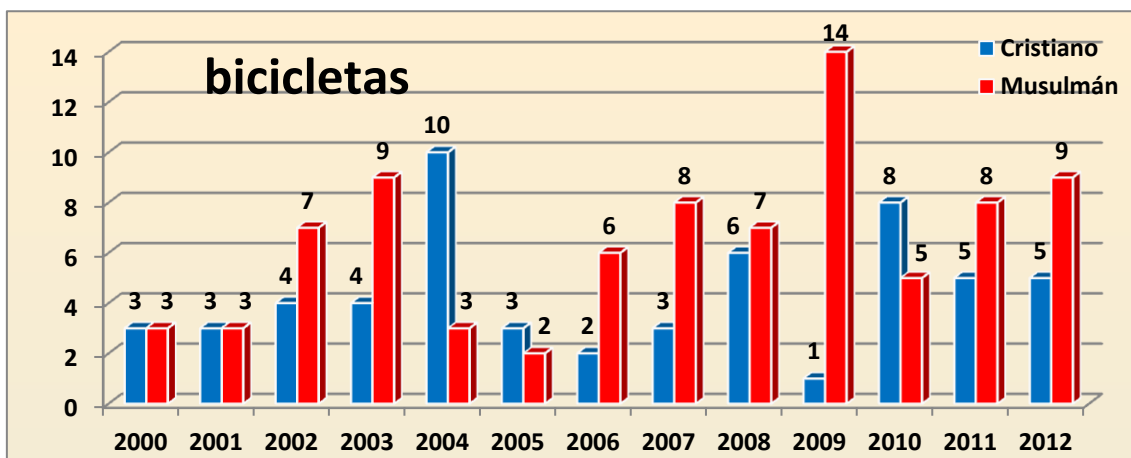


- **Gráfica 150: según el tipo de vehículo “bicicletas” los hombres musulmanes y la mujer cristiana son las que registran mayores valores de implicación, el resto de culturas no tiene ningún implicado en accidente con este tipo de vehículo.**

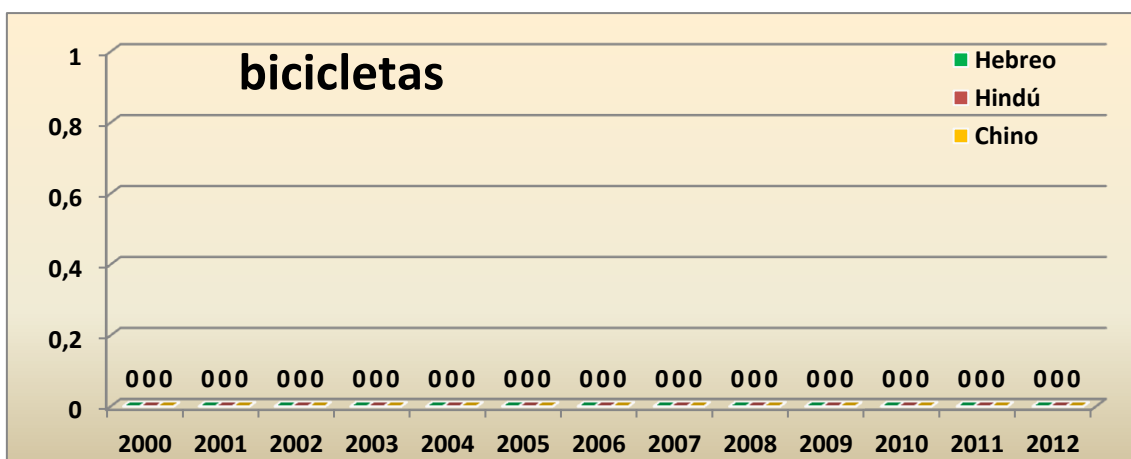
Bicicleta	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
Cristiano	3	3	4	4	10	3	2	3	6	1	8	5	5	57
%	50	50	36.4	30.8	76.9	60	25	27.3	46.2	6.7	61.5	38.5	35.7	40.4
Incremento	0	33.3	33.3	233	0	-33	0	100	-67	167	66.7	66.7		
Musulmán	3	3	7	9	3	2	6	8	7	14	5	8	9	84
%	50	50	63.6	69.2	23.1	40	75	72.7	53.8	93.3	38.5	61.5	64.3	59.6
incremento	0	133	200	0	-33	100	167	133	367	66.7	167	200		
Hebreo	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
incremento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hindú	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
incremento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Chino	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
incremento	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Total	6	6	11	13	13	5	8	11	13	15	13	13	14	141

Datos de referencia “%” el total de implicados y años

Tabla 69: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “bicicleta” por años y cultura.



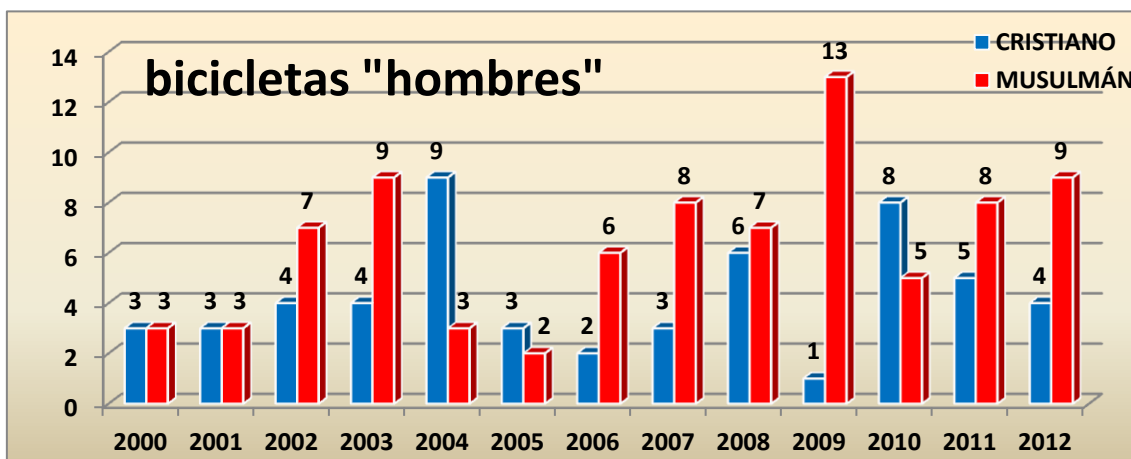
Gráfica 151: según el tipo de vehículo “bicicletas” los musulmanes y la mujer cristiana son los que registran mayores valores de implicación.



Gráfica 152: según el tipo de vehículo “bicicletas” ninguna de las tres culturas tiene ningún implicado en accidente con este tipo de vehículo.

Bicicleta	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	3	3	4	4	10	3	2	3	6	1	8	5	5	57
Hombres	3	3	4	4	9	3	2	3	6	1	8	5	4	55
Mujeres	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	2
<b>Musulmán</b>	3	3	7	9	3	2	6	8	7	14	5	8	9	84
Hombres	3	3	7	9	3	2	6	8	7	13	5	8	9	83
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	1
<b>Hebreo</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hombres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Hindú</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hombres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chino</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hombres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

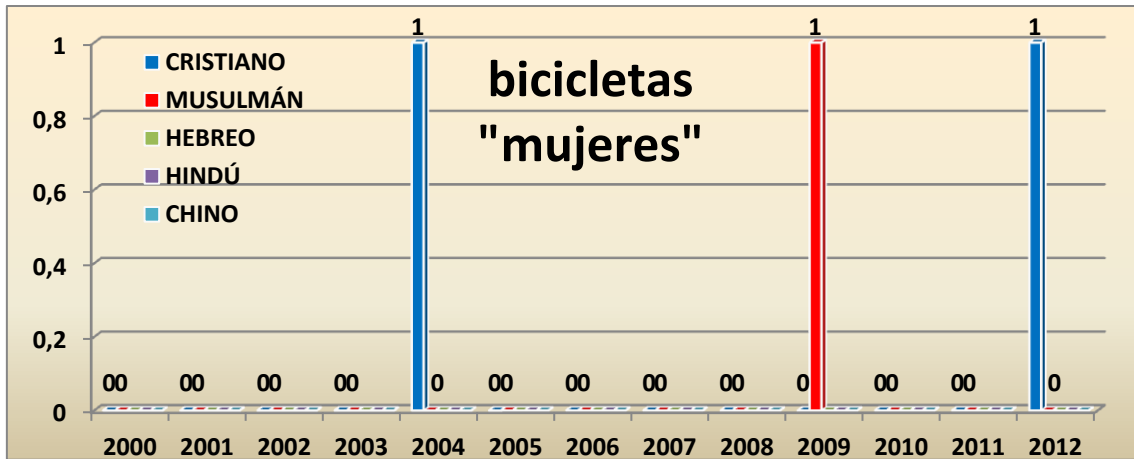
Tabla 70: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo "bicicleta" por años, cultura y sexo.



- Gráfica 153: según el tipo de vehículo "bicicletas" los hombres musulmanes son las que registran mayores valores de implicación.



- Gráfica 154: según el tipo de vehículo "bicicletas" los hombres de estas tres culturas no están implicados en ningún accidente.



- Gráfica 155: según el tipo de vehículo "bicicletas" destaca por la escasa implicación de la mujer en los accidentes con este tipo de vehículo.

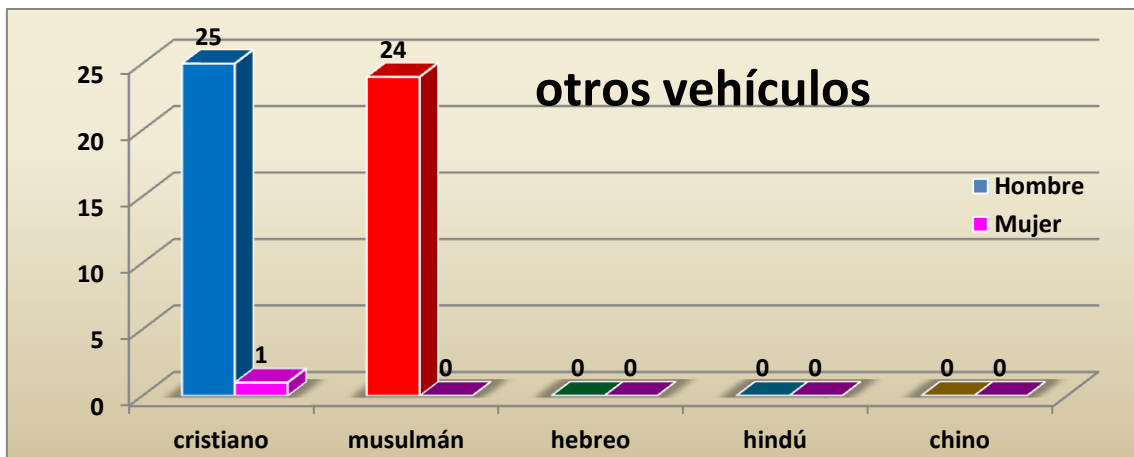
Otros vehículos implicados en los accidentes de tráfico: 50.

Otros	crisiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	25	24	0	0	0	49
%	50	48	0	0	0	98
Mujer	1	0	0	0	0	1
%	2	0	0	0	0	2
Total	26	24	0	0	0	50

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 71: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo "otros" por cultura y sexo.

- Dentro de este apartado de otros vehículos se incluyen: carretillas elevadoras; maquinaria de obra; carro de combate; excavadoras; tractores; minimotos, etc.

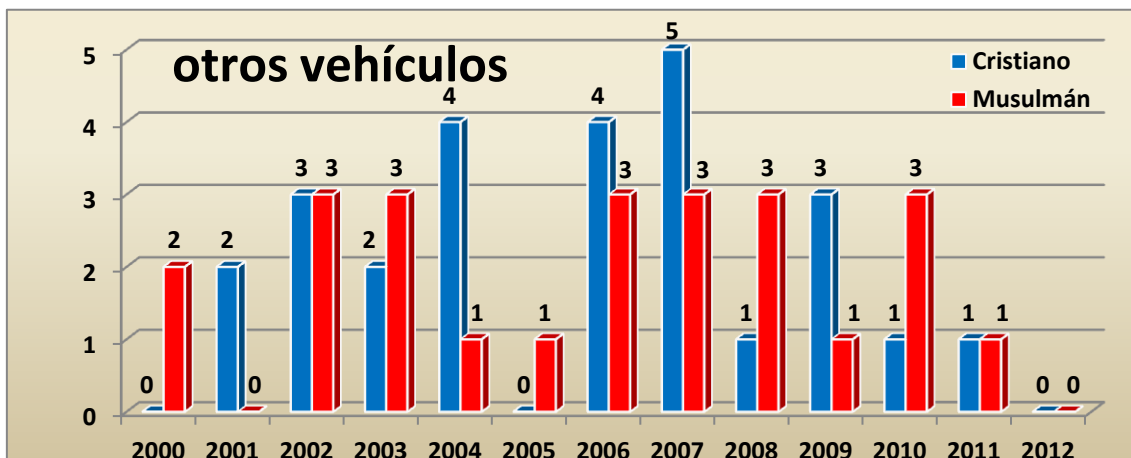


- Gráfica 156: según el tipo de "otros vehículos" los hombres cristianos y musulmanes tienen prácticamente la misma implicación; mientras que en las mujeres destacan su escasa implicación.

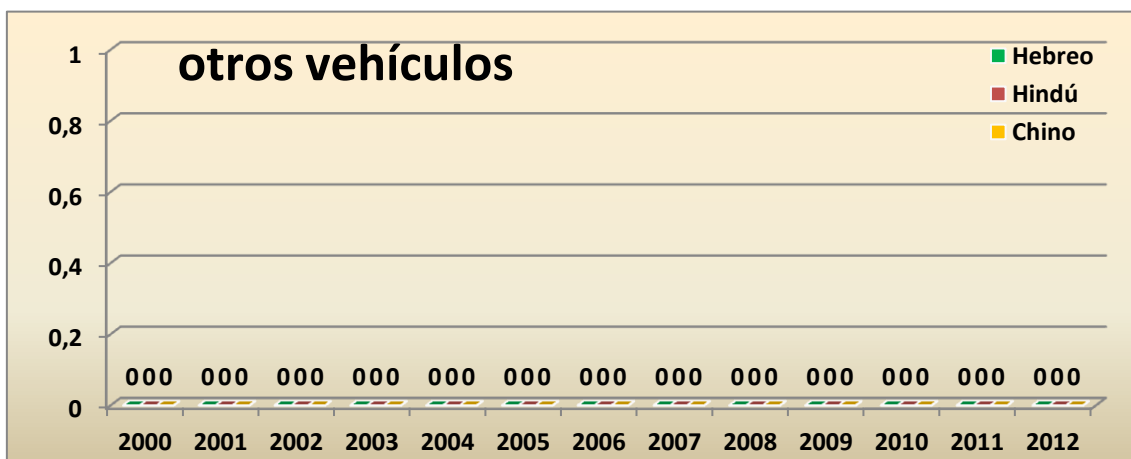


Otros Veh.	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	0	2	3	2	4	0	4	5	1	3	1	1	0	26
%	0	100	50	40	80	0	57.1	62.5	25	75	25	50	0	52
incremento			50	0	100	-100	100	150	-50	50	-50	-50	-100	
<b>Musulmán</b>	2	0	3	3	1	1	3	3	3	1	3	1	0	24
%	100	0	50	60	20	100	42.9	37.5	75	25	75	50	0	48
incremento		-100	50	50	-50	-50	50	50	50	-50	50	-50	-100	
<b>Hebreo</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
incremento		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Hindú</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
incremento		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chino</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
incremento		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Total</b>	2	2	6	5	5	1	7	8	4	4	4	2	0	50

Datos de referencia “%” el total de implicados y años  
 Tabla 72: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo “otros” por años y cultura.



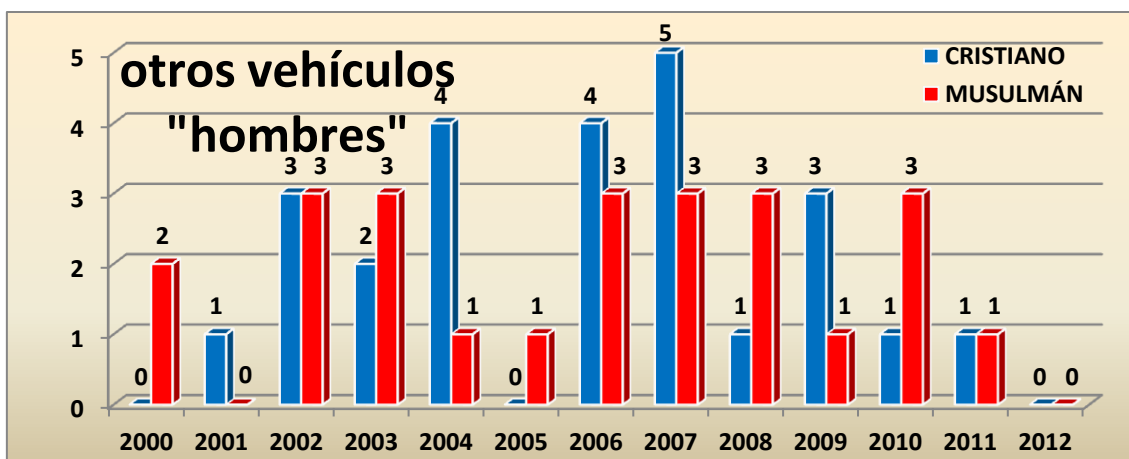
• Gráfica 157: según el tipo de “otros vehículos” los cristianos aunque con algunos picos más y musulmanes tienen prácticamente la misma implicación; mientras llama la atención que en 2012 no haya ningún implicado con este tipo de vehículos.



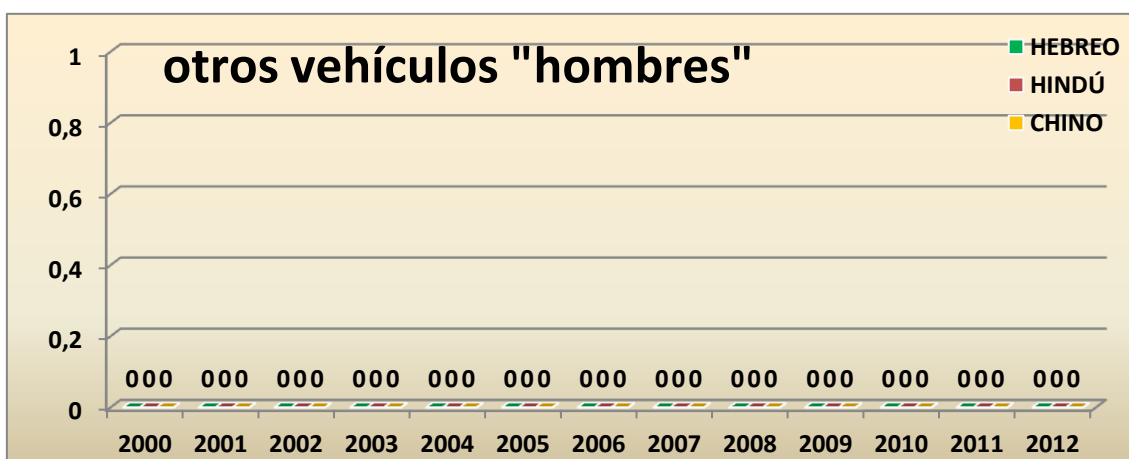
• Gráfica 158: según el tipo de “otros vehículos” estas tres culturas no presentan ningún implicado con este tipo de vehículo.

Otros Veh.	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	0	2	3	2	4	0	4	5	1	3	1	1	0	26
Hombres	0	1	3	2	4	0	4	5	1	3	1	1	0	25
Mujeres	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>Musulmán</b>	2	0	3	3	1	1	3	3	3	1	3	1	0	24
Hombres	2	0	3	3	1	1	3	3	3	1	3	1	0	24
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Hebreo</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hombres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Hindú</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hombres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Chino</b>	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Hombres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

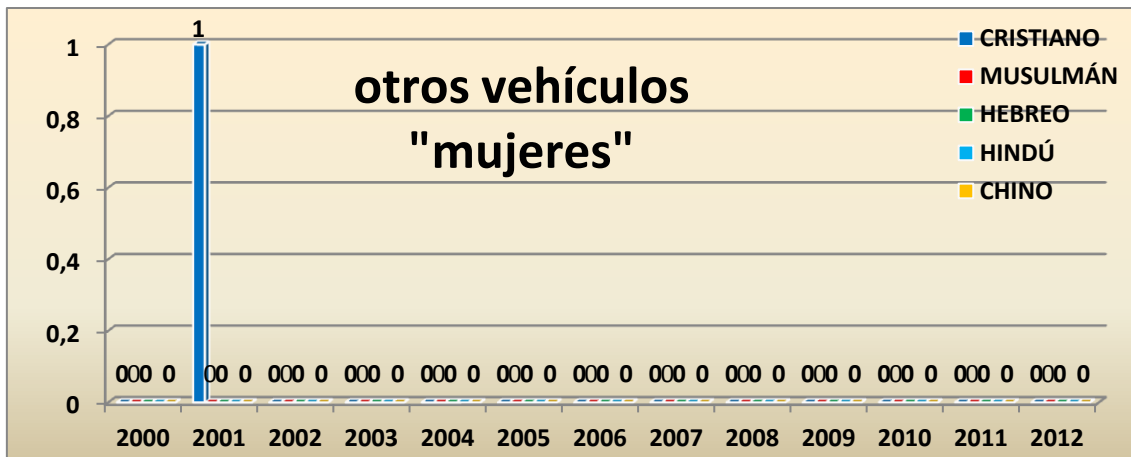
Tabla 73: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta por tipo "otros" por años, cultura y sexo.



Gráfica 159: según el tipo de "otros vehículos" los hombres cristianos y musulmanes tienen prácticamente la misma implicación (25/24).



Gráfica 160: según el tipo de "otros vehículos" los hombres de estas tres culturas no tienen ninguna implicación en accidentes con este tipo de vehículos.



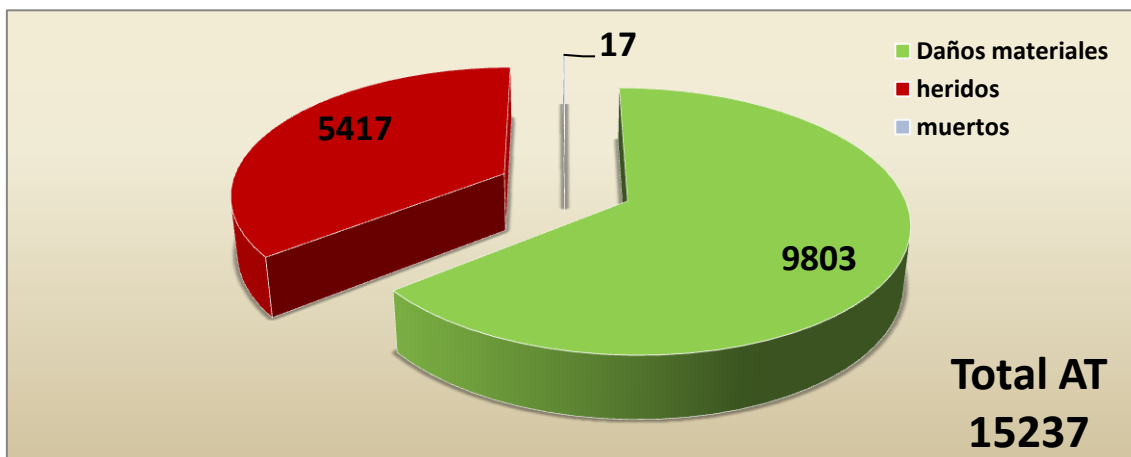
- **Gráfica 161:** según el tipo de "otros vehículos" sólo existe una mujer implicada en accidente con este tipo de vehículos durante todo el estudio.

### 3.1.7. Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por las consecuencias del accidente.

Consecuencias AT	Daños materiales	heridos	mueartos	total
<b>Total AT</b>	<b>9803</b>	<b>5417</b>	<b>17</b>	<b>15237</b>
<b>%</b>	<b>64.3</b>	<b>35.5</b>	<b>0.11</b>	

*Datos de referencia "%" el total de accidentes*  
**Tabla 74:** total AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "consecuencias".

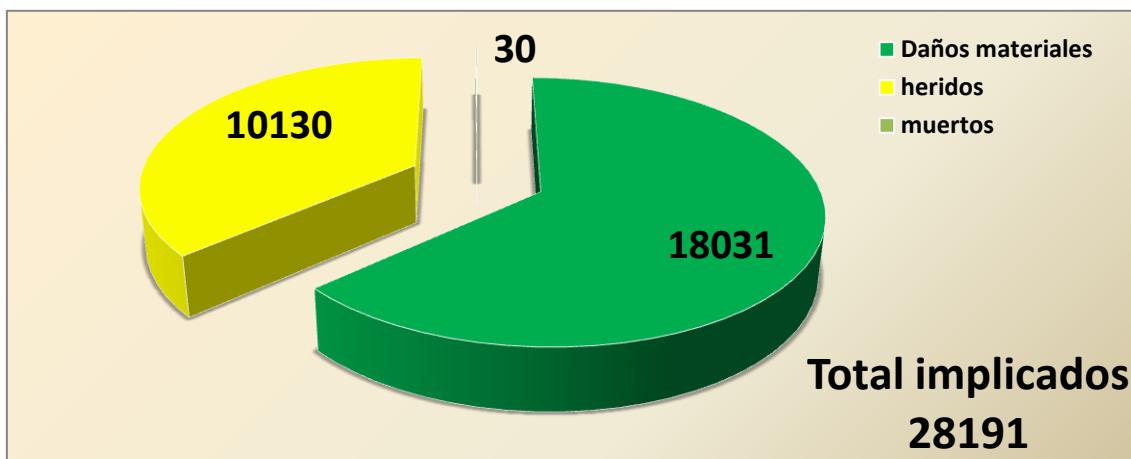
*De los 17 AT con muertos, resultaron fallecidos 19 personas (en un accidente fallecieron dos menores que iban de acompañante con su madre).*



- **Gráfica 162:** según "las consecuencias del accidente" se observa como en más del 64% de estos sólo se producen daños materiales, seguidos de los que resulta alguna persona herida con el 35.5%.

Consecuencias AT	Daños materiales	heridos	mueartos	total
Total implicados	18031	10130	30	28191
%	64	35.9	0.1	

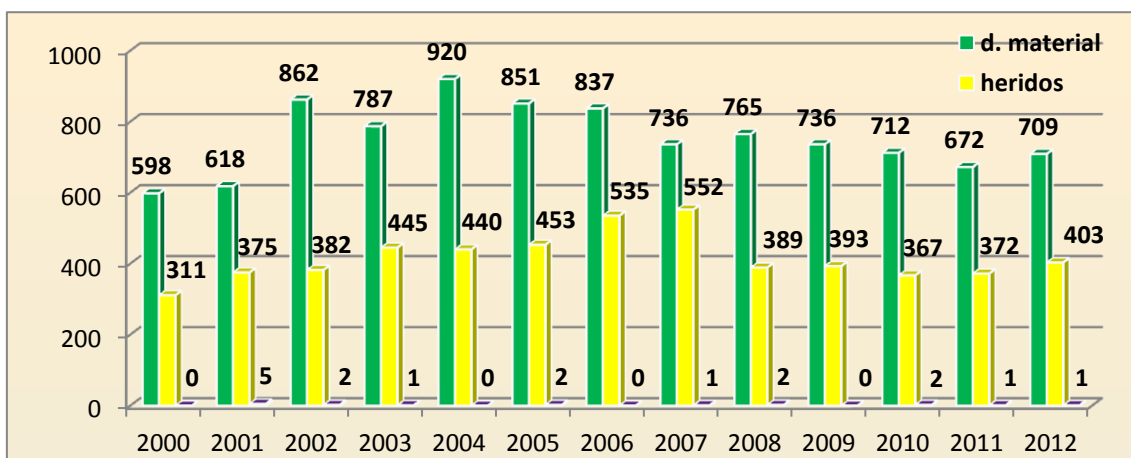
Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 75: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “consecuencias”.



- Gráfica 163: según “las consecuencias del accidente” se observa cómo en el 64% de los implicados en estos accidentes sólo se producen daños materiales, mientras que en los que resulta alguna persona herida se sitúa en el 36%.

Año/ nº AT	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
D. material	598	618	862	787	920	851	837	736	765	736	712	672	709	9803
%	65.8	61.9	69.2	63.8	67.6	65.2	61	57.1	66.2	65.2	65.9	60.4	63.7	64.3
incremento		3.34	44.1	31.6	53.8	42.3	40	23.1	27.9	23.1	19.1	12.4	18.6	
Heridos	311	375	382	445	440	453	535	552	389	393	367	372	403	5417
%	34.2	37.6	30.7	36.1	32.3	34.7	39	42.8	33.6	34.8	33.9	35.6	36.2	35.6
Incremento		20.6	22.8	43.1	41.5	45.7	72	77.5	25.1	26.4	18	19.6	29.6	
Mueartos	0	5	2	1	0	2	0	1	2	0	2	1	1	17
%	0	0.5	0.1	0.1	0	0.1	0	0.1	0.2	0	0.2	0.1	0.1	0.1
incremento			-60	-80	-100	-60	-100	-80	-60	-100	-60	-80	-80	
total	909	998	1246	1233	1360	1306	1372	1289	1156	1129	1081	1045	1113	15237

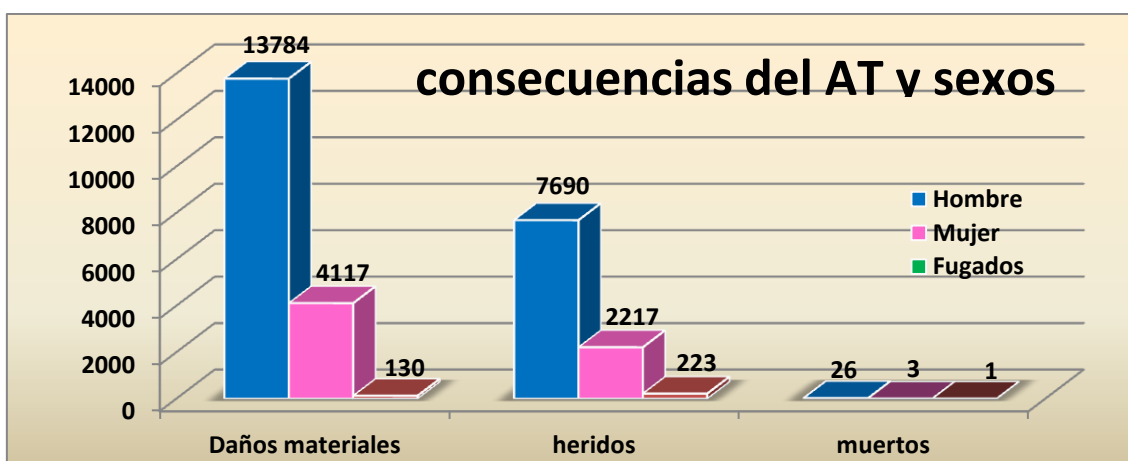
Datos de referencia “%” el total de accidentes y años  
 Tabla 76: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “consecuencias” y años.



- Gráfica 164: según “las consecuencias del accidente” el año 2004 fue donde se registraron mayores valores en cuanto a accidentes con daños materiales; el año 2007 para los que llevaron consigo asistencia sanitaria y el año 2001 fue el que registró mayores índices de personas fallecidas

<i>implic/consecuencia</i>	<i>Daños materiales</i>	<i>heridos</i>	<i>muertos</i>	<i>total</i>
<b>Hombre</b>	<b>13784</b>	<b>7690</b>	<b>26</b>	<b>21499</b>
<b>%</b>	<b>64.1</b>	<b>35.8</b>	<b>0.12</b>	<b>76.3</b>
<b>Mujer</b>	<b>4117</b>	<b>2217</b>	<b>3</b>	<b>6337</b>
<b>%</b>	<b>65</b>	<b>35</b>	<b>0.05</b>	<b>22.5</b>
<b>Fugados</b>	<b>130</b>	<b>223</b>	<b>1</b>	<b>354</b>
<b>%</b>	<b>36.7</b>	<b>62.7</b>	<b>0.56</b>	<b>1.3</b>
<b>Total</b>	<b>18031</b>	<b>10130</b>	<b>30</b>	<b>28191</b>
<b>%</b>	<b>64</b>	<b>35.9</b>	<b>0.1</b>	

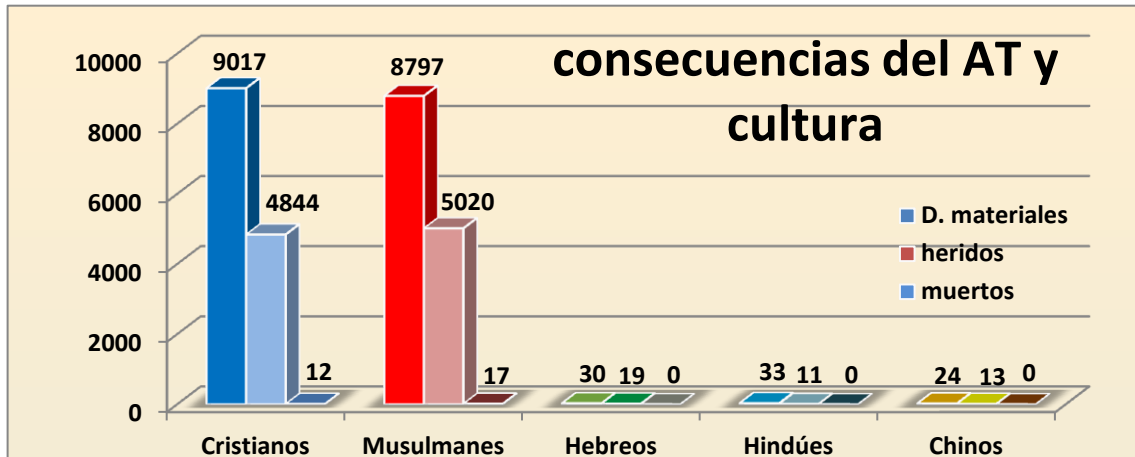
*Datos de referencia “%” el total de accidentes y sexo*  
**Tabla 77: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “consecuencias” y sexos.**



- **Gráfica 165: según “las consecuencias del accidente” los hombres registran mayores índices en las tres consecuencias planteadas, aunque si comparamos con los implicados en cada sexo ambos obtienen los mismos porcentajes.**

<i>implic/consecuencia</i>	<i>Daños materiales</i>	<i>heridos</i>	<i>muertos</i>	<i>total</i>
<b>Cristianos</b>	<b>9017</b>	<b>4844</b>	<b>12</b>	<b>13873</b>
<b>%</b>	<b>50.4</b>	<b>48.9</b>	<b>41.4</b>	<b>49.8</b>
<b>Musulmanes</b>	<b>8797</b>	<b>5020</b>	<b>17</b>	<b>13834</b>
<b>%</b>	<b>49.1</b>	<b>50.7</b>	<b>58.6</b>	<b>49.7</b>
<b>Hebreos</b>	<b>30</b>	<b>19</b>	<b>0</b>	<b>49</b>
<b>%</b>	<b>0.2</b>	<b>0.2</b>	<b>0</b>	<b>1.2</b>
<b>Hindúes</b>	<b>33</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>44</b>
<b>%</b>	<b>0.2</b>	<b>0.1</b>	<b>0</b>	<b>0.2</b>
<b>Chinos</b>	<b>24</b>	<b>13</b>	<b>0</b>	<b>37</b>
<b>%</b>	<b>0.1</b>	<b>0.1</b>	<b>0</b>	<b>0.1</b>
<b>Total</b>	<b>17901</b>	<b>9907</b>	<b>29</b>	<b>27837</b>

*Datos de referencia “%” el total de consecuencias del accidente.*  
**Tabla 78: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “consecuencias” y cultura.**

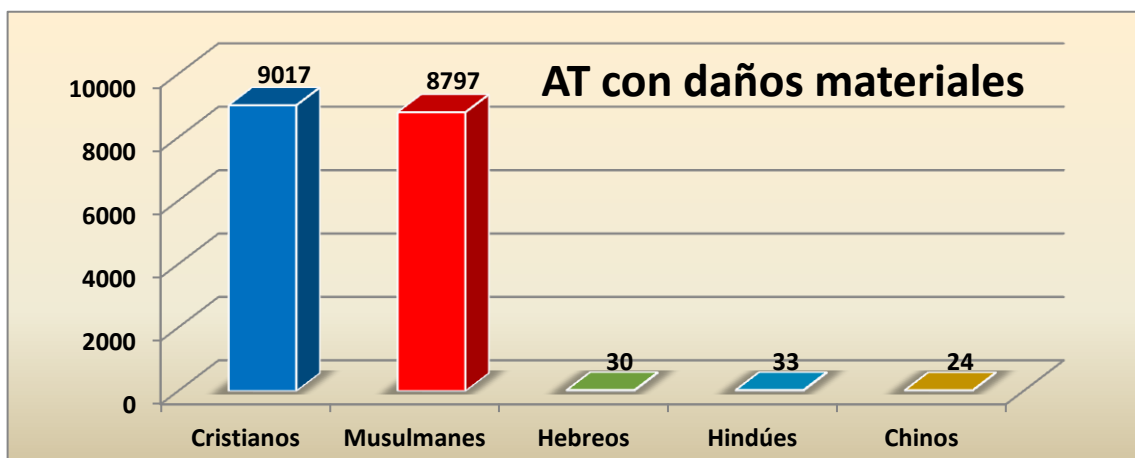


- Gráfica 166: según “las consecuencias del accidente” por culturas, se observa como en los denominados accidentes con daños materiales los “cristianos” obtienen mayores índices de implicación; los “musulmanes” los hacen en los accidentes donde hay heridos y fallecidos. Destacar también que en ninguna de las culturas (hebreas, hindúes y chinas) hay personas fallecidas.

D. materiales	cristiano	Musulmán	Hebreo	hindú	chino	total
implicados	9017	8797	30	33	24	17901
%	50.4	49.1	0.2	0.2	0.1	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 79: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “daños materiales” y cultura.



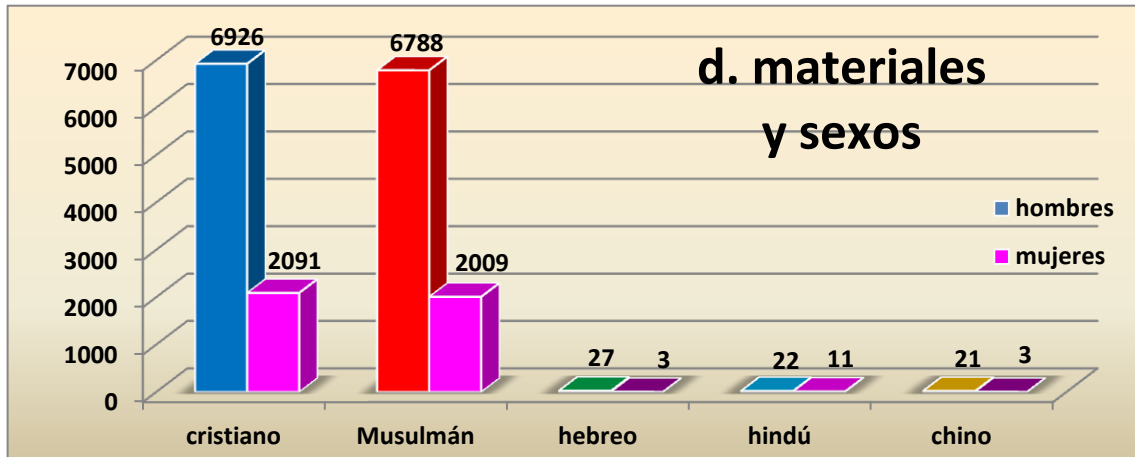
- Gráfica 167: según “las consecuencias daños materiales” los cristianos son los que obtienen los mayores índices de implicación y los chinos los que menos.

➤ Implicados daños materiales por sexo y años.

D. materiales	cristiano	Musulmán	hebreo	hindú	chino	total
hombres	6926	6788	27	22	21	13784
mujeres	2091	2009	3	11	3	4117

Datos de referencia “%” el total de implicados

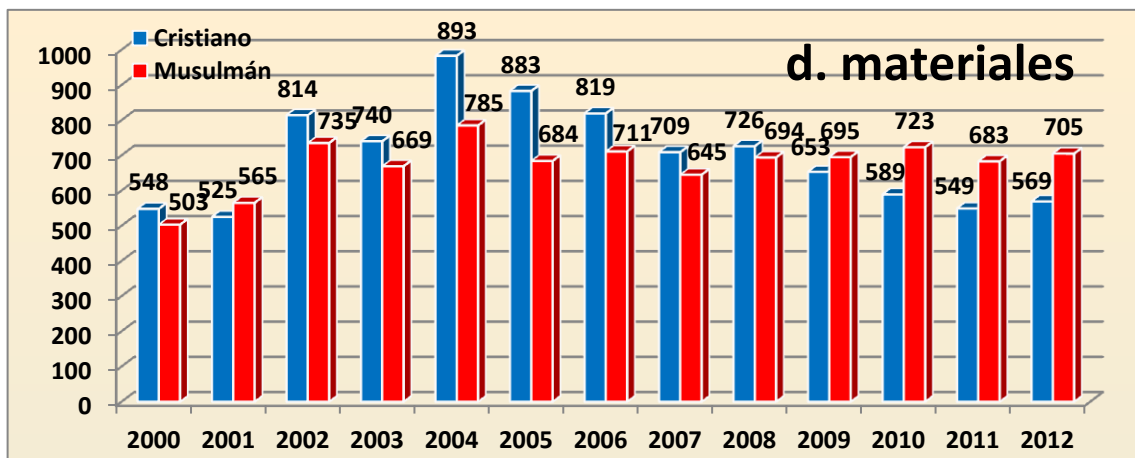
Tabla 80: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “daños materiales”, cultura y sexos.



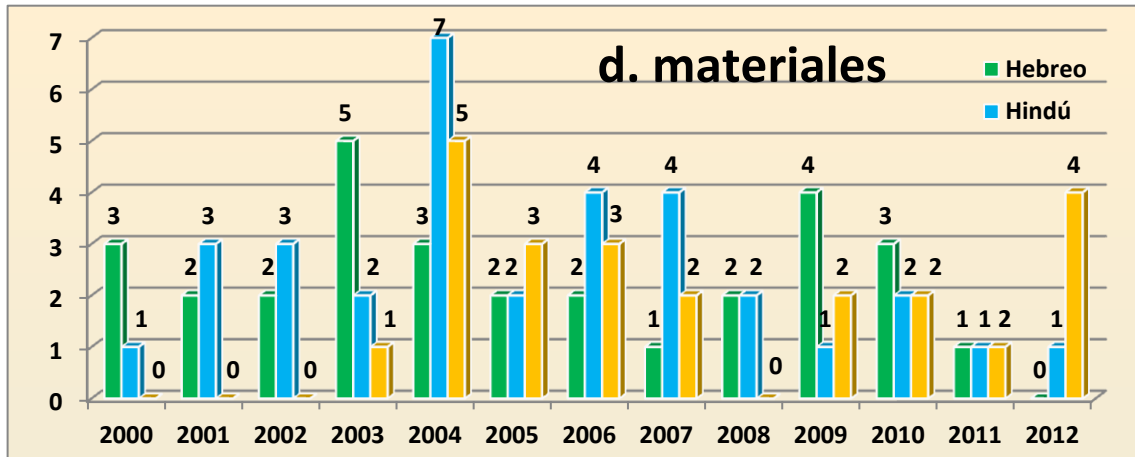
- Gráfica 168: según “las consecuencias daños materiales” los cristianos hombres y mujeres son los que obtienen los mayores índices de implicación e igualmente los chinos los que menos.

Daños materiales	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	548	525	814	740	893	883	819	709	726	653	589	549	569	9017
%	51.9	47.9	52.4	52.2	52.8	56.1	53.2	52.1	51	48.2	44.7	44.5	44.5	50.4
incremento		-4.2	48.5	35	62.9	61.1	49.4	29.4	32.5	19.2	7.48	0.2	3.8	
<b>Musulmán</b>	503	565	735	669	785	684	711	645	694	695	723	683	705	8797
%	47.7	51.6	47.3	47.2	46.4	43.5	46.2	47.4	48.8	51.3	54.8	55.3	55.1	49.1
incremento		12.3	46.1	33	56.1	36	41.3	28.2	38	38.2	43.7	35.8	40.2	
<b>Hebreo</b>	3	2	2	5	3	2	2	1	2	4	3	1	0	30
%	0.3	0.2	0.1	0.4	0.2	0.1	0.1	0.1	0.1	0.3	0.2	0.1	0	0.2
Incremento		-33	-33	66.6	0	-33	-33	-66	-33	33.3	0	-66	-100	
<b>Hindú</b>	1	3	3	2	7	2	4	4	2	1	2	1	1	33
%	0.1	0.3	0.2	0.1	0.4	0.1	0.3	0.3	0.1	0.1	0.2	0.1	0.1	0.2
Incremento		200	200	100	600	100	300	300	100	0	100	0	0	
<b>Chino</b>	0	0	0	1	5	3	3	2	0	2	2	2	4	24
%	0	0	0	0.1	0.3	0.2	0.2	0.1	0	0.1	0.2	0.2	0.3	0.1
incremento				400	200	200	100	-100	100	100	100	300		
<b>Total</b>	1055	1095	1554	1417	1693	1574	1539	1361	1424	1355	1319	1235	1279	17901

Datos de referencia “%” el total de implicados y años  
 Tabla 81: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “daños materiales”, años y cultura.



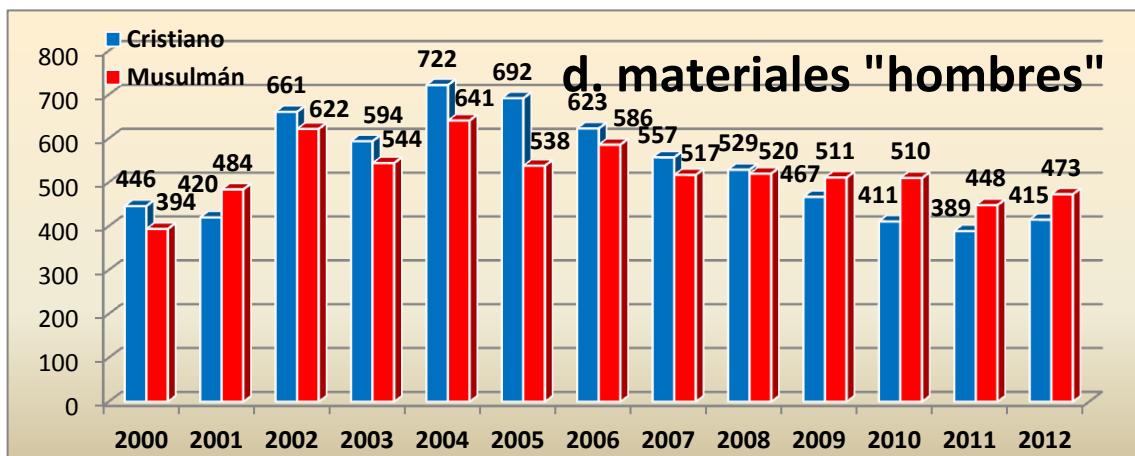
- Gráfica 169: según “las consecuencias daños materiales” los cristianos obtienen los mayores índices de implicación en el año 2004 para mantener una línea descendente, mientras que los musulmanes en los últimos años de estudio alcanzan una elevada implicación.



• Gráfica 170: según "las consecuencias daños materiales" los hindúes y hebreos son los que obtienen los mayores índices de implicación y los chinos los que menos.

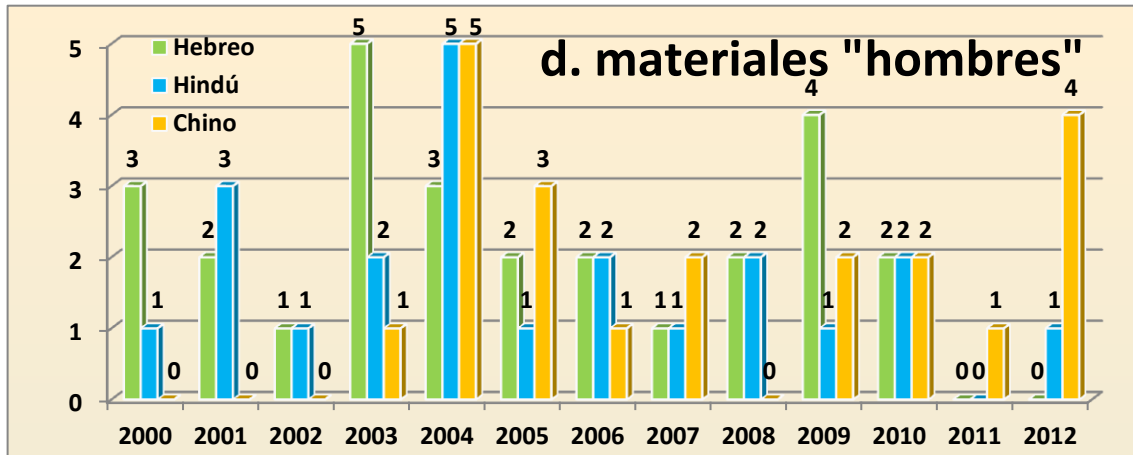
Daños materiales	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	548	525	814	740	893	883	819	709	726	653	589	549	569	9017
Hombres	446	420	661	594	722	692	623	557	529	467	411	389	415	6926
Mujeres	102	105	153	146	171	191	196	152	197	186	178	160	154	2091
<b>Musulmán</b>	503	565	735	669	785	684	711	645	694	695	723	683	705	8797
Hombres	394	484	622	544	641	538	586	517	520	511	510	448	473	6788
Mujeres	109	81	113	125	144	146	125	128	174	184	213	235	232	2009
<b>Hebreo</b>	3	2	2	5	3	2	2	1	2	4	3	1	0	30
Hombres	3	2	1	5	3	2	2	1	2	4	2	0	0	27
Mujeres	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	0	3
<b>Hindú</b>	1	3	3	2	7	2	4	4	2	1	2	1	1	33
Hombres	1	3	1	2	5	1	2	1	2	1	2	0	1	22
Mujeres	0	0	2	0	2	1	2	3	0	0	0	1	0	11
<b>Chino</b>	0	0	0	1	5	3	3	2	0	2	2	2	4	24
Hombres	0	0	0	1	5	3	1	2	0	2	2	1	4	21
Mujeres	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	1	0	3

Tabla 82: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "daños materiales", años, cultura y sexos.

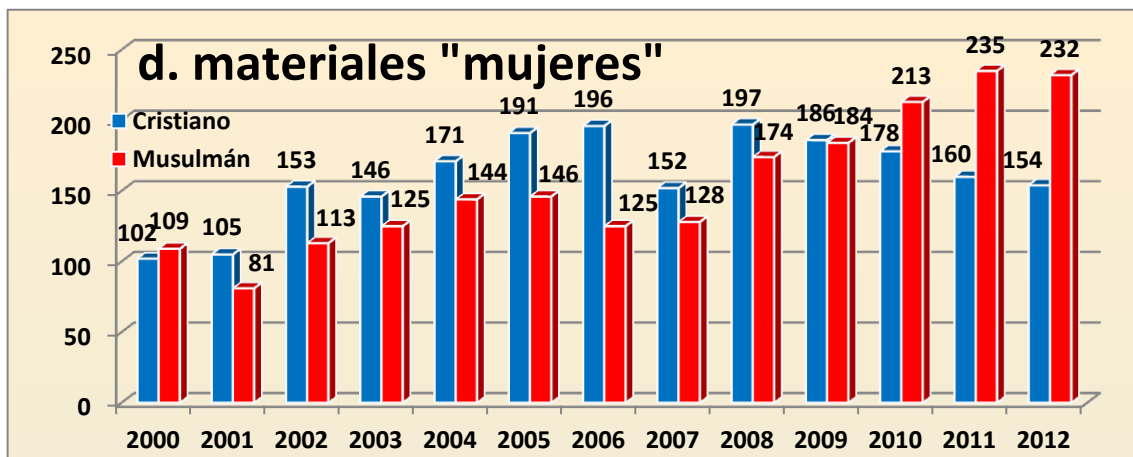


• Gráfica 171: según "las consecuencias daños materiales" los cristianos hombres obtienen los mayores índices de implicación hasta el año 2008, mientras que los musulmanes a partir de ese año alcanzan una mayor implicación.

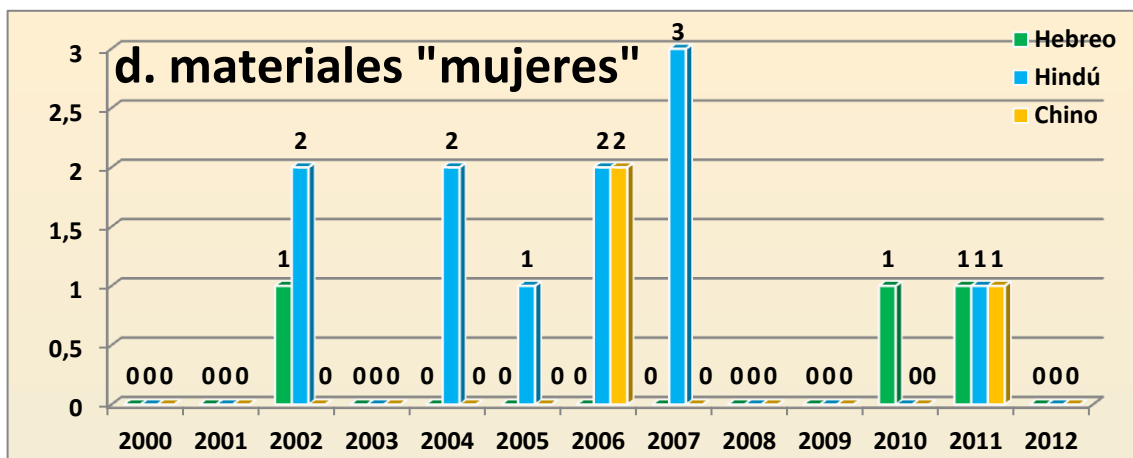




- Gráfica 172: según "las consecuencias daños materiales" los hebreos obtienen los mayores índices de implicación, mientras que los hindúes y chinos alcanzan los mismos resultados, destacar que los chinos acaban los dos en los últimos años de estudio con una elevada implicación.



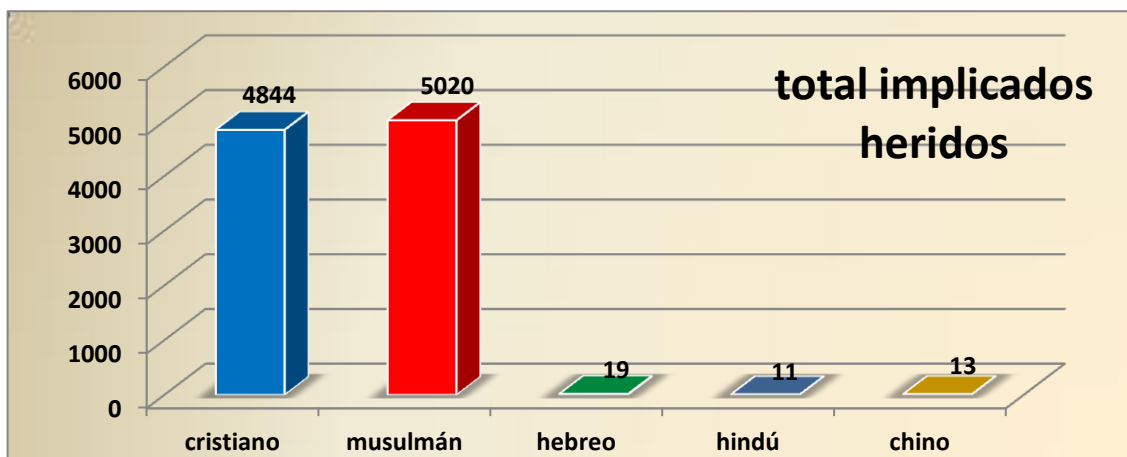
- Gráfica 173: según "las consecuencias daños materiales" las mujeres cristianas salvo el año 2000 y hasta 2009 obtienen los mayores índices de implicación; mientras que las musulmanas en los dos últimos años de estudio alcanzan una elevada implicación.



- Gráfica 174: según "las consecuencias daños materiales" las mujeres hindúes obtienen los mayores índices de implicación.

Heridos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Total</b>	<b>4844</b>	<b>5029</b>	<b>19</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>9907</b>
%	49.3	50.8	0.19	0.11	0.13	

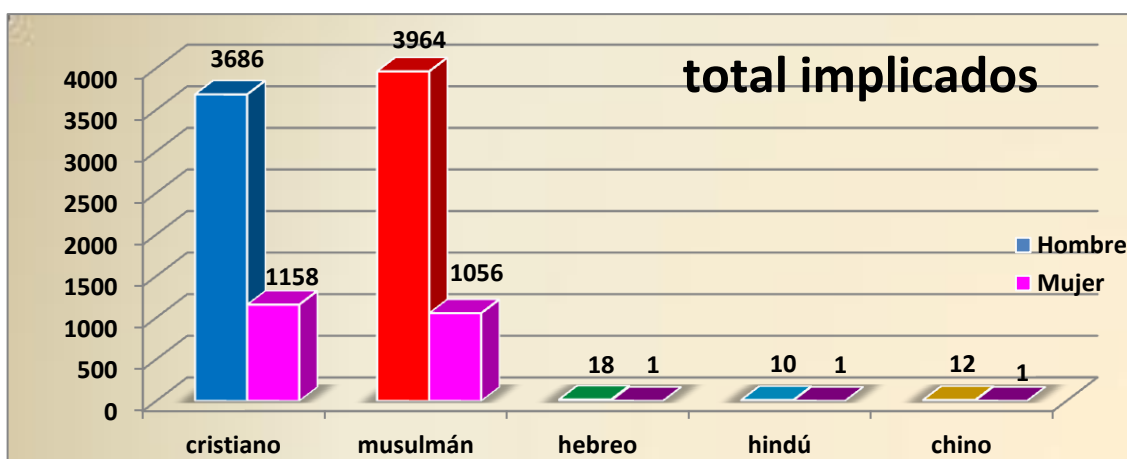
Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 83: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “heridos”, y cultura.



- Gráfica 175: según “las consecuencias heridos” los musulmanes obtienen los mayores índices de implicación, mientras que los hindúes y chinos son los menos implicados.

Heridos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	<b>3686</b>	<b>3964</b>	<b>18</b>	<b>10</b>	<b>12</b>	<b>7690</b>
%	37.2	40	0.18	0.10	0.12	77.6
<b>Mujer</b>	<b>1158</b>	<b>1056</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2217</b>
%	11.7	10.7	0.01	0.01	0.01	22.4
<b>Total</b>	<b>4844</b>	<b>5020</b>	<b>19</b>	<b>11</b>	<b>13</b>	<b>9907</b>

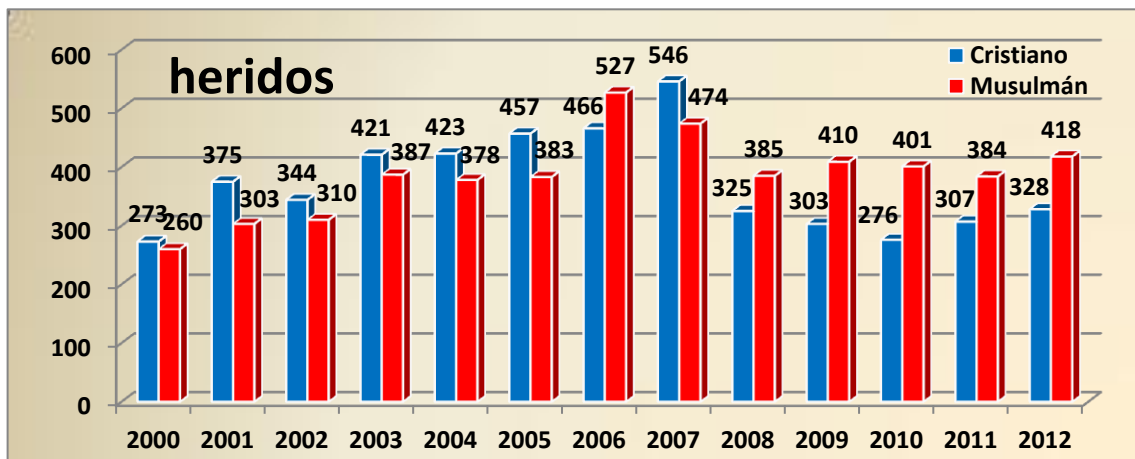
Datos de referencia “%” el total de implicados.  
 Tabla 84: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “heridos”, cultura y sexos.



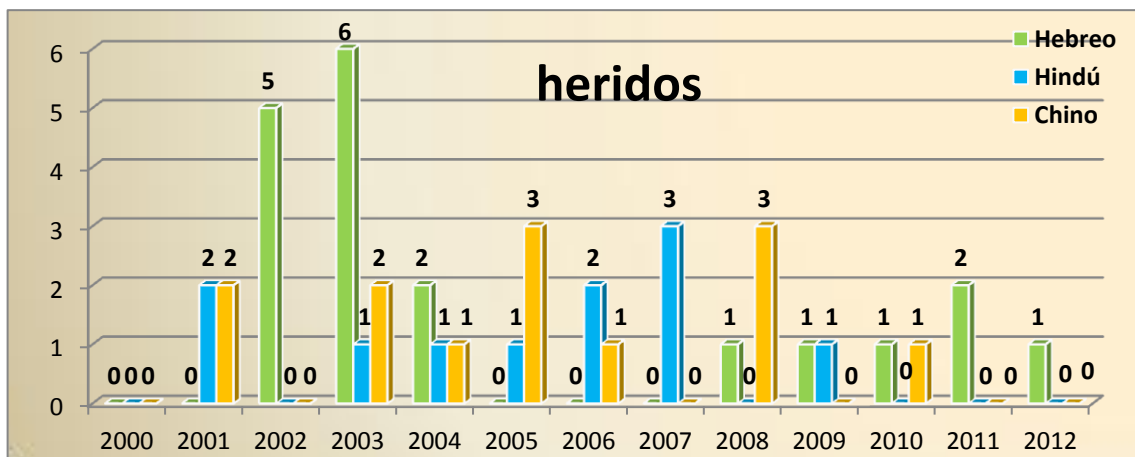
- Gráfica 176: según “las consecuencias heridos” los hombres musulmanes y la mujer cristiana obtienen los mayores índices de implicación, mientras que los hombres chinos son los menos implicados, las mujeres hebreas, hindúes y chinas obtienen los mismos resultados.

HERIDOS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	273	375	344	421	423	457	466	546	325	303	276	307	328	4844
%	51.2	55	52.2	51.5	52.5	54.1	46.8	53.4	45.5	42.4	40.6	44.3	43.9	48.9
<b>incremento</b>		37.4	26	54.2	54.9	67.4	70.7	100	19	11	1.1	12.4	20.1	
<b>Musulmán</b>	260	303	310	387	378	383	527	474	385	410	401	384	418	5020
%	48.8	44.4	47	47.4	47	45.4	52.9	46.3	53.9	57.3	59.1	55.4	56	50.7
<b>Incremento</b>		16.5	19.2	48.8	45.4	47.3	103	82.3	40.1	57.3	54.2	47.7	60.8	
<b>Hebreo</b>	0	0	5	6	2	0	0	0	1	1	1	2	1	19
%	0	0	0.8	0.7	0.2	0	0	0	0.1	0.1	0.1	0.3	0.1	0.2
<b>incremento</b>				20	-60	-100	-100	-100	-80	-80	-80	-60	-80	
<b>Hindú</b>	0	2	0	1	1	1	2	3	0	1	0	0	0	11
%	0	0.3	0	0.1	0.1	0.1	0.2	0.3	0	0.1	0	0	0	1.2
<b>incremento</b>			-100	-50	-50	-50	0	50	-100	-50	-100	-100	-100	
<b>Chino</b>	0	2	0	2	1	3	1	0	3	0	1	0	0	13
%	0	0.3	0	0.2	0.1	0.4	0.1	0	0.4	0	0.1	0	0	0.1
<b>incremento</b>			-100	-100	-50	50	-50	-100	50	-100	-50	-100	-100	
<b>Total</b>	533	682	659	817	805	844	996	1023	714	715	679	693	747	9907

Datos de referencia “%” el total de implicados y años.  
 Tabla 85: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “heridos”, años y cultura.



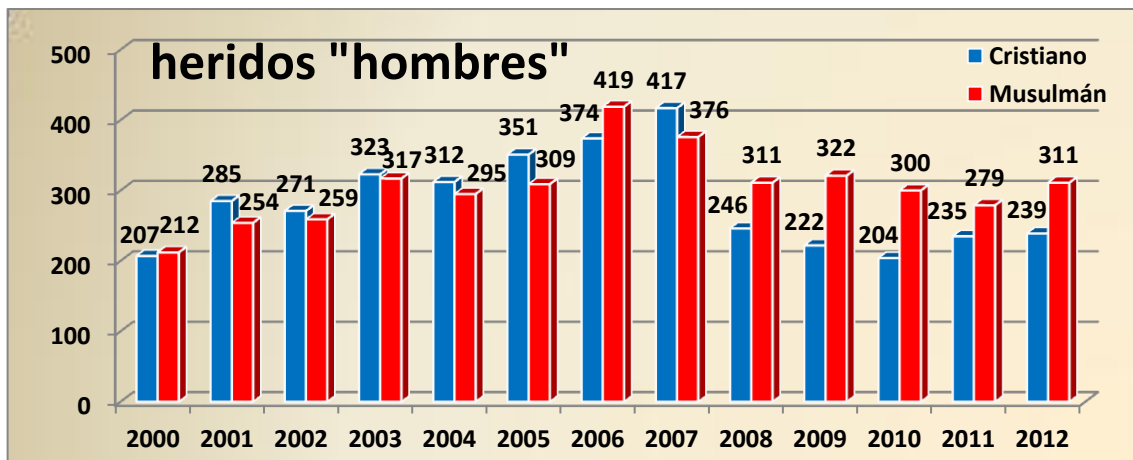
• Gráfica 177: según “las consecuencias heridos” los cristianos siguen una línea ascendente hasta 2007, para iniciar una elevada caída; mientras que son musulmanes obtienen los mayores índices de implicación en los últimos años de estudio.



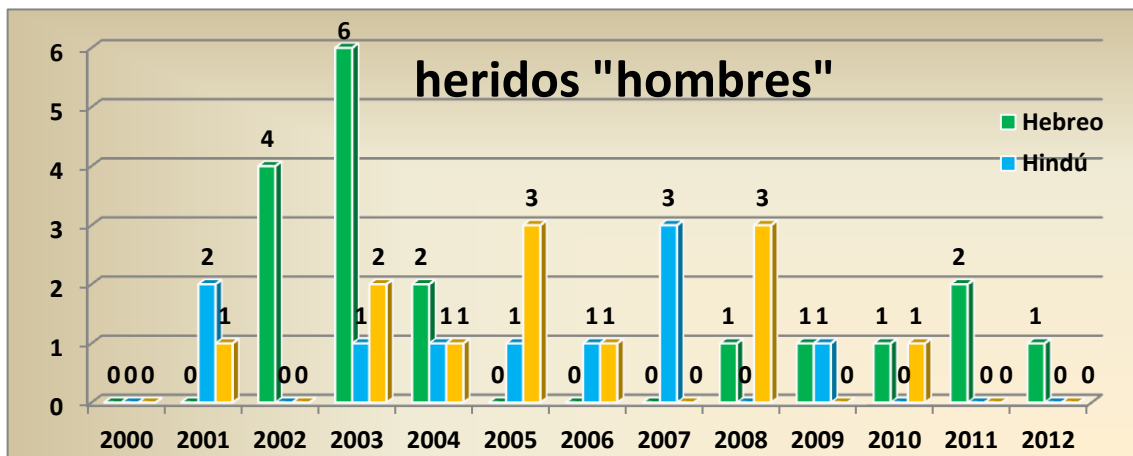
• Gráfica 178: según “las consecuencias heridos” los hebreos son los que obtienen los mayores registros, destaca también la baja implicación en los últimos años.

HERIDOS	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	273	375	344	421	423	457	466	546	325	303	276	307	328	4844
Hombres	207	285	271	323	312	351	374	417	246	222	204	235	239	3686
Mujeres	66	90	73	98	111	106	92	129	79	81	72	72	89	1158
<b>Musulmán</b>	260	303	310	387	378	383	527	474	385	410	401	384	418	5020
Hombres	212	254	259	317	295	309	419	376	311	322	300	279	311	3964
Mujeres	48	49	51	70	83	74	108	98	74	88	101	105	107	1056
<b>Hebreo</b>	0	0	5	6	2	0	0	0	1	1	1	2	1	19
Hombres	0	0	4	6	2	0	0	0	1	1	1	2	1	18
Mujeres	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1
<b>Hindú</b>	0	2	0	1	1	1	2	3	0	1	0	0	0	11
Hombres	0	2	0	1	1	1	1	3	0	1	0	0	0	10
Mujeres	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1
<b>Chino</b>	0	2	0	2	1	3	1	0	3	0	1	0	0	13
Hombres	0	1	0	2	1	3	1	0	3	0	1	0	0	12
Mujeres	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1

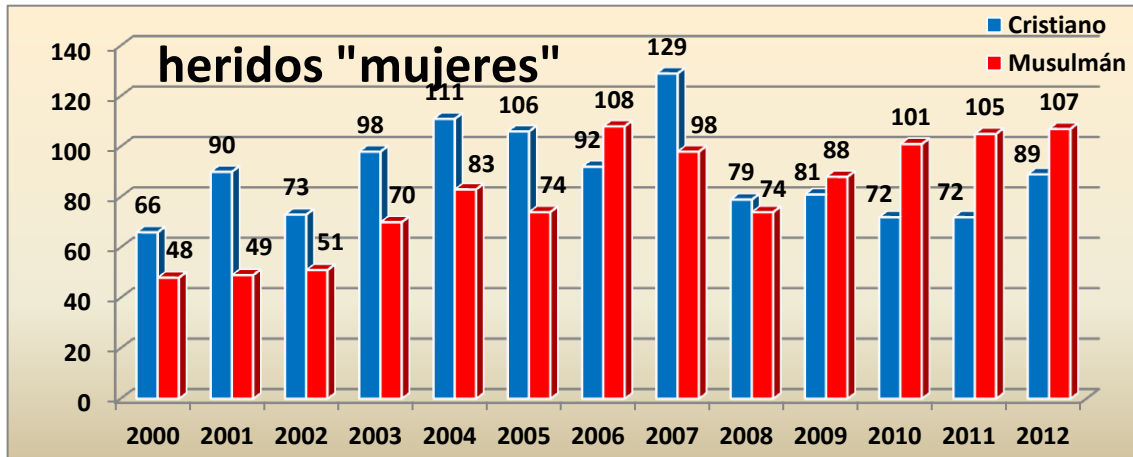
Tabla 86: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "heridos", cultura y sexos.



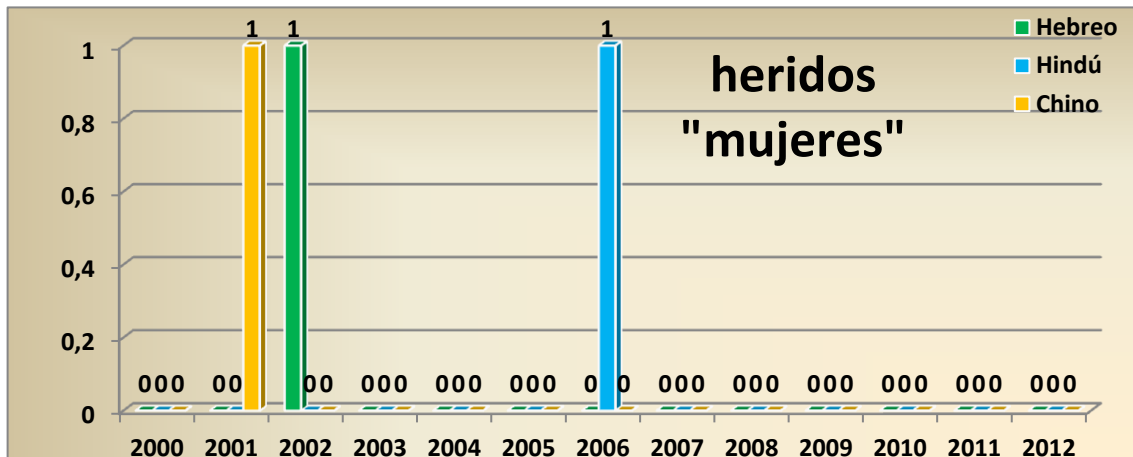
- Gráfica 179: según "las consecuencias heridos" los hombres musulmanes con un 52% son los que obtienen los mayores índices de implicación, además acaban los últimos años de estudio con unos elevados índices de participación.



- Gráfica 180: según "las consecuencias heridos" los hombres hebreos son los que obtienen los mayores índices de implicación, mientras que los hindúes son los que obtienen los valores más bajos.



- Gráfica 181: según "las consecuencias heridos" las mujeres cristianas obtienen los mayores índices de implicación, sin embargo cabe destacar que en los últimos años la implicación de las mujeres musulmanas es mucho mayor, acabando con un incremento del 123% mientras que las cristianas lo hacen con 35%.



- Gráfica 182: según "las consecuencias heridos" las mujeres hebreas, hindúes y chinas tienen los mismos índices de participación.

Durante el periodo de estudio (2000-2012) en la Ciudad de Ceuta, 17 son los accidentes mortales ocurridos, en estos 19 personas resultaron fallecidas, en los siguientes gráficos se detallan la religión o cultura de ellos, su sexo y si actuaban como conductor de un vehículo, acompañante o si por el contrario habían sido atropellados por algún vehículo.

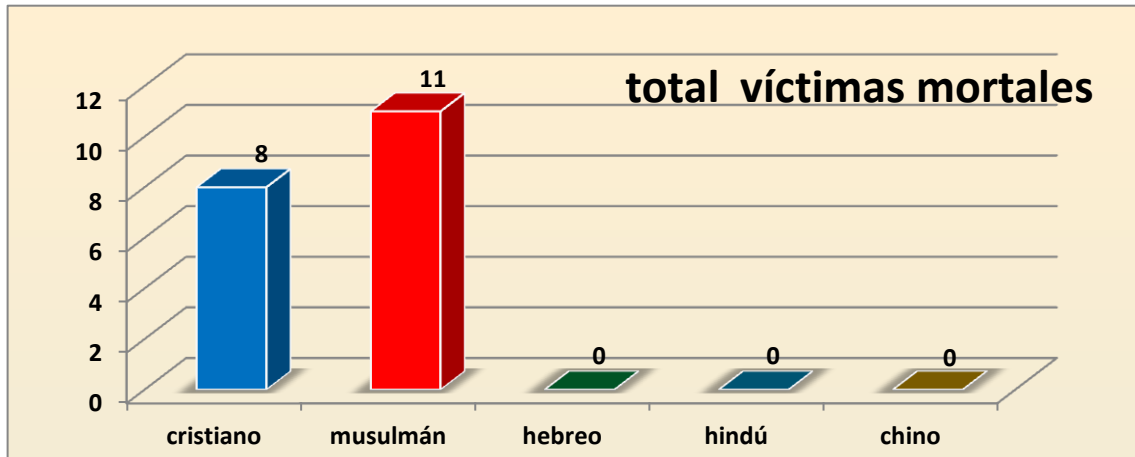
Destacar también que todos no fallecieron en el momento del accidente, sino que algunos de ellos fallecieron posteriormente en el hospital (no habiendo recibido el alta hospitalaria en ningún momento).

➤ Víctimas mortales por religión y sexo:

Muertos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Total	8	11	0	0	0	19
%	42.1	57.9	0	0	0	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 87: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "muertos" y cultura.

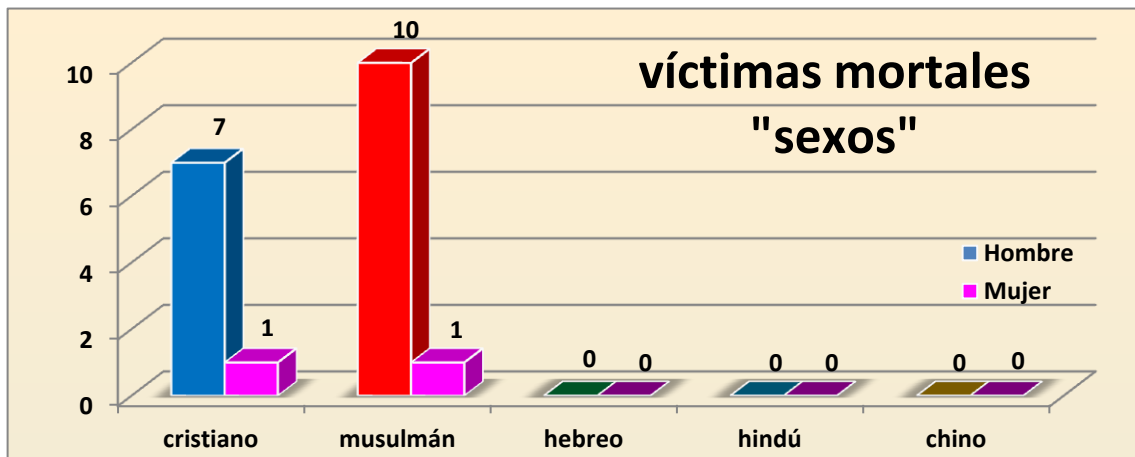


- Gráfica 183: según "las consecuencias muertas" los musulmanes obtienen los mayores índices de mortalidad un 58%, mientras que los hebreos, hindúes y chinos no registran ninguna víctima mortal en los años de estudio.

Muertos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	7	10	0	0	0	17
%	36.8	52.6	0	0	0	89.5
Mujer	1	1	0	0	0	2
%	5.3	5.3	0	0	0	10.5
Total	8	11	0	0	0	19
%	42.1	57.9	0	0	0	

Datos de referencia "%" el total de implicados y sexo

Tabla 88: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "muertos", cultura y sexos.

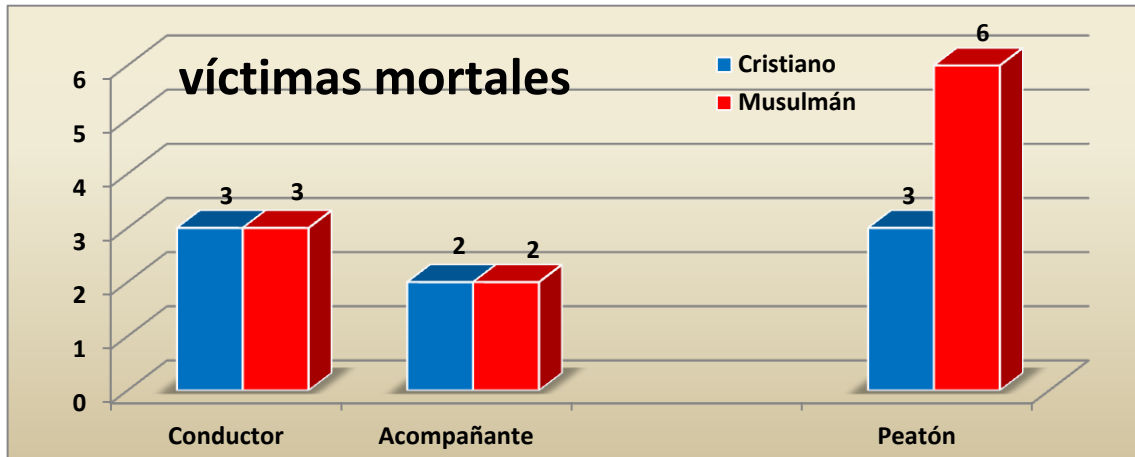


- Gráfica 184: según "las consecuencias muertas" los hombres musulmanes obtienen los mayores índices de mortalidad, mientras que las mujeres obtienen los mismos resultados; los hebreos, hindúes y chinos no registran ninguna víctima mortal en los años de estudio.

Muertos/ usuario vía	Víctimas mortales por religión y según usuario de la vía:			total
	Conductor	Acompañante	Peatón	
Cristiano	3	2	3	8
%	15.8	10.5	1.58	42.1
Musulmán	3	2	6	11
%	1.58	10.5	31.6	57.9
Total	6	4	9	19
%	31.6	21	47.4	

Datos de referencia "%" el total de implicados.

Tabla 89: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "muertos", usuario de la vía y cultura.



- Gráfica 185: según “las consecuencias muertas” los musulmanes y cristianos como conductor y como acompañante obtienen los mismos índices de mortalidad, mientras que como peatones los musulmanes alcanzan valores superiores a los cristianos.

➤ **Víctimas mortales por años:**

Muertos	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Total</b>	0	5	2	1	0	2	0	1	2	0	3	1	2	19
<b>%</b>	0	26.3	10.5	5.3	0	10.5	0	5.3	10.5	0	15.8	5.3	10.5	
<b>incremento</b>			-60	-80	-100	-60	-100	-80	-60	-100	-40	-80	-60	

Datos de referencia “%” el total de implicados y años.

Tabla 90: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “muertos”, años y cultura.

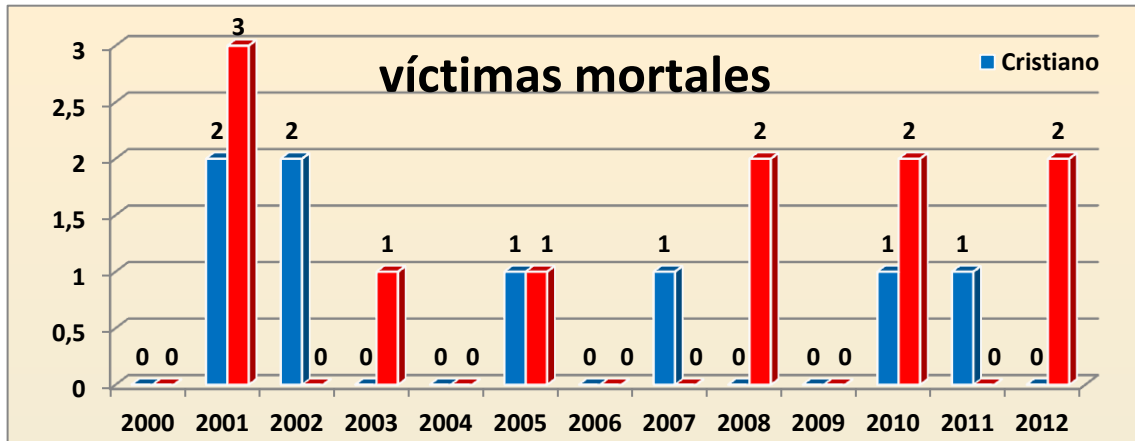


- Gráfica 186: según “las consecuencias muertas” el año 2001 con 5 fallecidos es cuando se obtienen los mayores índices de mortalidad, acabando con un decrecimiento del -60%.

Muertos	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	0	2	2	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	8
<b>%</b>	0	25	25	0	0	12.5	0	12.5	0	0	12.5	12.5	0	42.1
<b>incremento</b>			0	-100	-100	-50	-100	-50	-100	-100	-50	-50	-100	
<b>Musulmán</b>	0	3	0	1	0	1	0	0	2	0	2	0	2	11
<b>%</b>	0	27.3	0	9.1	0	9.1	0	0	18.2	0	18.2	0	18.2	57.9
<b>incremento</b>			-100	-67	-100	-67	-100	-100	-33	-100	-33	-100	-33	
<b>Total</b>	0	5	2	1	0	2	0	1	2	0	3	1	2	19

Datos de referencia “%” el total de implicados, años y cultura.

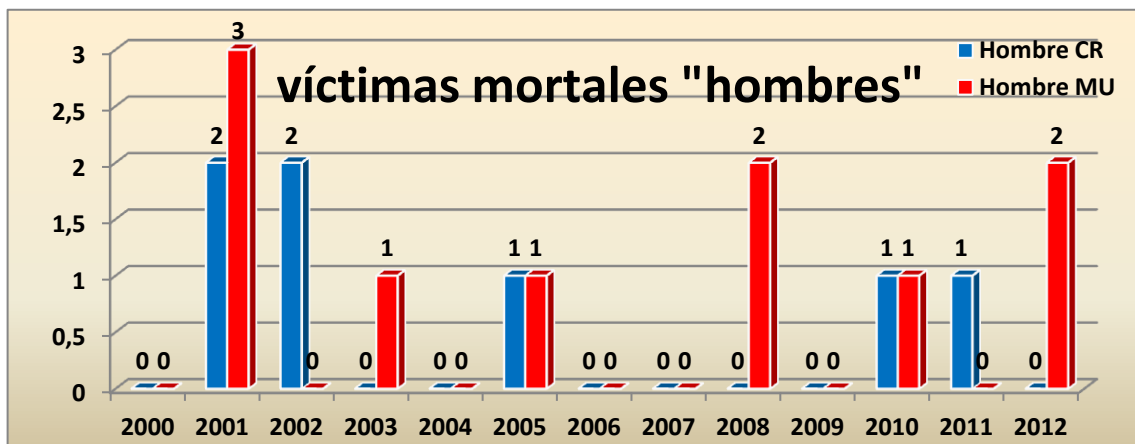
Tabla 91: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “muertos”, años y cultura.



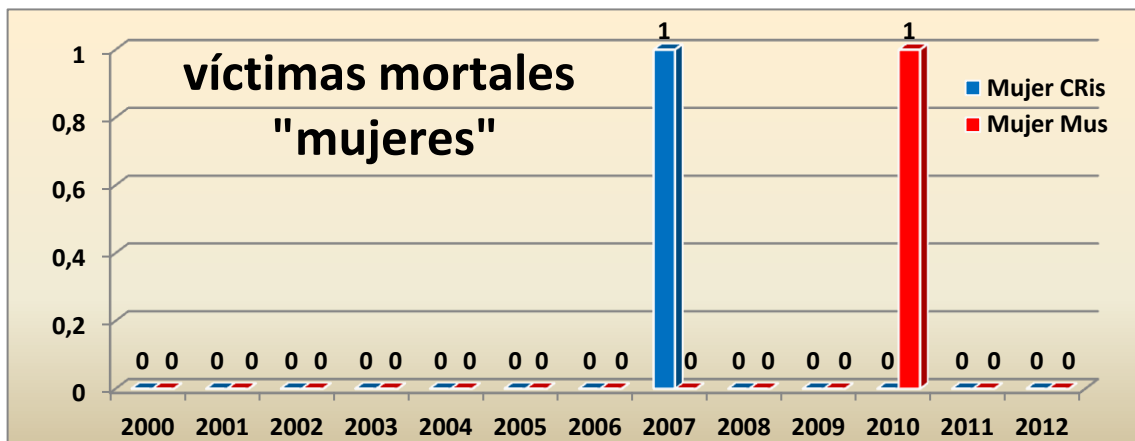
• Gráfica 187: según "las consecuencias muertas" los musulmanes obtienen los mayores índices de mortalidad. No hay ninguna persona fallecida de las otras religiones.

Muertos	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	total
<b>Cristiano</b>	0	2	2	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	8
Hombres	0	2	2	0	0	1	0	0	0	0	1	1	0	7
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1
<b>Musulmán</b>	0	3	0	1	0	1	0	0	2	0	2	0	2	11
Hombres	0	5	2	1	0	2	0	0	2	0	2	1	2	17
Mujeres	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1

Tabla 92: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "muertos", años, cultura y sexos.



• Gráfica 188: según "las consecuencias muertas" los hombres musulmanes obtienen los mayores índices de mortalidad con un 59%.



➤ Gráfica 189: según "las consecuencias muertas" las mujeres musulmanas y cristianas alcanzan los mismos registros de mortalidad. Sólo hay dos mujeres fallecidas, una como acompañante de un turismo (de 5 años) y otra que fue atropellada por un taxi (de 73 años)

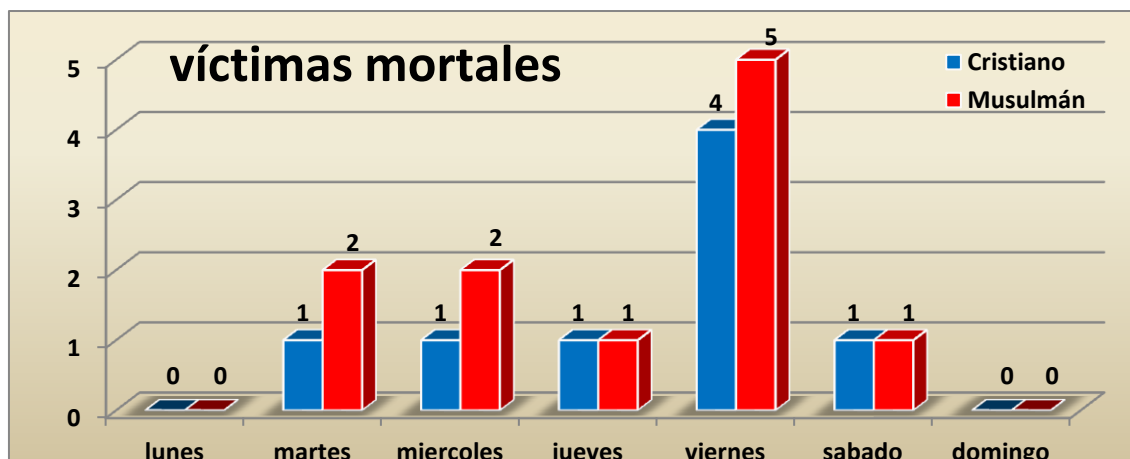


➤ **Víctimas mortales por religión y día de la semana:**

Muertos/día	lunes	martes	miércoles	jueves	viernes	sábado	domingo	total
<b>Cristiano</b>	0	1	1	1	4	1	0	8
%	0	12.5	12.5	12.5	50	12.5	0	42.1
<b>Musulmán</b>	0	2	2	1	5	1	0	11
%	0	18.2	18.2	9.1	45.5	9.1	0	57.9
<b>total</b>	0	3	3	2	9	2	0	19
%	0	15.8	15.8	10.5	47.4	10.5	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados y cultura.

Tabla 93: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “muertos”, días de la semana y cultura.



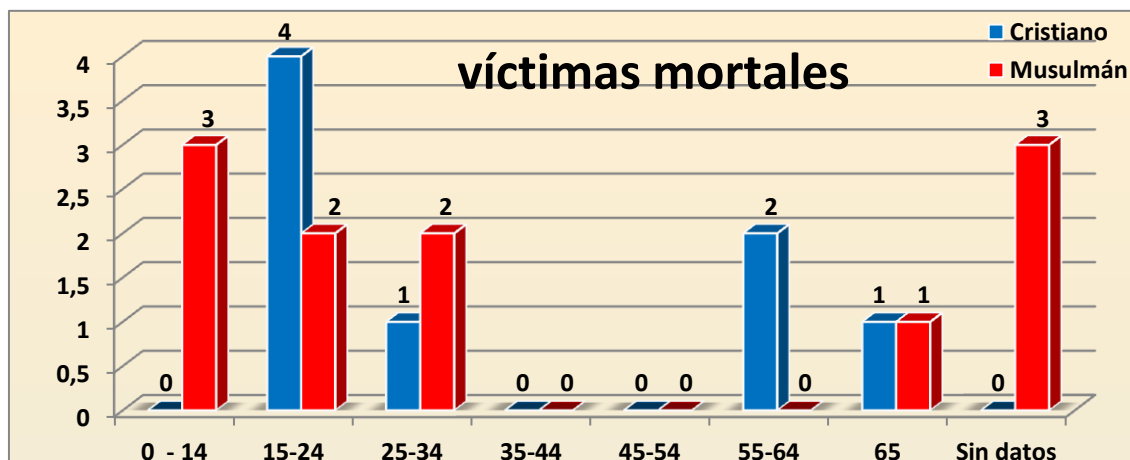
- Gráfica 190: según “las consecuencias muertas” tanto para los cristianos como para los musulmanes, el viernes es el día en el que más víctimas mortales hay. Los lunes y domingos no se registran víctimas mortales.

➤ **Víctimas mortales por religión y franja de edad:**

Muertos/Edad	0 - 14	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	+ 65	Sin datos	Total
<b>Cristiano</b>	0	4	1	0	0	2	1	0	8
%	0	21	5.26	0	0	10.5	5.26	0	
<b>Musulmán</b>	3	2	2	0	0	0	1	3	11
%	15.8	10.5	10.5	0	0	0	5.26	15.8	
<b>Total</b>	3	6	3	0	0	2	2	3	19

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 94: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “muertos”, franja de edad y cultura.



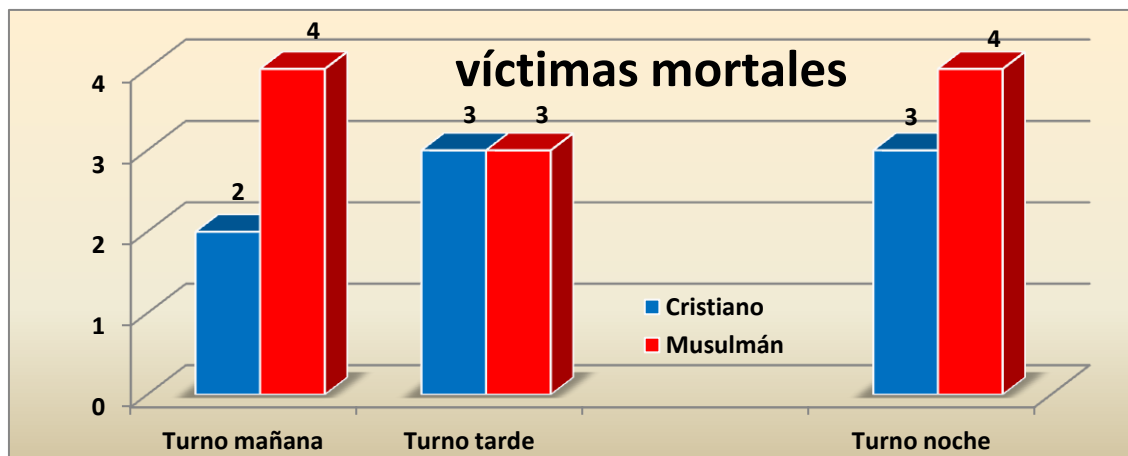
- Gráfica 191: según “las consecuencias muertas” los musulmanes obtienen los mayores índices de mortalidad en la franja de edad 0-14, mientras que los cristianos lo hacen en la de 15 a 24 años. También destacan los tres fallecidos musulmanes de los que no se tienen datos “indocumentados”.

➤ **Víctimas mortales por religión y franja horaria:**

Muertos/ f. horaria	Turno mañana	Turno tarde	Turno noche	Total
<b>Cristiano</b>	2	3	3	8
%	10.5	15.8	15.8	42.1
<b>Musulmán</b>	4	3	4	11
%	21	15.8	21	57.9
<b>Total</b>	6	6	7	19
%	31.6	31.6	36.8	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 95: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “muertos”, franja horaria y cultura.



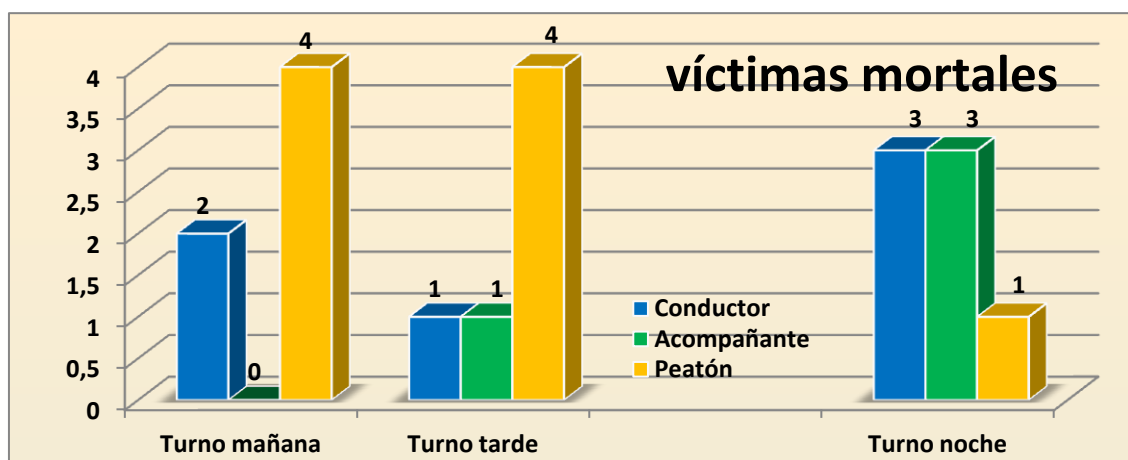
- **Gráfica 192:** según “las consecuencias muertos” los musulmanes obtienen los mayores índices de mortalidad en el turno de mañana y de noche, mientras que en el de tarde obtienen los mismos resultados.

➤ **Víctimas mortales por religión; franja horaria; usuario de la vía y sexo:**

Muertos/ usuario vía	Turno mañana	Turno tarde	Turno noche	total
<b>Conductor</b>	2	1	3	6
%	10.5	5.26	15.8	31.6
<b>Acompañante</b>	0	1	3	4
%	0	5.26	15.8	21.1
<b>Peatón</b>	4	4	1	9
%	21	21	5.26	47.4
<b>Total</b>	6	6	7	19

Datos de referencia “%” el total de implicados.

Tabla 96: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “muertos”, franja horaria, usuario y cultura.

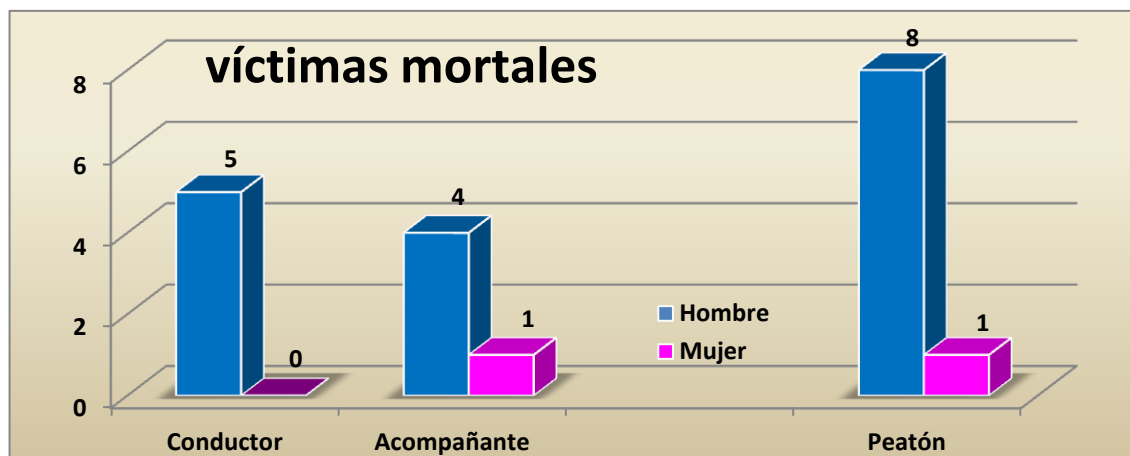


- **Gráfica 193:** según “las consecuencias muertos” los peatones obtienen los mayores índices de mortalidad durante la mañana y la tarde; mientras que los conductores y acompañantes lo hacen en la jornada nocturna.

Muertos/ usuario vía	Conductor	Acompañante	Peatón	total
<b>Hombre</b>	5	4	8	17
%	26.3	21	42.1	89.5
<b>Mujer</b>	0	1	1	2
%	0	5.26	5.26	10.5
<b>Total</b>	5	5	9	19
%	26.3	26.3	47.4	

Datos de referencia “%” el total de implicados.

Tabla 97: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “muertos”, sexos y usuarios de la vía.



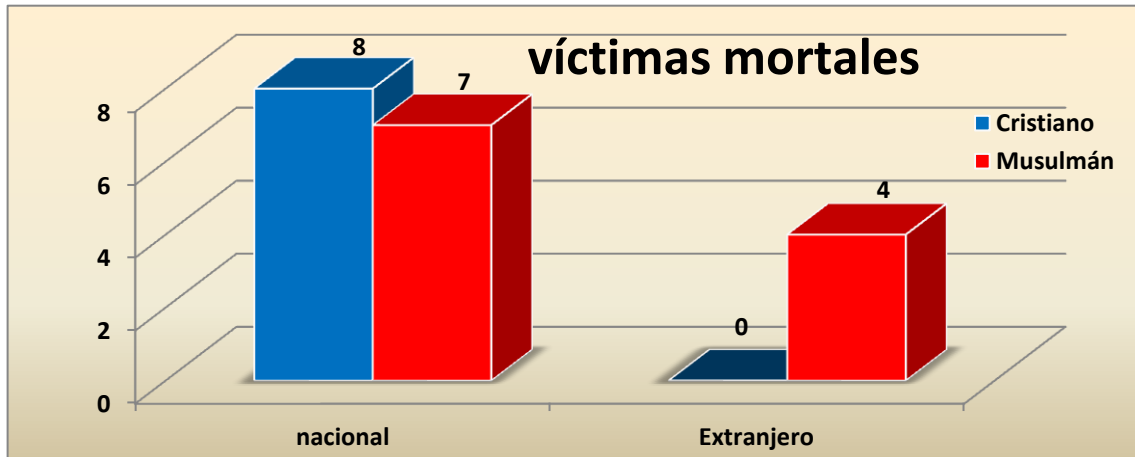
- **Gráfica 194:** según “las consecuencias muertos” los hombres obtienen los mayores índices de mortalidad en la mañana, tarde y noche, tanto como conductor como acompañante y peatón; mujeres conductoras no hay ninguna fallecida y una como acompañante y peatón. En hombres destacan las víctimas mortales como peatón.
  - **COMO CONDUCTOR (5):**
    - 3 conducían un ciclomotor.
    - 2 conducían una motocicleta.
  - **COMO ACOMPAÑANTE O PASAJERO (5):**
    - 2 eran acompañantes o pasajeros en ciclomotor.
    - 3 eran acompañantes o pasajeros de turismo.
  - **ATROPELLADO “PEATÓN” (9):**
    - 1 peatón fue atropellado por un ciclomotor.
    - 5 peatones fueron atropellados por conductores de turismo.
    - 1 peatón fue atropellado por el conductor de un camión.
    - 2 peatones fueron atropellados por autobuses (privados - no de línea)

➤ **Víctimas mortales por religión y nacionalidad:**

Muertos/ nacionalidad	nacional	Extranjero	total
<b>Cristiano</b>	8	0	8
%	100	0	42.1
<b>Musulmán</b>	7	4	11
%	63.6	36.4	57.9
<b>Total</b>	15	4	19
%	79	21	

Datos de referencia “%” el total de implicados y cultura.

Tabla 98: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “muertos”, nacionalidad y cultura.



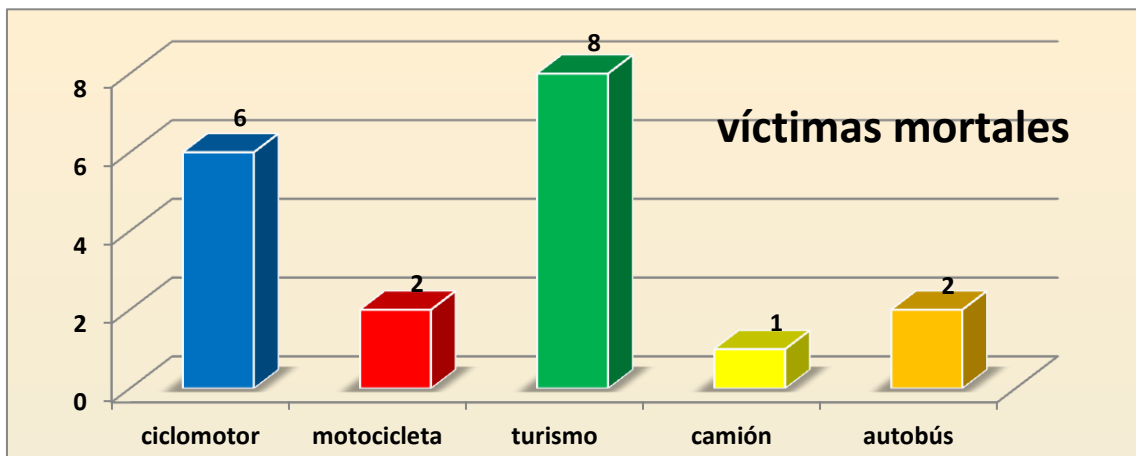
- Gráfica 195: según “las consecuencias muertas” los cristianos nacionales (de Ceuta) obtienen los mayores índices de mortalidad que los musulmanes; mientras que también destacan los cuatro fallecidos musulmanes extranjeros, es decir el 21%.

➤ Víctimas mortales por tipo de vehículo:

vehículo	ciclomotor	motocicleta	turismo	camión	autobús	total
total	6	2	8	1	2	19
%	31.6	10.5	42.1	5.26	10.5	

Datos de referencia “%” el total de vehículos

Tabla 99: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “muertos” y tipo de vehículo.

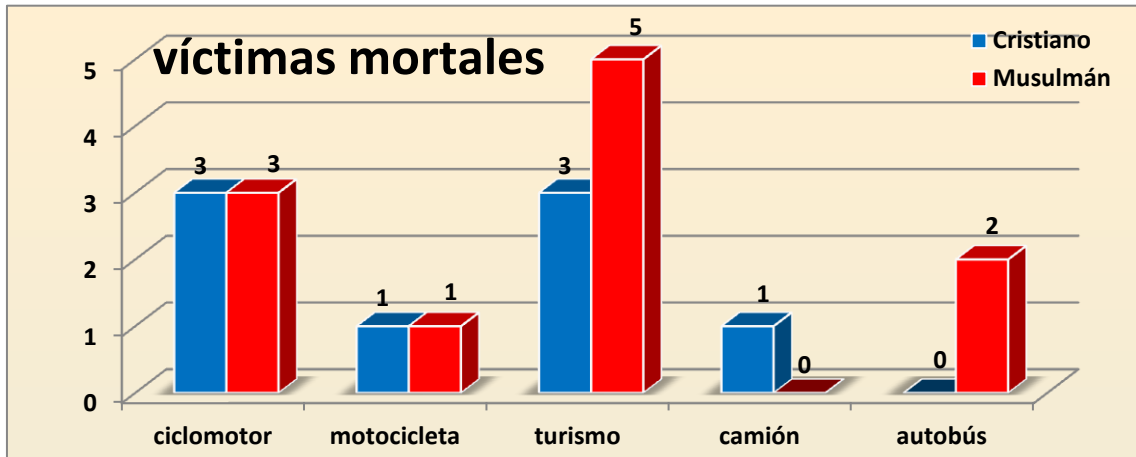


- Gráfica 196: según “las consecuencias muertas” los vehículos implicados en accidentes con víctimas mortales que obtienen los mayores índices de mortalidad son los turismos, seguidos del ciclomotor y en último lugar las furgonetas-camiones.

Vehículo	ciclomotor	motocicleta	turismo	camión	autobús	total
Cristiano	3	1	3	1	0	8
%	37.5	12.5	37.5	12.5	0	42.1
Musulmán	3	1	5	0	2	11
%	27.3	9.1	45.5	0	18.2	57.9
total	6	2	8	1	2	19

Datos de referencia “%” el total de implicados y cultura.

Tabla 100: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “muertos”, tipo de vehículo y cultura.

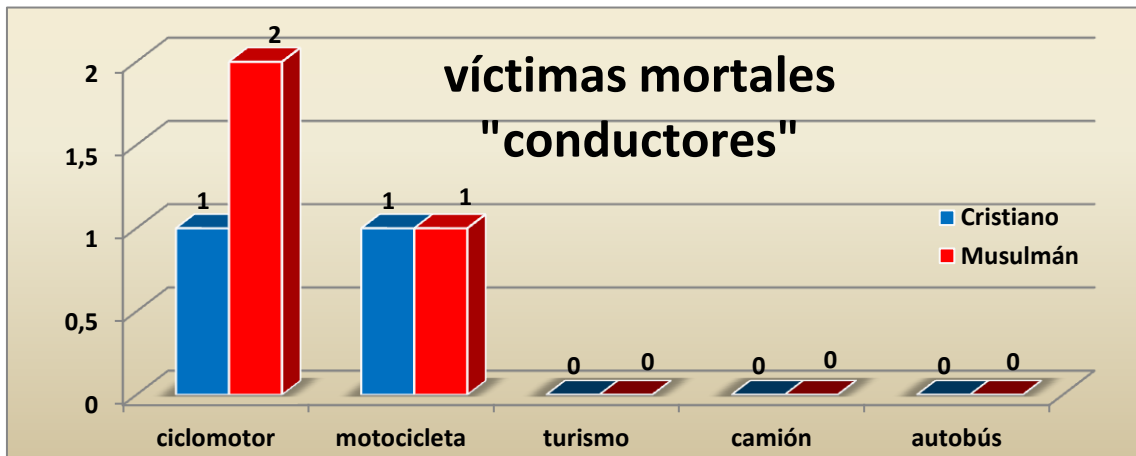


- Gráfica 197: según "las consecuencias muertas" los musulmanes obtienen los mayores índices de mortalidad en turismos y autobuses, en motocicletas y ciclomotores obtienen los mismos resultados y en camión son los cristianos los que registran mayor implicación.

Vehículo Conductor.	ciclomotor	motocicleta	turismo	camión	autobús	total
<b>Cristiano</b>	1	1	0	0	0	2
%	50	50	0	0	0	40
<b>Musulmán</b>	2	1	0	0	0	3
%	66.7	33.3	0	0	0	60
<b>total</b>	3	2	0	0	0	5

Datos de referencia "%" el total de implicados y cultura.

Tabla 101: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "muertos", conductor de vehículo y cultura.

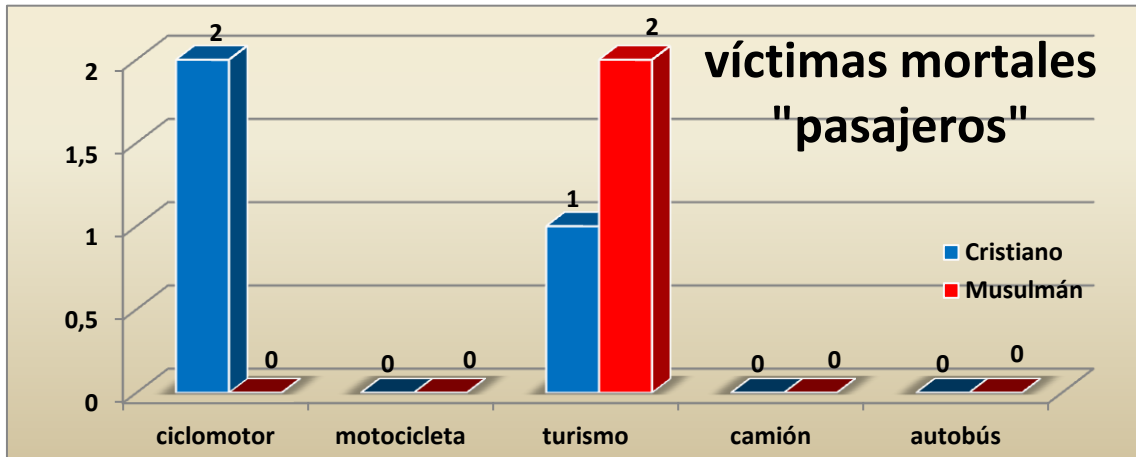


- Gráfica 198: según "las consecuencias muertas" como conductores, los musulmanes obtienen los mayores índices de mortalidad cuando circulan con un ciclomotor e idénticos resultados obtienen con los cristianos en el resto de vehículos.

Vehículo pasajero	ciclomotor	motocicleta	turismo	camión	autobús	total
<b>Cristiano</b>	2	0	1	0	0	3
%	66.7	0	33.3	0	0	60
<b>Musulmán</b>	0	0	2	0	0	2
%	0	0	100	0	0	40
<b>total</b>	2	0	3	0	0	5

Datos de referencia "%" el total de implicados y cultura.

Tabla 102: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "muertos", pasajeros y cultura.

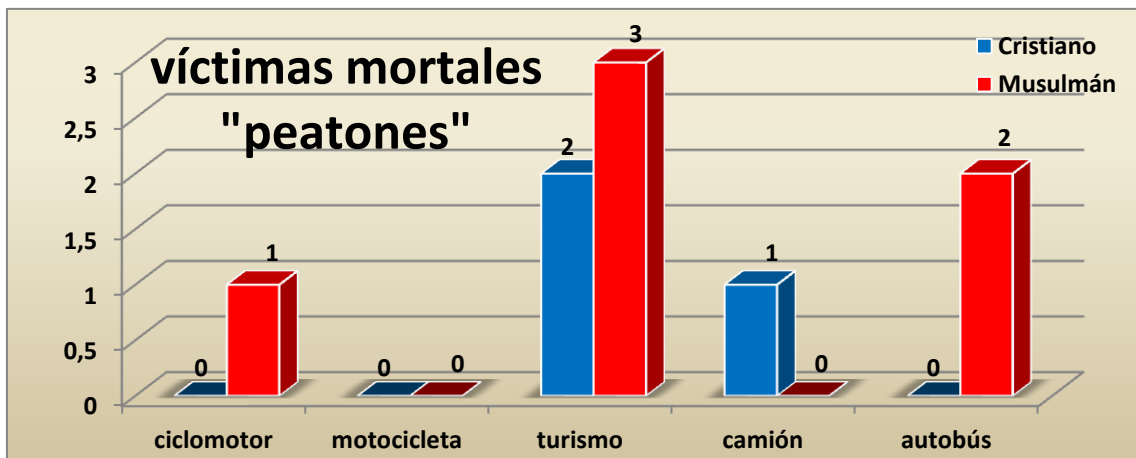


- Gráfica 199: según "las consecuencias muertas" como pasajeros, en ciclomotor los cristianos obtienen los mayores índices; mientras que si lo hacen en turismo son los musulmanes los más implicados.

Vehículo peatones.	ciclomotor	motocicleta	turismo	camión	autobús	total
<b>Cristiano</b>	0	0	2	1	0	3
%	0	0	66.7	33.3	0	33.3
<b>Musulmán</b>	1	0	3	0	2	6
%	16.7	0	50	0	33.3	66.7
<b>total</b>	1	0	5	1	2	9

Datos de referencia "%" el total de implicados y cultura.

Tabla 103: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "muertos", peatones y cultura.



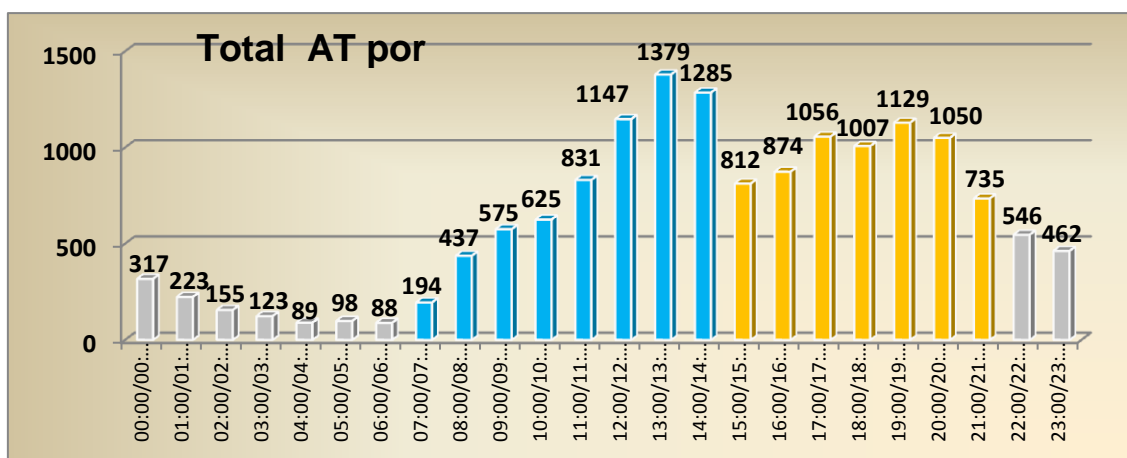
- Gráfica 200: según "las consecuencias muertas" como peatones, los musulmanes obtienen los mayores índices de mortalidad cuando transitan por las vías públicas y son atropellados por: ciclomotores, turismos y autobuses; mientras que los cristianos los son cuando el camión es el vehículo.

3.1.8. Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por la franja horaria en la que se producen.

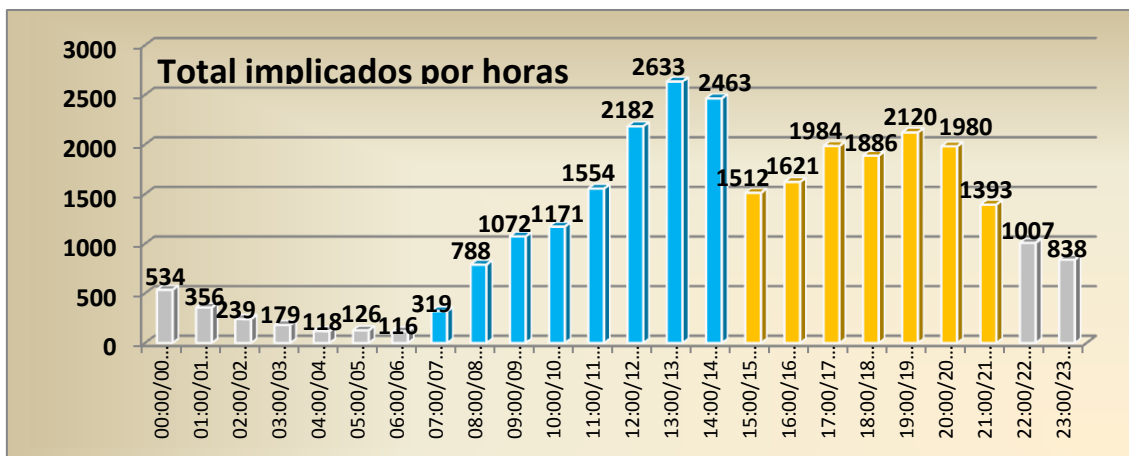
FRANJA HORARIA	Nº AT (2000-2012)		TOTAL IMPLICADOS	
00:00/00:59	317	2.1%	534	1.9%
01:00/01:59	223	1.5%	356	1.3%
02:00/02:59	155	1%	239	0.8%
03:00/03:59	123	0.8%	179	0.6%
04:00/04:59	89	0.6%	118	0.4%
05:00/05:59	98	0.6%	126	0.4%
06:00/06:59	88	0.6%	116	0.4%
07:00/07:59	194	1.27%	319	1.1%
08:00/08:59	437	2.9%	788	2.8%
09:00/09:59	575	3.8%	1072	3.8%
10:00/10:59	625	4.1%	1171	4.2%
11:00/11:59	831	5.5%	1554	5.5%
12:00/12:59	1147	7.5%	2182	7.7%
13:00/13:59	1379	9%	2633	9.3%
14:00/14:59	1285	8.4%	2463	8.7%
15:00/15:59	812	5.3%	1512	5.4%
16:00/16:59	874	5.7%	1621	5.7%
17:00/17:59	1056	6.9%	1984	7%
18:00/18:59	1007	6.6%	1886	6.7%
19:00/19:59	1129	7.4%	2120	7.5%
20:00/20:59	1050	6.9%	1980	7%
21:00/21:59	735	4.8%	1393	4.9%
22:00/22:59	546	3.6%	1007	3.6%
23:00/23:59	462	3%	838	3%
<b>TOTAL</b>	<b>15237</b>		<b>28191</b>	

Datos de referencia “%” el total de accidentes e implicados

Tabla 104: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja horaria”.



- Gráfica 201: la franja horaria en la que se producen más accidentes de tráfico en la ciudad de Ceuta corresponde a la de: 13:00 a 14:00; y en la que menos de las 6:00 hasta las 7:00.

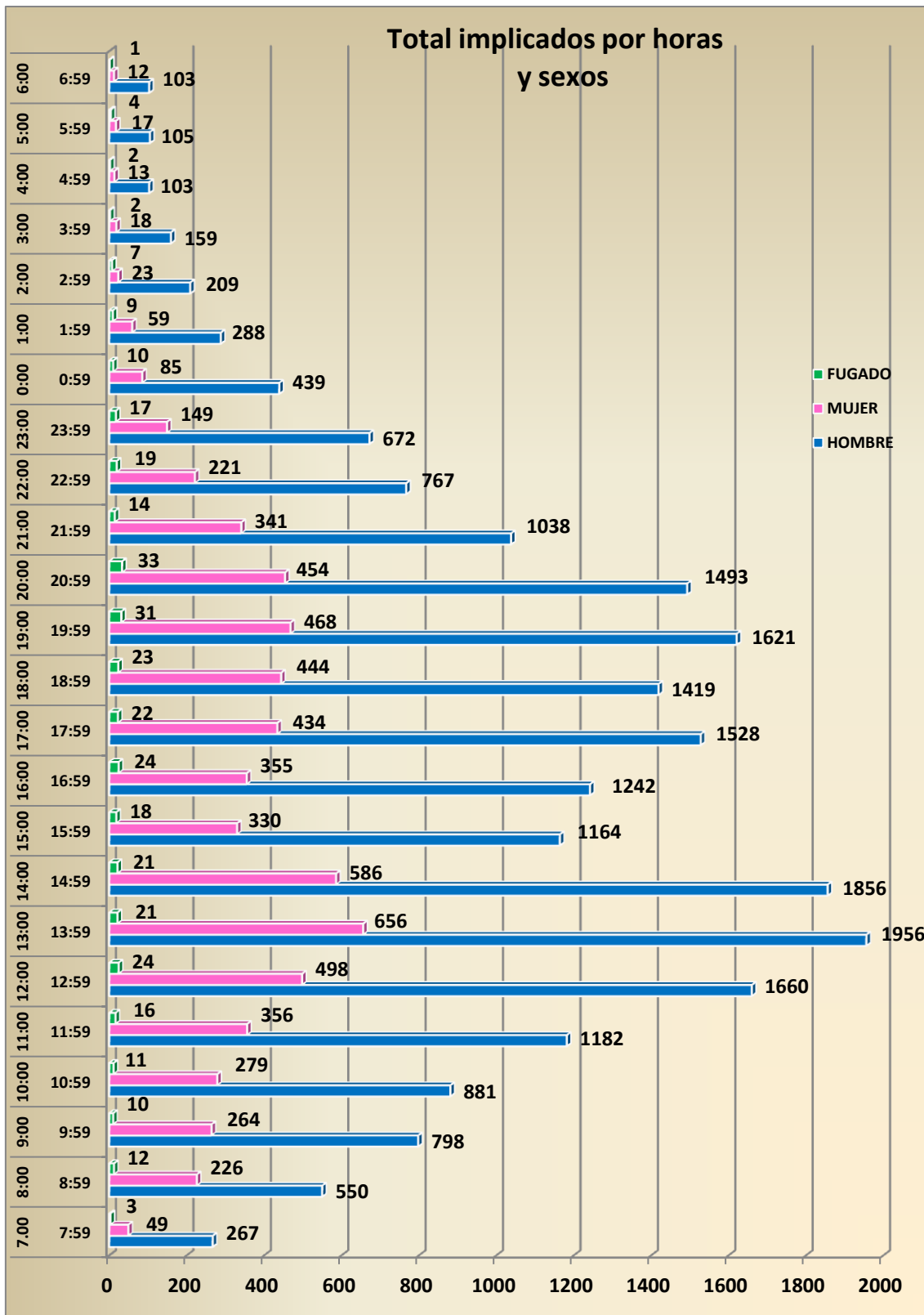


- Gráfica 202: la franja horaria en la que se producen más implicados en los accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta corresponde a la de: 13:00 a 14:00; y en la que menos de las 6:00 hasta las 7:00.

FRANJA HORARIA	SEXO IMPLICADOS	TOTAL	FRANJA HORARIA	SEXO IMPLICADOS	TOTAL
07:00/07:59	Hombre	267	19:00/19:59	Hombre	1621
	Mujer	49		Mujer	468
	Fugados	3		Fugados	31
08:00/08:59	Hombre	550	20:00/20:59	Hombre	1493
	Mujer	226		Mujer	454
	Fugados	12		Fugados	33
09:00/09:59	Hombre	798	21:00/21:59	Hombre	1038
	Mujer	264		Mujer	341
	Fugados	10		Fugados	14
10:00/10:59	Hombre	881	22:00/22:59	Hombre	767
	Mujer	279		Mujer	221
	Fugados	11		Fugados	19
11:00/11:59	Hombre	1182	23:00/23:59	Hombre	672
	Mujer	356		Mujer	149
	Fugados	16		Fugados	17
12:00/12:59	Hombre	1660	00:00/00:59	Hombre	439
	Mujer	498		Mujer	85
	Fugados	24		Fugados	10
13:00/13:59	Hombre	1956	01:00/01:59	Hombre	288
	Mujer	656		Mujer	59
	Fugados	21		Fugados	9
14:00/14:59	Hombre	1856	02:00/02:59	Hombre	209
	Mujer	586		Mujer	23
	Fugados	21		Fugados	7
15:00/15:59	Hombre	1164	03:00/03:59	Hombre	159
	Mujer	330		Mujer	18
	Fugados	18		Fugados	2
16:00/16:59	Hombre	1242	04:00/04:59	Hombre	103
	Mujer	355		Mujer	13
	Fugados			Fugados	2
17:00/17:59	Hombre		05:00/05:59	Hombre	105
	Mujer	24		Mujer	17
	Fugados	1528		Fugados	4
18:00/18:59	Hombre	1419	06:00/06:59	Hombre	103
	Mujer	444		Mujer	12
	Fugados	23		Fugados	1

Tabla 105: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja horaria" y sexos.





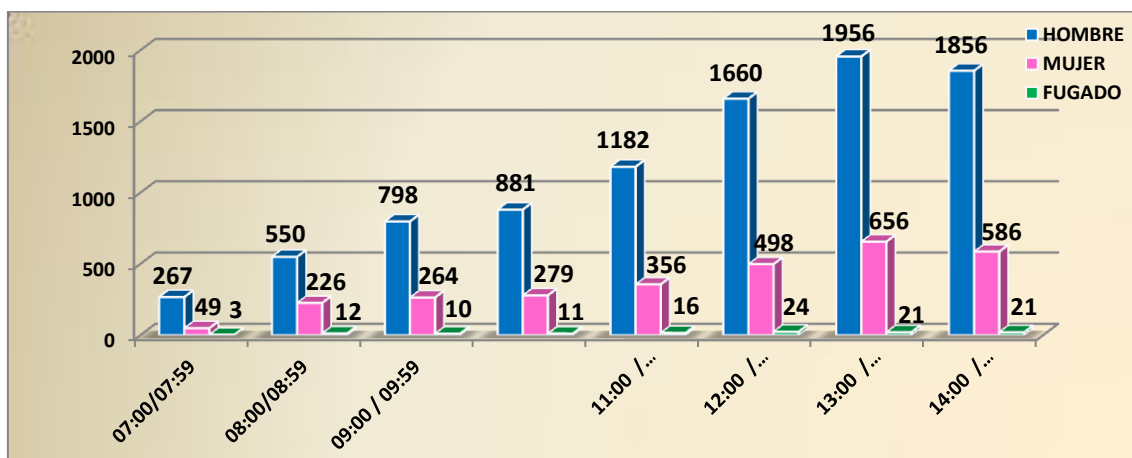
- Gráfica 203: la franja horaria en la que se producen más implicados en los accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta tanto en hombres como mujeres corresponde a la de: 13:00 a 14:00 con 1956 h. y 656 m; y en la que menos de las 6:00 hasta las 7:00 con 103 h. y 12 m.

**TURNO DE MAÑANA**

FRANJA HORARIA	Nº AT (2000-2012)	SEXO IMPLICADOS	SUBTOTAL	TOTAL
07:00/07:59	194 3%	Hombre	267	319 2.6%
		Mujer	49	
		Fugados	3	
08:00/08:59	437 6.8%	Hombre	550	788 6.5%
		Mujer	226	
		Fugados	12	
09:00/09:59	575 8.9%	Hombre	798	1072 8.8%
		Mujer	264	
		Fugados	10	
10:00/10:59	625 9.7%	Hombre	881	1171 9.6%
		Mujer	279	
		Fugados	11	
11:00/11:59	831 12.8%	Hombre	1182	1554 12.8%
		Mujer	356	
		Fugados	16	
12:00/12:59	1147 17.7%	Hombre	1660	2182 17.9%
		Mujer	498	
		Fugados	24	
13:00/13:59	1379 21.3%	Hombre	1956	2633 21.6%
		Mujer	656	
		Fugados	21	
14:00/14:59	1285 19.9%	Hombre	1856	2463 20.2%
		Mujer	586	
		Fugados	21	
<b>TOTAL</b>	<b>6473</b>		<b>12182</b>	<b>12182</b>

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 106: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno mañana” y sexos.

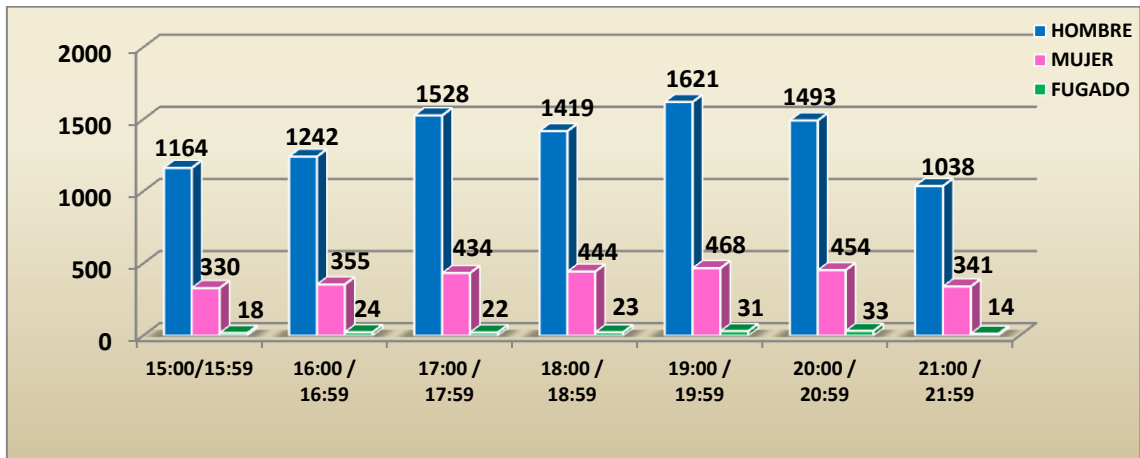


- Gráfica 204: la franja horaria en la que se producen más implicados en los accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta en el turno de mañana tanto en hombres como mujeres corresponde a la de: 13:00 a 14:00 con 1956 h. y 656 m; y en la que menos de las 7:00 hasta las 8:00 con 267 h. y 49 m.

**TURNO DE TARDE**

FRANJA HORARIA	Nº AT (2000-2012)	SEXO IMPLICADOS	SUBTOTAL	TOTAL
15:00/15:59	812 12.2%	Hombre	1164	1512 12.1%
		Mujer	330	
		Fugados	18	
16:00/16:59	874 13.1%	Hombre	1242	1621 13%
		Mujer	355	
		Fugados	24	
17:00/17:59	1056 15.8%	Hombre	1528	1984 15.9%
		Mujer	434	
		Fugados	22	
18:00/18:59	1007 15.1%	Hombre	1419	1886 15.1%
		Mujer	444	
		Fugados	23	
19:00/19:59	1129 16.9%	Hombre	1621	2120 17%
		Mujer	468	
		Fugados	31	
20:00/20:59	1050 15.8%	Hombre	1493	1980 15.8%
		Mujer	454	
		Fugados	33	
21:00/21:59	735 11%	Hombre	1038	1393 11.1%
		Mujer	341	
		Fugados	14	
<b>TOTAL</b>	<b>6663</b>		<b>12496</b>	<b>12496</b>

Datos de referencia “%” el total de accidentes e implicados  
 Tabla 107: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno tarde” y sexos.



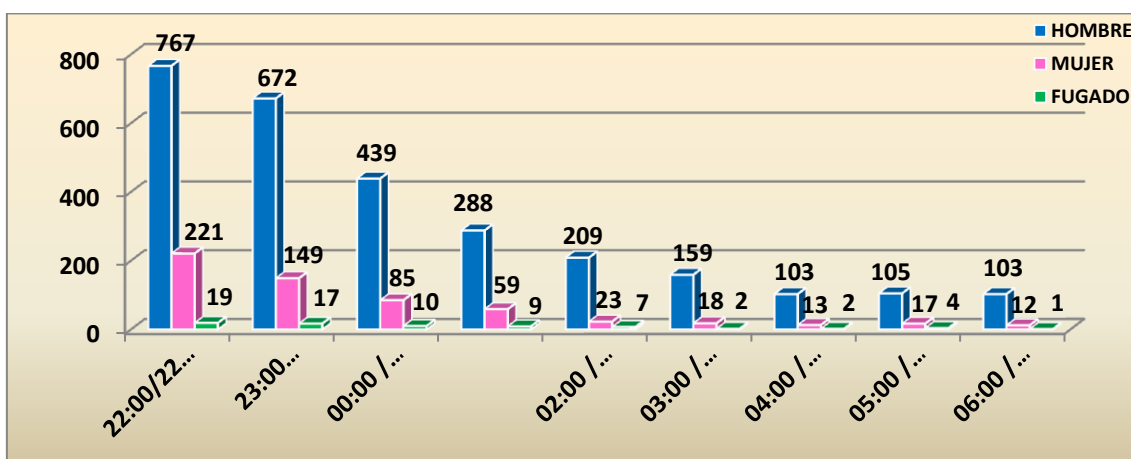
- **Gráfica 205: la franja horaria en la que se producen más implicados en los accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta en el turno de tarde tanto en hombres como mujeres corresponde a la de: 19:00 a 20:00 con 1621 h. y 468 m; y en la que menos de las 21:00 hasta las 22:00 en hombres con 1038 y en las mujeres desde las 15:00 a 16:00 con 330 implicadas.**

TURNOS DE NOCHE

FRANJA HORARIA	Nº AT (2000-2012)	SEXO IMPLICADOS	SUBTOTAL	TOTAL
22:00/22:59	546 26%	Hombre	767	1007 28.7%
		Mujer	221	
		Fugados	19	
23:00/23:59	462 22%	Hombre	672	838 23.9%
		Mujer	149	
		Fugados	17	
00:00/00:59	317 15.1%	Hombre	439	534 15.2%
		Mujer	85	
		Fugados	10	
01:00/01:59	223 10.6%	Hombre	288	356 10.1
		Mujer	59	
		Fugados	9	
02:00/02:59	155 7.4%	Hombre	209	239 6.8%
		Mujer	23	
		Fugados	7	
03:00/03:59	123 5.9%	Hombre	159	179 5.1%
		Mujer	18	
		Fugados	2	
04:00/04:59	89 4.2%	Hombre	103	118 3.4%
		Mujer	13	
		Fugados	2	
05:00/05:59	98 4.7	Hombre	105	126 3.6%
		Mujer	17	
		Fugados	4	
06:00/06:59	88 4.2%	Hombre	103	116 3.3%
		Mujer	12	
		Fugados	1	
TOTAL	2101		3513	3513

Datos de referencia “%” el total de accidentes e implicados

Tabla 108: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno noche” y sexos.

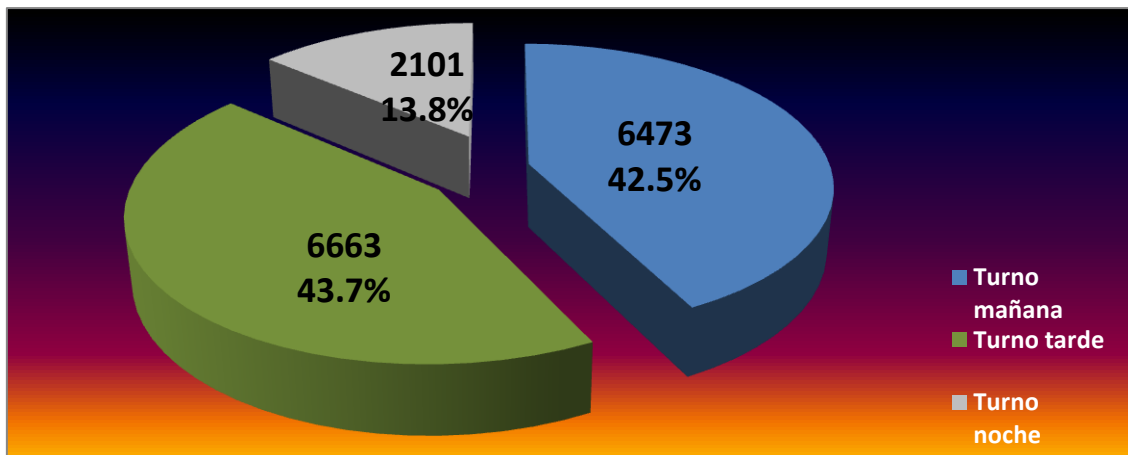


- Gráfica 206: la franja horaria en la que se producen más implicados en los accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta en el turno de noche, tanto en hombres como mujeres corresponde a la de: 22:00 a 23:00 con 767 h. y 221 m; y en la que menos de las 6:00 hasta las 7:00 con 103 h. y 12 m.

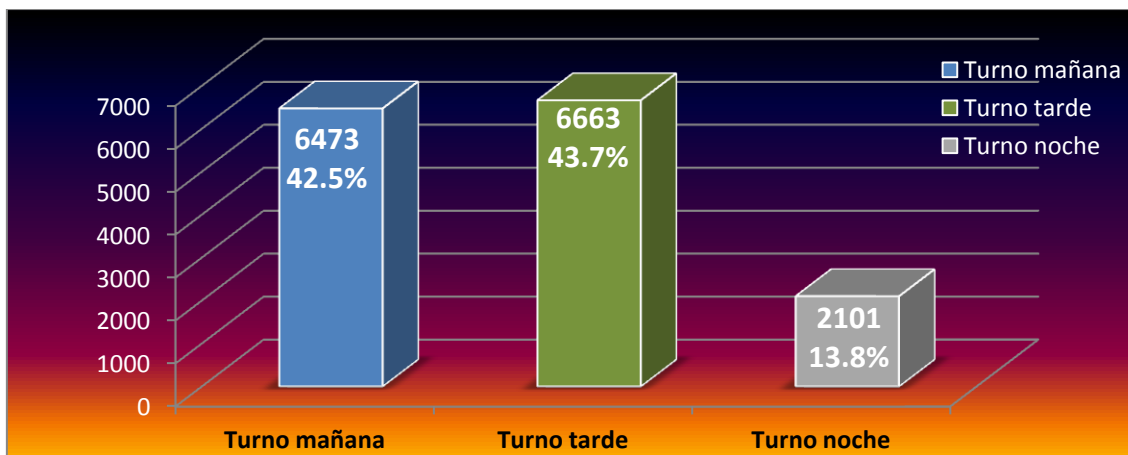
Total accidentes	Turno mañana	Turno tarde	Turno noche	Total
2000 -2012	6473	6663	2101	15237
%	42.5	43.7	13.8	

Datos de referencia “%” el total de accidentes.

Tabla 109: total AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turnos de trabajo”.



- Gráfica 207: la franja horaria en la que se producen más accidentes de tráfico en la ciudad de Ceuta corresponde al turno de tarde con 6663 accidentes.

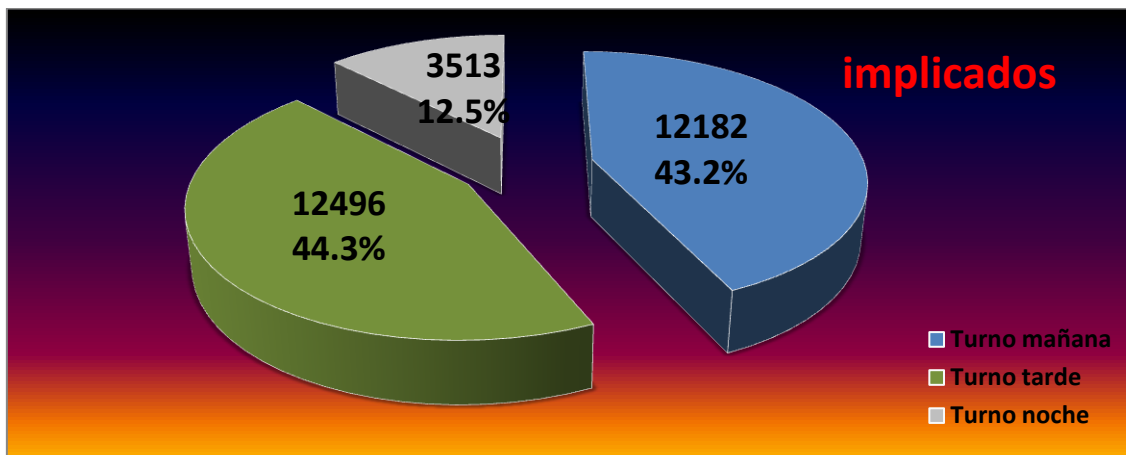


- Gráfica 208: el turno de tarde con el 44% de los accidentes es la franja horaria donde se obtienen los mayores registros, mientras que en el de noche con un 14% el que menos.

Total implicados	Turno mañana	Turno tarde	Turno noche	Total
total	12182	12496	3513	28191
%	43.2	44.3	12.5	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 110: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turnos de trabajo”.

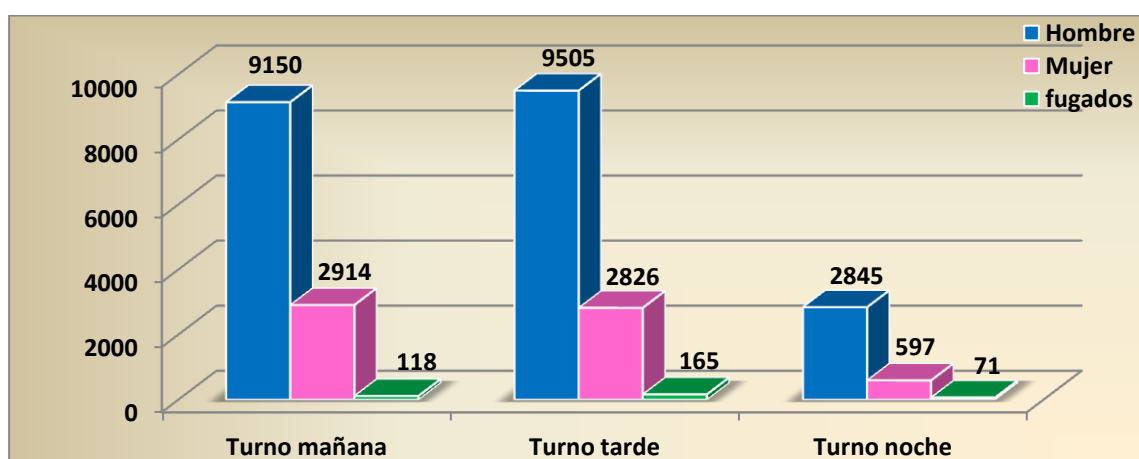


- Gráfica 209: la franja horaria en la que se producen más implicados en los accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta corresponde al turno de tarde con el 44%, seguido del de mañana con el 43 y el de noche con el 12.5%.

Sexo implicados	Turno mañana	Turno tarde	Turno noche	Total implicados
Hombre	9150	9505	2845	21500
%	32.5	33.7	10.1	76.3
Mujer	2914	2826	597	6337
%	10.3	10	2.1	22.5
fugados	118	165	71	354
%	0.4	0.6	0.2	1.3
total	12182	12496	3513	28191
%	43.2	44.3	12.5	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 111: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turnos de trabajo” y sexos.



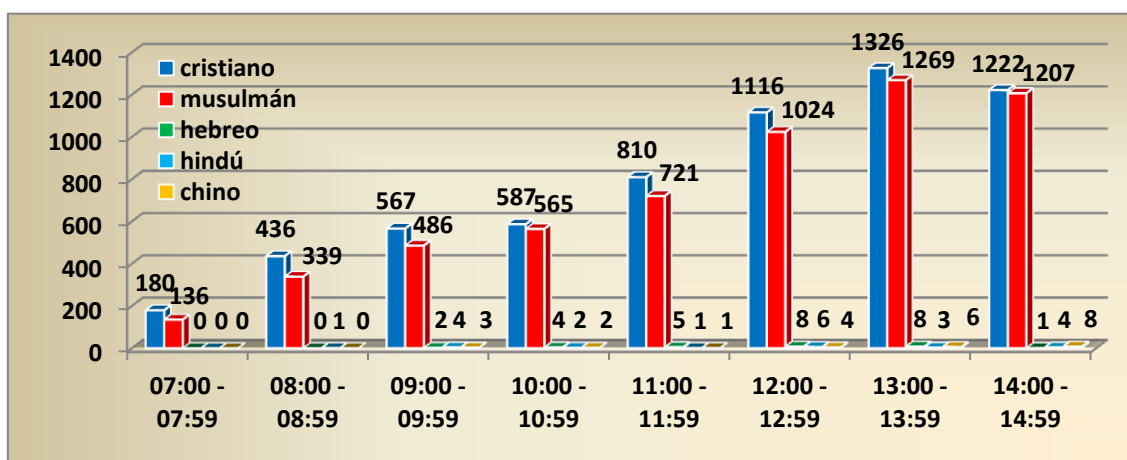
- Gráfica 210: en hombres implicados en accidentes de tráfico, el turno de tarde es el que más valores registra, mientras que en las mujeres es en el de mañana.

➤ **Turno 1º: MAÑANA (franja horaria 07:00 – 14:59 h.)**

TURNO MAÑANA	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
07:00 -07:59	180	136	0	0	0	316
%	2.9	2.4	0	0	0	2.6
08:00 -08:59	436	339	0	1	0	776
%	7	5.9	0	4.8	0	6.4
09:00 -09:59	567	486	2	4	3	1062
%	9.1	8.5	7.1	19	12.5	8.8
10:00 -10:59	587	565	4	2	2	1160
%	9.4	9.8	14.3	9.5	8.3	9.6
11:00 -11:59	810	721	5	1	1	1538
%	13	12.5	17.9	4.8	4.2	12.7
12:00 -12:59	1116	1024	8	6	4	2158
%	17.9	17.8	28.6	28.6	16.7	17.9
13:00 -13:59	1326	1269	8	3	6	2612
%	21.2	22.1	28.6	14.3	25	21.7
14:00 -14:59	1222	1207	1	4	8	2442
%	19.6	21	3.6	19	33.3	20.2
total	6244	5747	28	21	24	12064
%	51.8	47.6	0.2	0.2	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados y cultura.

Tabla 112: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turnos de mañana” y cultura.

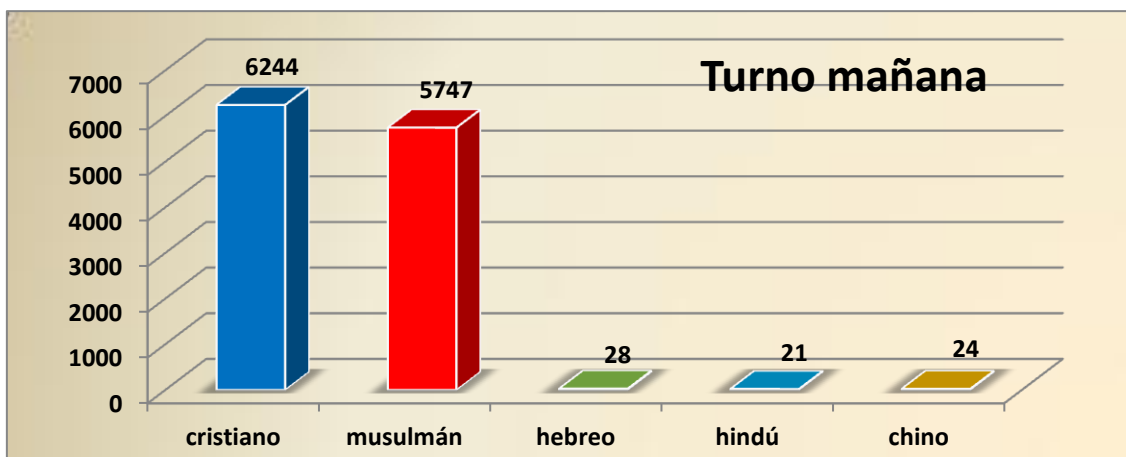


- Gráfica 211: en la franja horaria del turno de mañana los cristianos son los que alcanzan mayores valores de implicación; mientras que los hindúes son los que menos.

TURNO MAÑANA	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
total	6244	5747	28	21	24	12064
%	51.8	47.6	0.23	0.17	0.20	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 113: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turnos de mañana” y cultura.

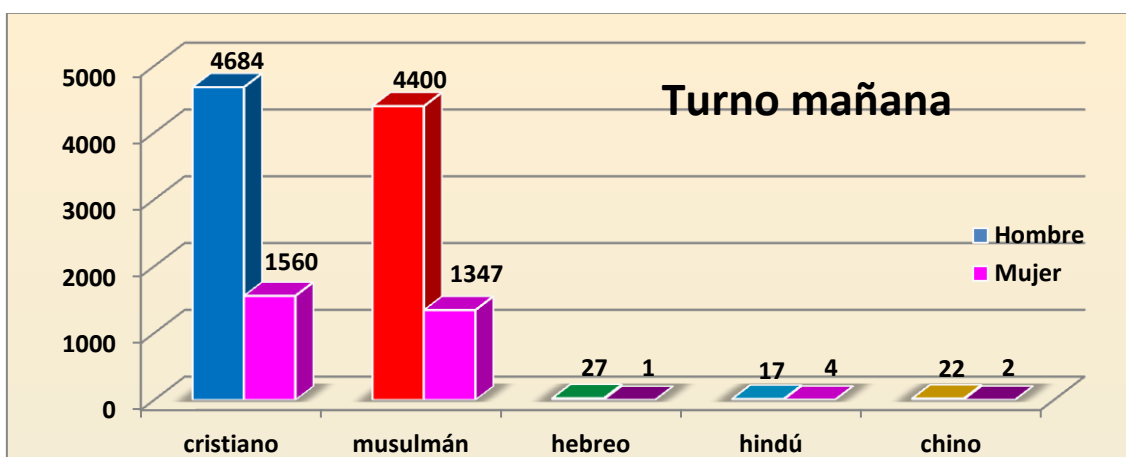


- Gráfica 212: en la franja horaria del turno de mañana los cristianos son los que alcanzan mayores valores de implicación con un 52%; mientras que los hindúes son los que menos con un 0.17%.

07:00 -14:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	4684	4400	27	17	22	9150
%	75	76.6	96.4	81	91.7	75.8
Mujer	1560	1347	1	4	2	2914
%	25	23.4	0.6	19	8.3	24.2
Total	6244	5747	28	21	24	12064
%	51.8	47.6	0.2	0.2	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados y cultura

Tabla 114: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turnos de mañana”, cultura y sexos.



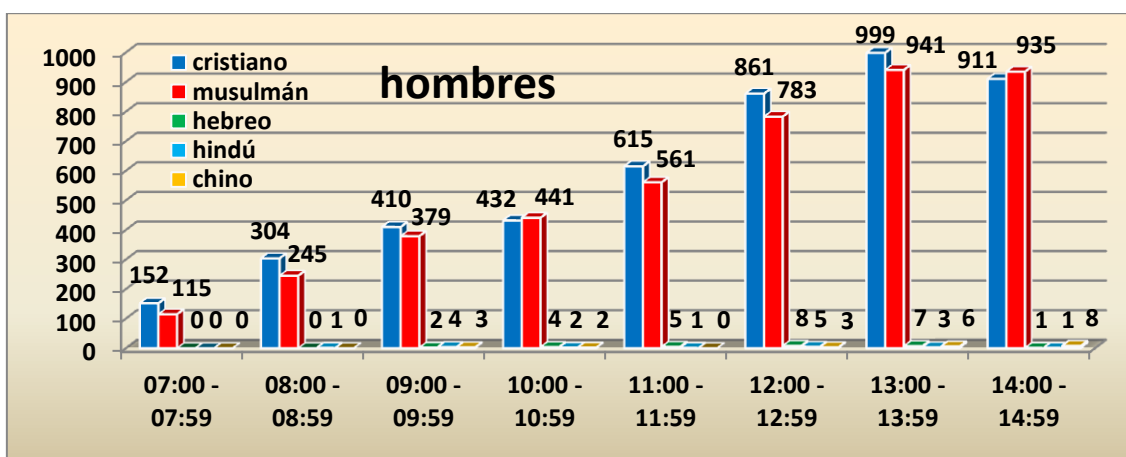
- Gráfica 213: en la franja horaria del turno de mañana los cristianos (hombres y mujeres) son los que alcanzan mayores valores de implicación con un 52%; mientras que igualmente el sexo hindú es el que menos.



<b>hombres</b>	<i>cristiano</i>	<i>musulmán</i>	<i>hebreo</i>	<i>hindú</i>	<i>chino</i>	<i>total</i>
07:00 -07:59	152	115	0	0	0	267
%	3.2	2.6	0	0	0	2.9
08:00 -08:59	304	245	0	1	0	550
%	6.5	5.6	0	5.9	0	6
09:00 -09:59	410	379	2	4	3	798
%	8.8	8.6	7.4	23.5	13.6	8.7
10:00 -10:59	432	441	4	2	2	881
%	9.2	10	14.8	11.8	9.1	9.6
11:00 -11:59	615	561	5	1	0	1182
%	13.1	12.8	18.5	5.8	0	12.9
12:00 -12:59	861	783	8	5	3	1660
%	18.4	17.8	29.6	29.4	13.6	18.1
13:00 -13:59	999	941	7	3	6	1956
%	21.3	21.4	25.9	17.6	27.3	21.4
14:00 -14:59	911	935	1	1	8	1856
%	19.4	21.3	3.7	5.8	36.4	20.3
<b>total</b>	<b>4684</b>	<b>4400</b>	<b>27</b>	<b>17</b>	<b>22</b>	<b>9150</b>
%	51.2	48.1	0.3	0.2	0.2	

Datos de referencia "%" el total de implicados y cultura.

Tabla 115: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "turnos de mañana", hombres y cultura.

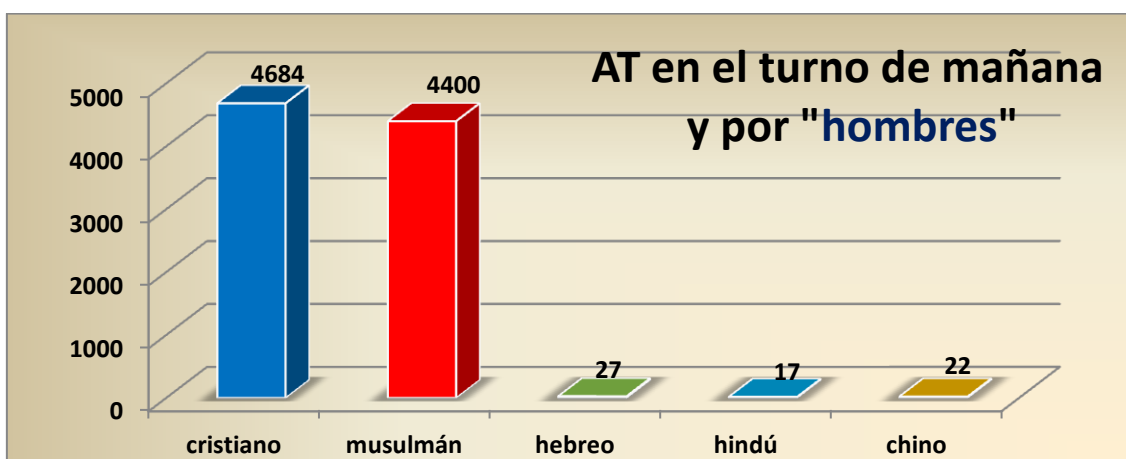


- Gráfica 214: en la franja horaria del turno de mañana los hombres cristianos son los que alcanzan mayores valores de implicación con un 51%; mientras que los hindúes son los que menos con un 0.2%.

<b>hombres</b>	<i>cristiano</i>	<i>musulmán</i>	<i>hebreo</i>	<i>hindú</i>	<i>chino</i>	<i>total</i>
<b>total</b>	<b>4684</b>	<b>4400</b>	<b>27</b>	<b>17</b>	<b>22</b>	<b>9150</b>
%	51.2	48.1	0.3	0.2	0.2	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 116: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "turnos de mañana", hombres y cultura.

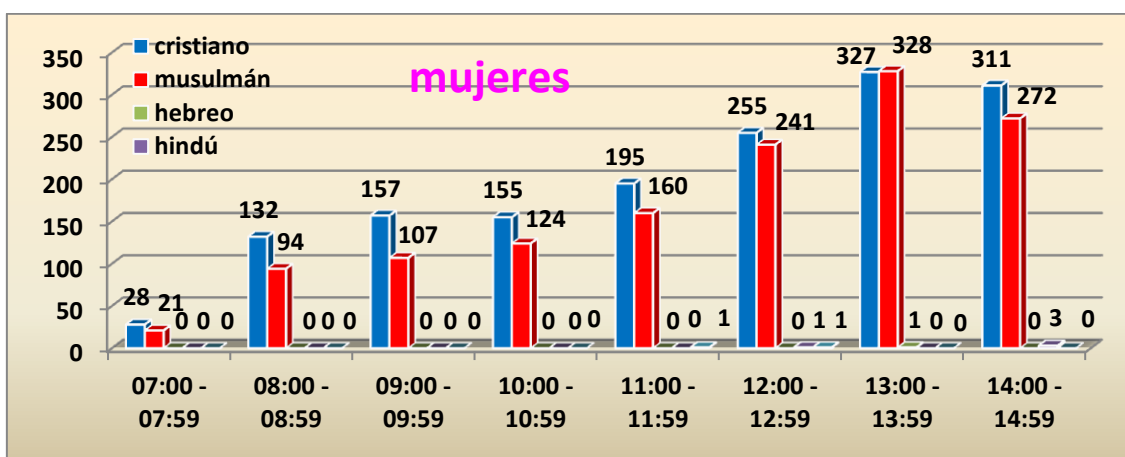


- Gráfica 215: en la franja horaria del turno de mañana los hombres cristianos son los que alcanzan mayores valores de implicación con un 51%; mientras que los hindúes son los que menos con un 0.2%.

<b>mujeres</b>	<b>cristiano</b>	<b>musulmán</b>	<b>hebreo</b>	<b>hindú</b>	<b>chino</b>	<b>total</b>
07:00 -07:59	28	21	0	0	0	49
%	1.8	1.6	0	0	0	1.7
08:00 -08:59	132	94	0	0	0	226
%	8.5	7	0	0	0	7.8
09:00 -09:59	157	107	0	0	0	264
%	10.1	7.9	0	0	0	9.1
10:00 -10:59	155	124	0	0	0	279
%	9.9	9.2	0	0	0	9.6
11:00 -11:59	195	160	0	0	1	356
%	12.5	12	0	0	50	12.2
12:00 -12:59	255	241	0	1	1	498
%	16.3	17.9	0	25	50	17.1
13:00 -13:59	327	328	1	0	0	656
%	21	24.4	100	0	0	22.5
14:00 -14:59	311	272	0	3	0	586
%	19.9	20.2	0	75	0	20.1
total	1560	1347	1	4	2	2914
%	5.3	46.2	0.03	0.1	0.07	

Datos de referencia "%" el total de implicados y cultura.

Tabla 117: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "turnos de mañana", mujeres y cultura.

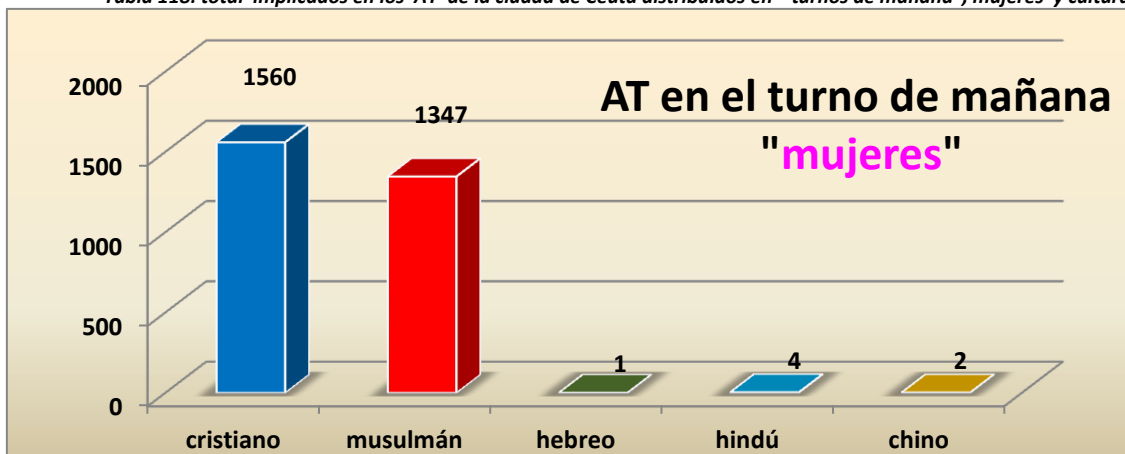


- Gráfica 216: en el turno de mañana las cristianas y musulmanas "mujeres" alcanzan los mayores valores de implicación en la franja horaria de 13:00 a 14:00

<b>mujeres</b>	<b>cristiano</b>	<b>musulmán</b>	<b>hebreo</b>	<b>hindú</b>	<b>chino</b>	<b>total</b>
total	1560	1347	1	4	2	2914
%	53.5	46.2	0.03	0.14	0.07	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 118: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "turnos de mañana", mujeres y cultura.

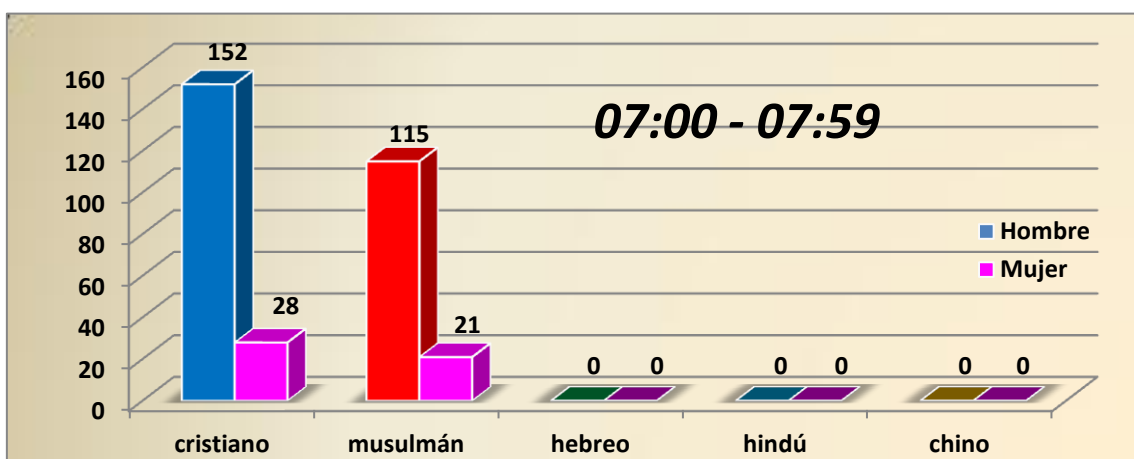


- Gráfica 217: en el turno de mañana las cristianas "mujeres" alcanzan los mayores valores de implicación; mientras que las hebreas las que menos.

- **Total accidente, franja horaria 07:00 – 07:59: .....194.**
- **Implicados: 319. Conductores fugados: 3**

07:00 -07:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	152	115	0	0	0	267
Mujer	28	21	0	0	0	49
Total	180	136	0	0	0	316

Tabla 119: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria" y cultura.

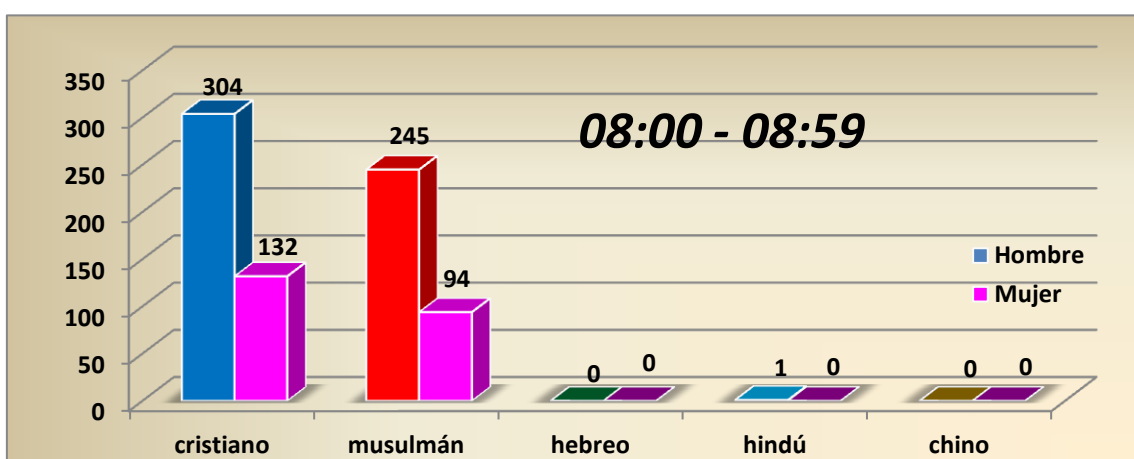


- **Gráfica 218: en la franja horaria de 7:00 a 7:59 el hombre y la mujer cristiana son los que obtienen los mayores valores de implicación.**

- **Total accidente, franja horaria 08:00 – 08:59: .....437.**
- **Implicados: 788. Conductores fugados: 12.**

08:00 -08:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	304	245	0	1	0	550
Mujer	132	94	0	0	0	226
Total	436	339	0	1	0	776

Tabla 120: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria" y cultura.

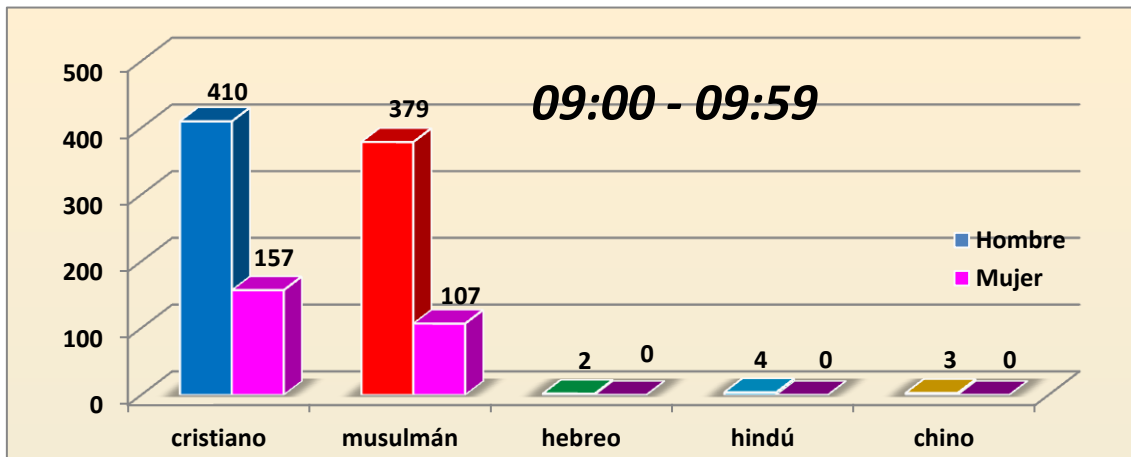


- **Gráfica 219: en la franja horaria de 8:00 a 8:59 el hombre y la mujer cristiana son los que obtienen los mayores valores de implicación.**

- **Total accidente, franja horaria 09:00 – 09:59: .....575.**
- **Implicados: 1072. Conductores fugados: 10.**

09:00 -09:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	410	379	2	4	3	798
Mujer	157	107	0	0	0	264
Total	567	486	2	4	3	1062

Tabla 121: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria" y cultura.

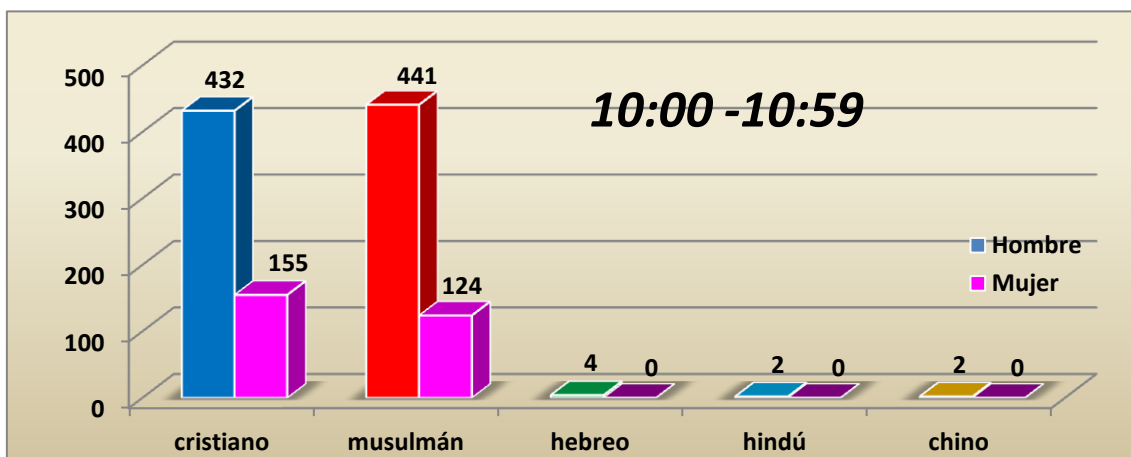


- **Gráfica 220: en la franja horaria de 9:00 a 9:59 el hombre y la mujer cristiana son los que obtienen los mayores valores de implicación.**

- **Total accidente, franja horaria 10:00 – 10:59: .....625.**
- **Implicados: 1171. Conductores fugados: 11.**

10:00 -10:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	432	441	4	2	2	881
Mujer	155	124	0	0	0	279
Total	587	565	4	2	2	1160

Tabla 122: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria" y cultura.

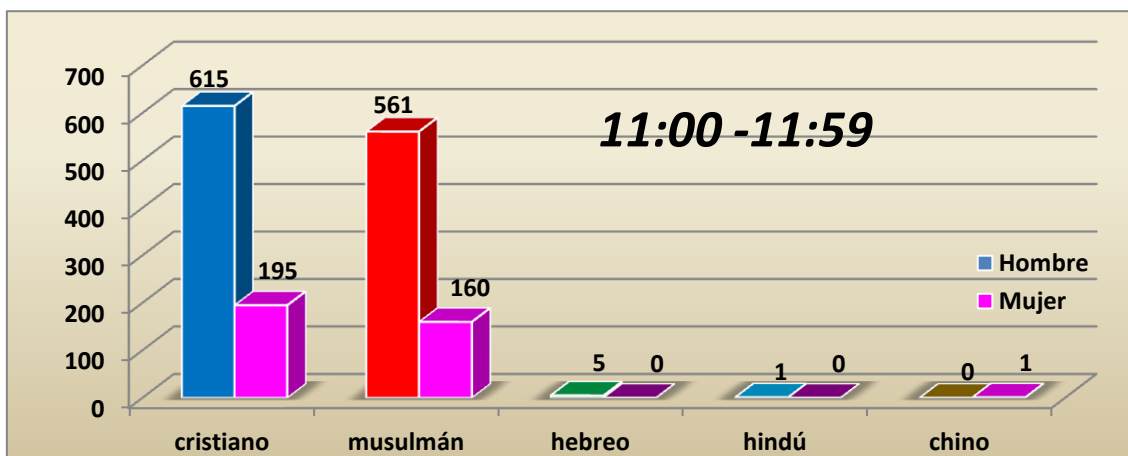


- **Gráfica 221: en la franja horaria de 10:00 a 10:59 el hombre musulmán y la mujer cristiana son los que obtienen los mayores valores de implicación.**

- **Total accidente, franja horaria 11:00 – 11:59: .....831.**
- **Implicados: 1554. Conductores fugados: 16**

11:00 -11:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	615	561	5	1	0	1182
Mujer	195	160	0	0	1	356
Total	810	721	5	1	1	1538

Tabla 123: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria" y cultura.

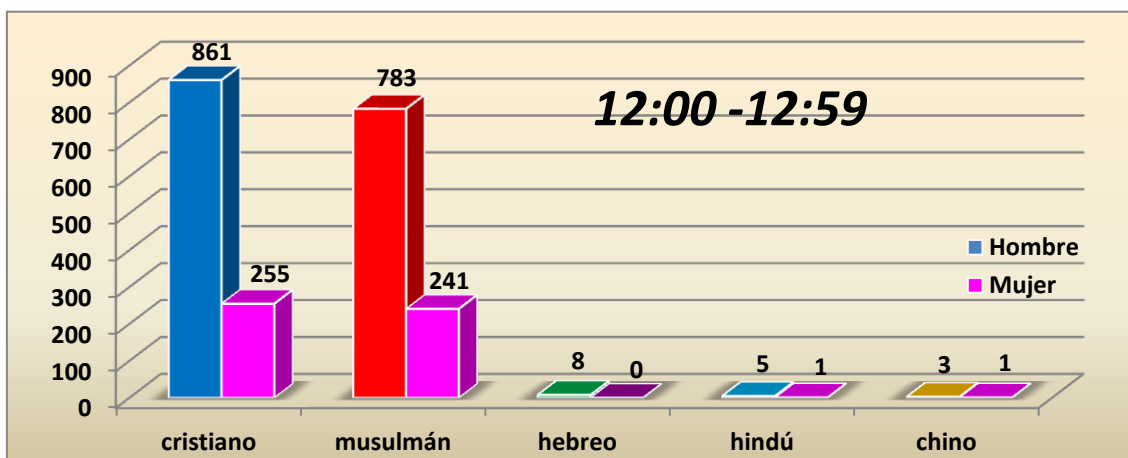


- **Gráfica 222: en la franja horaria de 11:00 a 11:59 el hombre y la mujer cristiana son los que obtienen los mayores valores de implicación.**

- **Total accidente, franja horaria 12:00 – 12:59: .....1147.**
- **Implicados: 2182. Conductores fugados: 24**

12:00- 12:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	861	783	8	5	3	1660
Mujer	255	241	0	1	1	498
Total	1116	1024	8	6	4	2158

Tabla 124: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria" y cultura.

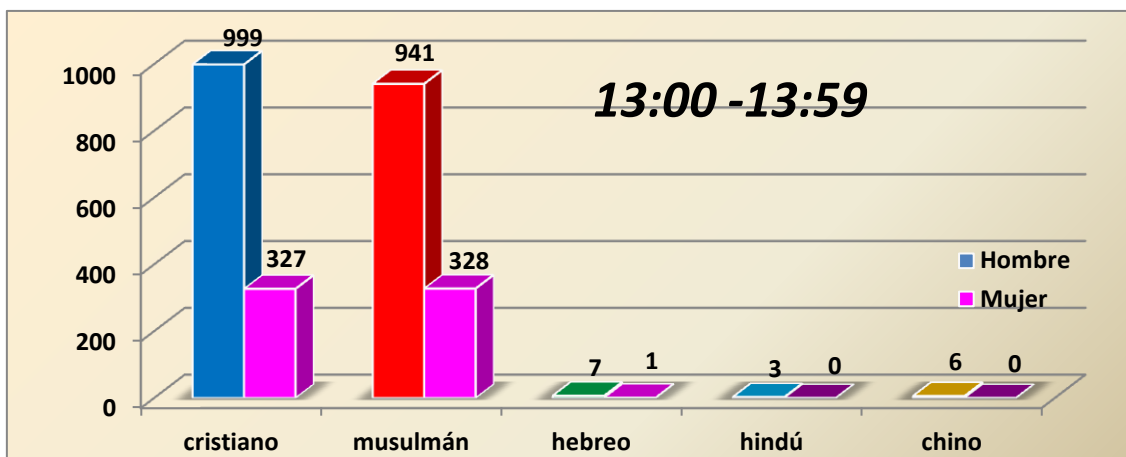


- **Gráfica 223: en la franja horaria de 12:00 a 12:59 el hombre y la mujer cristiana son los que obtienen los mayores valores de implicación.**

- **Total accidente, franja horaria 13:00 –13:59: .....1379.**
- **Implicados: 2633. Conductores fugados: 21.**

13:00 -13:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	999	941	7	3	6	1956
Mujer	327	328	1	0	0	656
Total	1326	1269	8	3	6	2612

Tabla 125: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “franja horaria” y cultura.

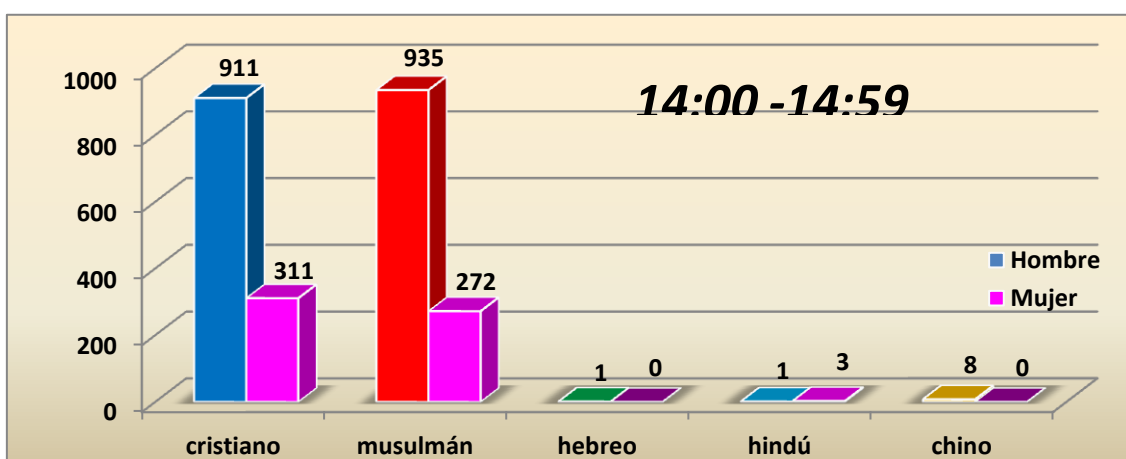


- **Gráfica 224: en la franja horaria de 13:00 a 13:59 el hombre cristiano y la mujer musulmana son los que obtienen los mayores valores de implicación.**

- **Total accidente, franja horaria 14:00 –14:59: .....1285.**
- **Implicados: 2463. Conductores fugados: 21.**

14:00 -14:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	911	935	1	1	8	1856
Mujer	311	272	0	3	0	586
Total	1222	1207	1	4	8	2442

Tabla 126: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “franja horaria” y cultura.

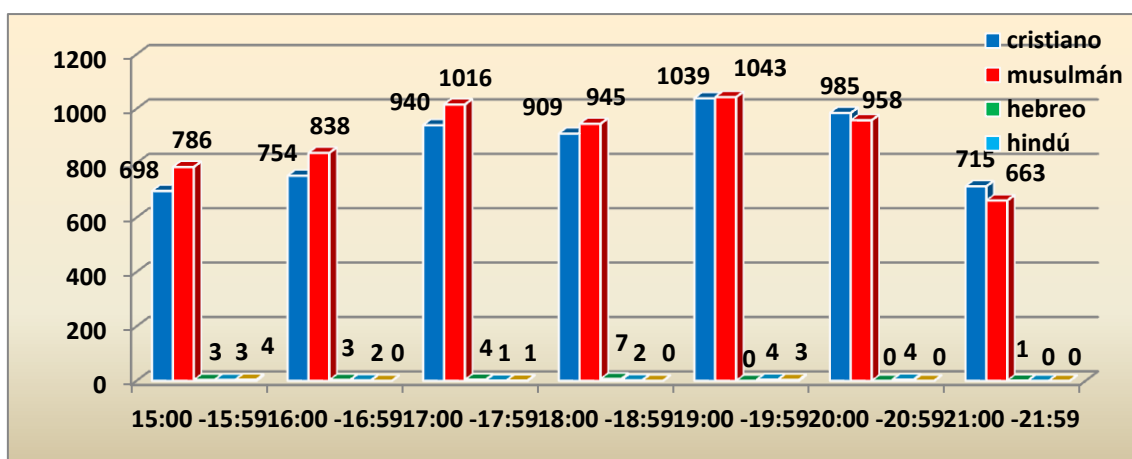


- **Gráfica 225: en la franja horaria de 14:00 a 14:59 el hombre musulmán y la mujer cristiana son los que obtienen los mayores valores de implicación.**

➤ **Turno 2º: TARDE (franja horaria 15:00 – 21:59 h.).**

TURNO TARDE	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
15:00 -15:59	698	786	3	3	4	1494
%	11.6	12.6	16.7	18.8	50	12.1
16:00 -16:59	754	838	3	2	0	1597
%	12.5	13.4	16.7	12.5	0	13
17:00 -17:59	940	1016	4	1	1	1962
%	15.6	16.3	22.2	6.3	12.5	15.9
18:00 -18:59	909	945	7	2	0	1863
%	15	15.1	38.9	12.5	0	15.1
19:00 -19:59	1039	1043	0	4	3	2089
%	17.2	16.7	0	25	37.5	16.9
20:00 -20:59	985	958	0	4	0	1947
%	16.3	15.3	0	25	0	15.8
21:00 -21:59	715	663	1	0	0	1379
%	11.8	10.6	5.6	0	0	11.2
TOTAL	6040	6249	18	16	8	12331
%	49	50.7	0.1	0.1	0.06	

Datos de referencia “%” el total de implicados y cultura  
 Tabla 127: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno tarde” y cultura.

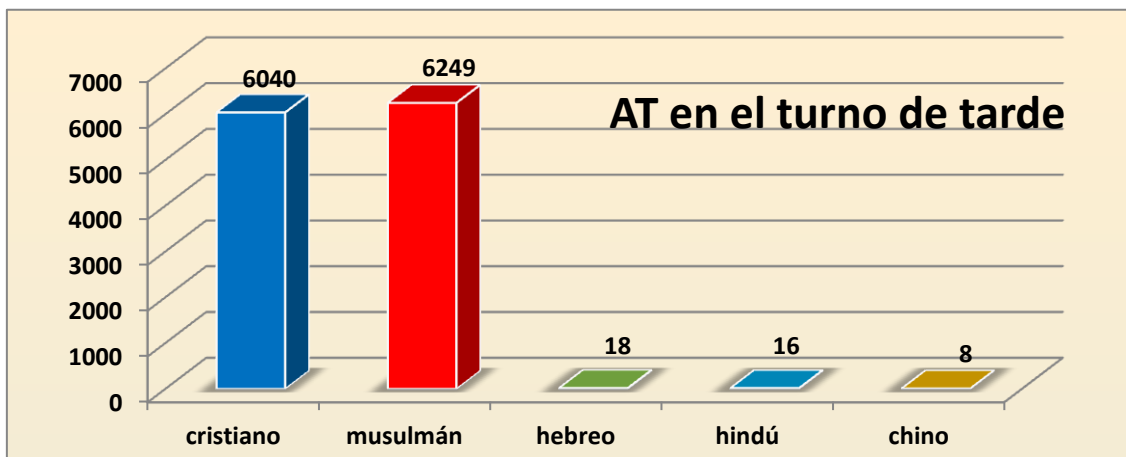


- Gráfica 226: en el turno de tarde los cristianos y musulmanes alcanzan su mayor implicación en el horario de 19:00 a 20:00; los hebreos en el de las 18:00 a 19:00; los hindúes en el de las 19:00 a 21:00 y los chinos en el de las 15:00 a 16:00.

TURNO TARDE	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
TOTAL	6040	6249	18	16	8	12331
%	49	50.68	0.15	0.13	0.06	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 128: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno tarde” y cultura.

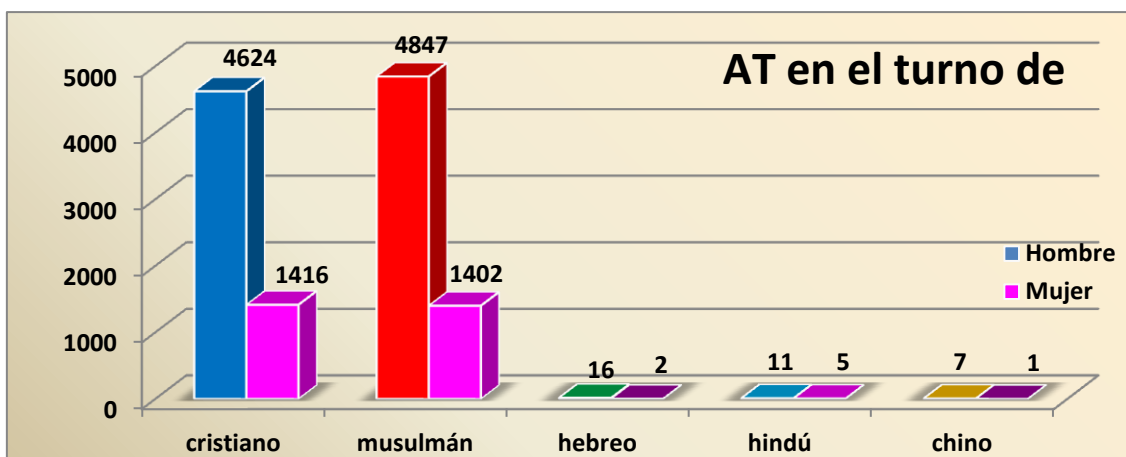


- Gráfica 227: en el turno de tarde los musulmanes alcanzan su mayor implicación con el 51% y los chinos el que menos con el 0.06%.

15:00 -21:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	4624	4847	16	11	7	9505
%	37.5	39.3	0.13	0.09	0.06	77.1
Mujer	1416	1402	2	5	1	2826
%	11.5	11.4	0.02	0.04	0	22.9
Total	6040	6249	18	16	8	12331

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 129: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno tarde”, sexos y cultura.



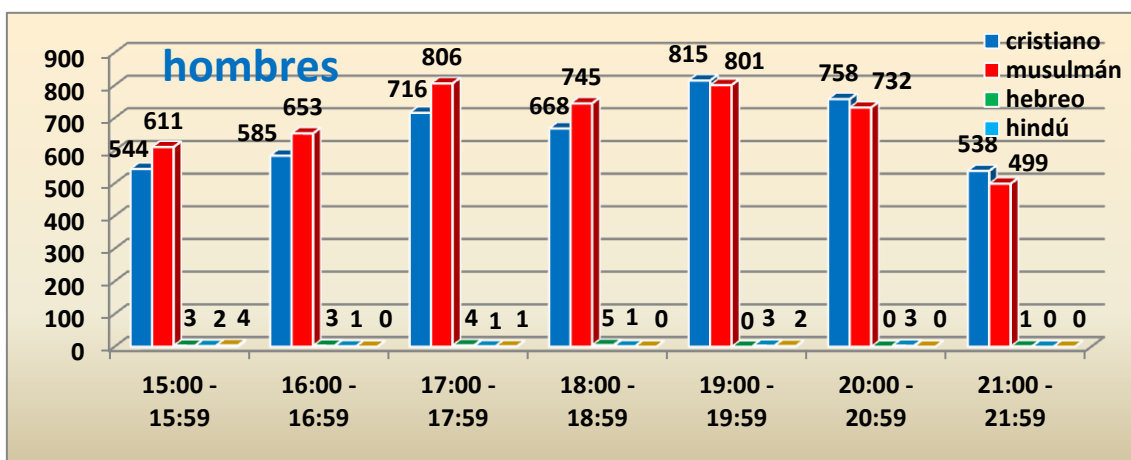
- Gráfica 228: en el turno de tarde los hombres musulmanes y las mujeres cristianas son las que obtienen mayores registros de implicación; mientras que el hombre y la mujer china los que menos.



<b>HOMBRES</b>	<i>cristiano</i>	<i>musulmán</i>	<i>hebreo</i>	<i>hindú</i>	<i>chino</i>	<i>total</i>
15:00 -15:59	544	611	3	2	4	1164
%	11.8	12.6	18.8	18.2	57.1	12.2
16:00 -16:59	585	653	3	1	0	1242
%	12.7	13.5	18.8	9.1	0	13.1
17:00 -17:59	716	806	4	1	1	1528
%	15.5	16.6	25	9.1	14.3	16.1
18:00 -18:59	668	745	5	1	0	1419
%	14.4	15.4	31.3	9.1	0	14.9
19:00 -19:59	815	801	0	3	2	1621
%	17.7	16.5	0	27.3	28.6	17.1
20:00 -20:59	758	732	0	3	0	1493
%	16.4	15.1	0	27.3	0	15.7
21:00 -21:59	538	499	1	0	0	1038
%	11.6	10.3	6.3	0	0	10.9
<b>TOTAL</b>	<b>4624</b>	<b>4847</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>9505</b>
%	48.6	51	0.2	0.1	0.07	

Datos de referencia “%” el total de implicados y cultura

Tabla 130: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno tarde”, hombres y cultura.

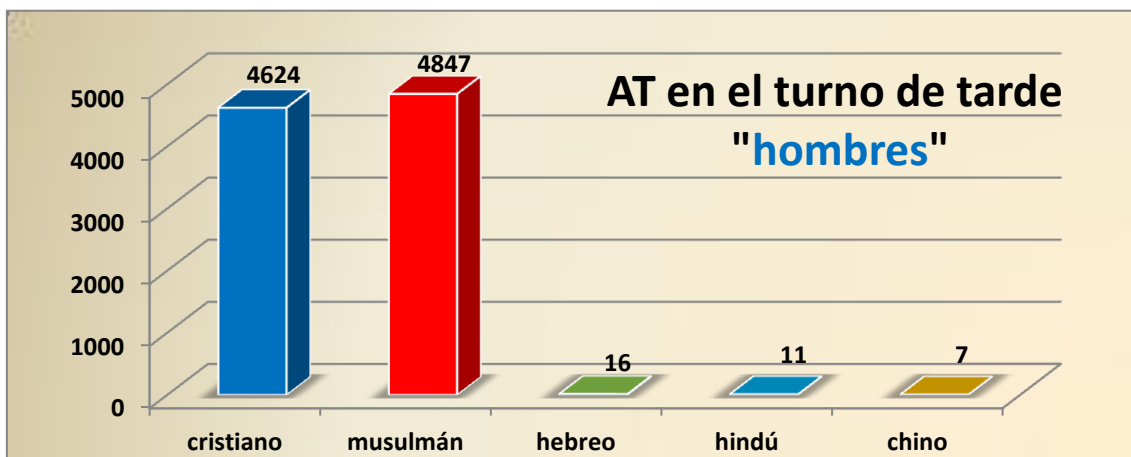


- Gráfica 229: en el turno de tarde los hombres cristianos alcanzan su mayor implicación en el horario de 19:00 a 20:00; los musulmanes alcanzan su mayor implicación en el horario de 17:00 a 18:00; los hebreos en el de las 18:00 a 19:00; los hindúes en el de las 19:00 a 21:00 y los chinos en el de las 15:00 a 16:00.

<b>HOMBRES</b>	<i>cristiano</i>	<i>musulmán</i>	<i>hebreo</i>	<i>hindú</i>	<i>chino</i>	<i>total</i>
<b>TOTAL</b>	<b>4624</b>	<b>4847</b>	<b>16</b>	<b>11</b>	<b>7</b>	<b>9505</b>
%	48.6	51	0.17	0.12	0.07	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 131: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno tarde”, hombres y cultura.

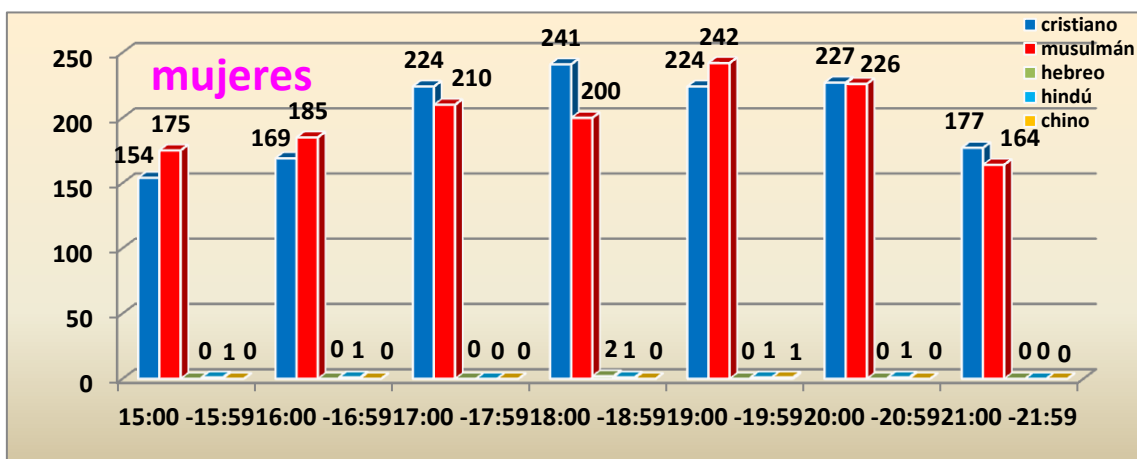


- Gráfica 230: durante el turno de tarde los musulmanes alcanzan la mayor implicación con el 51%.

MUJERES	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
15:00 -15:59	154	175	0	1	0	330
%	10.9	12.5	0	20	0	11.7
16:00 -16:59	169	185	0	1	0	355
%	11.9	13.2	0	20	0	12.6
17:00 -17:59	224	210	0	0	0	434
%	15.8	15	0	0	0	15.4
18:00 -18:59	241	200	2	1	0	444
%	17	14.3	100	20	0	15.7
19:00 -19:59	224	242	0	1	1	468
%	15.8	17.3	0	20	100	16.5
20:00 -20:59	227	226	0	1	0	454
%	16	16.1	0	20	0	16.1
21:00 -21:59	177	164	0	0	0	341
%	12.5	11.7	0	0	0	12.1
TOTAL	1416	1402	2	5	1	2826
%	50.1	49.6	0.07	0.2	0.03	

Datos de referencia “%” el total de implicados y cultura.

Tabla 132: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno tarde”, mujeres y cultura.

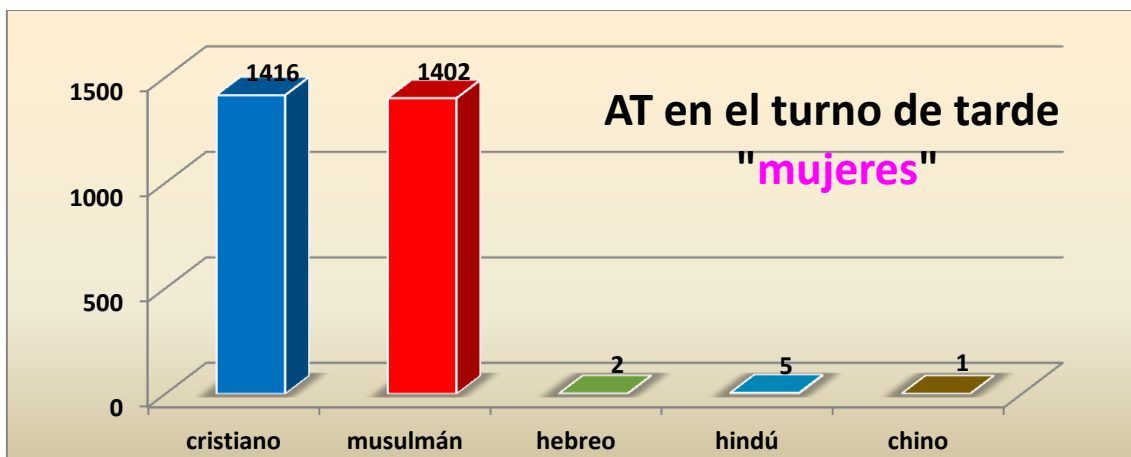


- Gráfica 231: en el turno de tarde las mujeres cristianas alcanzan su mayor implicación en el horario de 18:00 a 19:00; las musulmanas alcanzan su mayor implicación en el horario de 19:00 a 20:00; los hebreos en el de las 18:00 a 19:00; los hindúes en casi todas las franjas horarias tienen un implicado y los chinos en el de las 19:00 a 20:00.

MUJERES	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
TOTAL	1416	1402	2	5	1	2826
%	50.1	49.6	0.07	0.18	0.03	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 133: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno tarde”, mujeres y cultura.

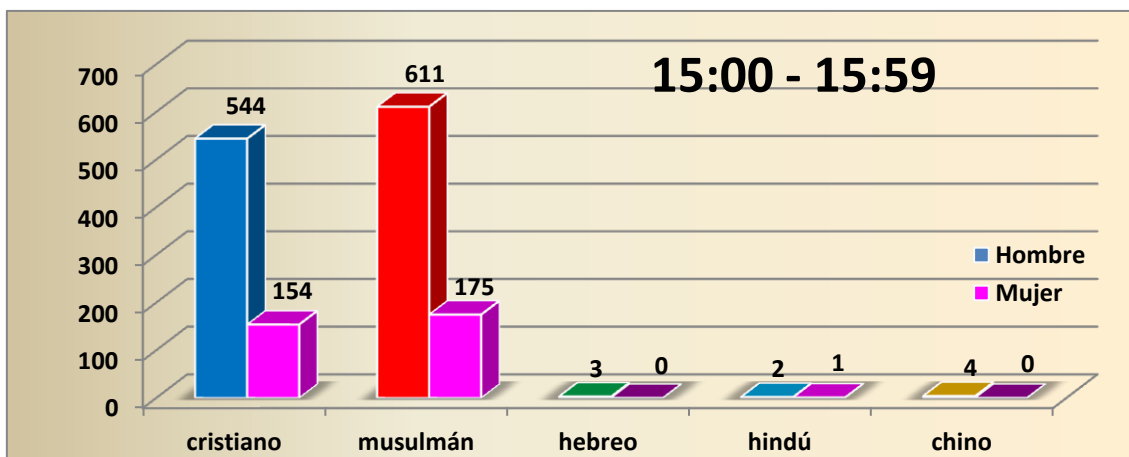


- Gráfica 232: en el turno de tarde las mujeres cristianas son las que obtienen una mayor implicación mientras que las chinas son las que menos.

- **Total accidente, franja horaria 15:00 –15:59: .....812.**
- **Implicados: 1512. Conductores fugados: 18**

15:00 -15:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	544	611	3	2	4	1164
Mujer	154	175	0	1	0	330
Total	698	786	3	3	4	1494

Tabla 134: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria", sexos y cultura.

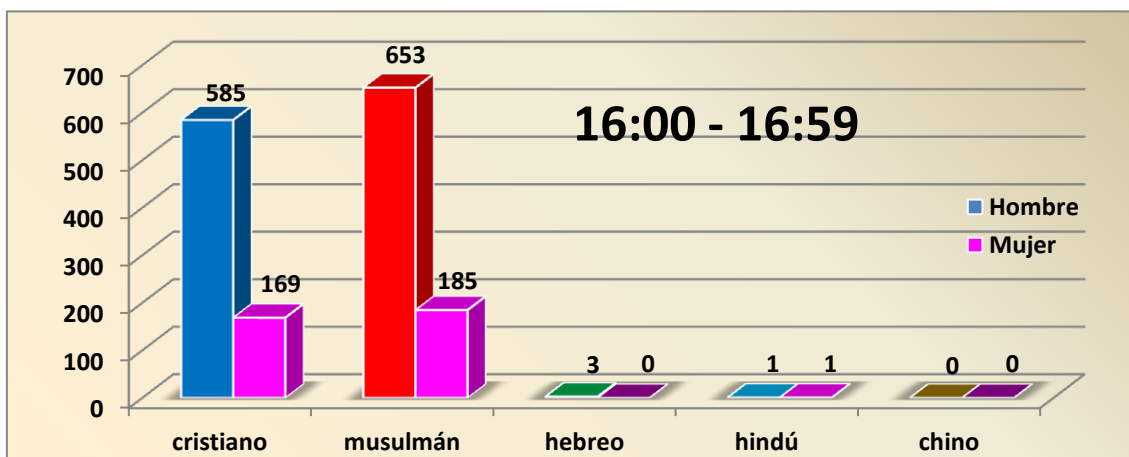


- **Gráfica 233: en la franja horaria de 15:00 a 15:59, los hombres y mujeres musulmanes alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres hindúes y las mujeres hebreas y chinas las que menos.**

- **Total accidente, franja horaria 16:00 –16:59: .....874.**
- **Implicados: 1621. Conductores fugados: 24.**

16:00 -16:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	585	653	3	1	0	1242
Mujer	169	185	0	1	0	355
Total	754	838	3	2	0	1597

Tabla 135: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria", sexos y cultura.

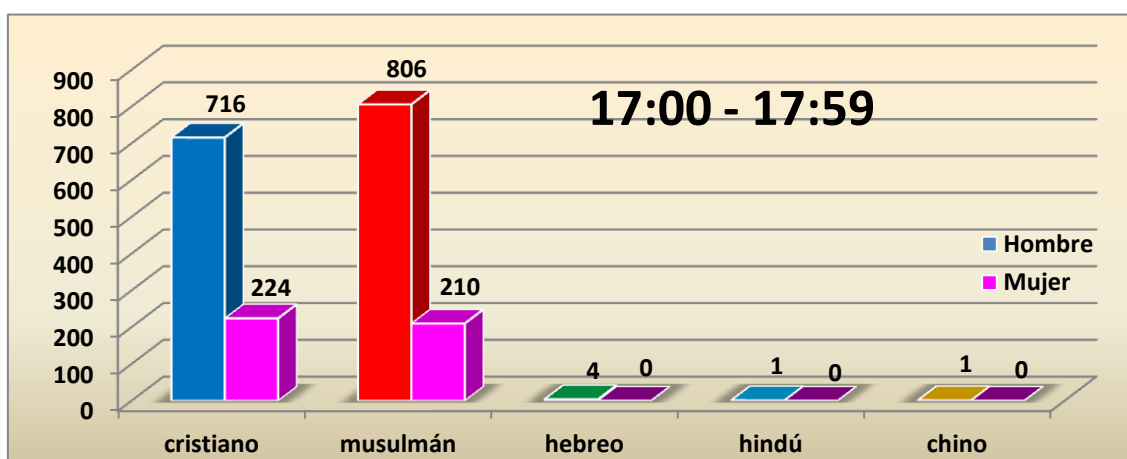


- **Gráfica 234: en la franja horaria de 16:00 a 16:59, los hombres y mujeres musulmanes alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres hindúes y las mujeres hebreas y chinas las que menos.**

- **Total accidente, franja horaria 17:00 –17:59: .....1056.**
- **Implicados: 1984. Conductores fugados: 22.**

17:00 -17:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	716	806	4	1	1	1528
Mujer	224	210	0	0	0	434
Total	940	1016	4	1	1	1962

Tabla 136: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria", sexos y cultura.

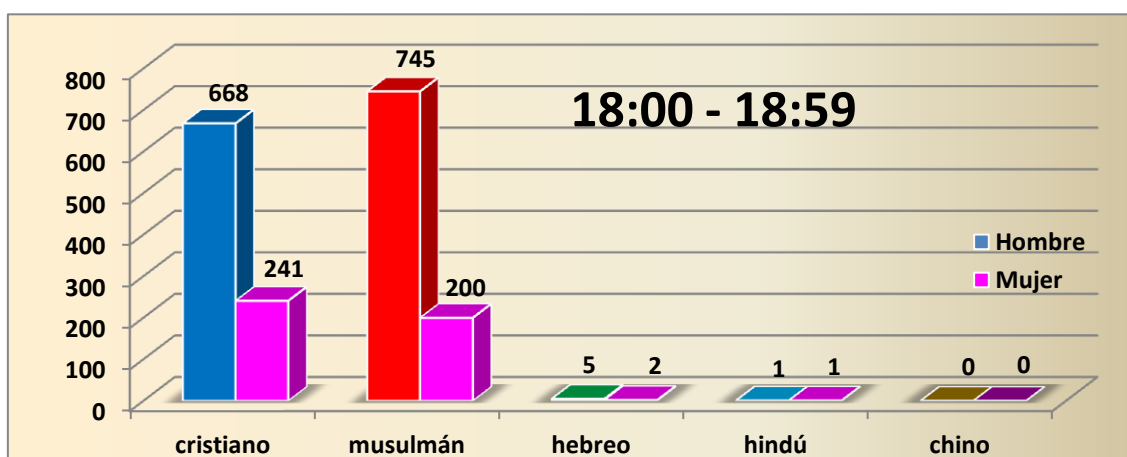


- **Gráfica 235: en la franja horaria de 17:00 a 17:59, los hombres musulmanes y las mujeres cristianas alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres hindúes y las mujeres hebreas y chinas las que menos.**

- **Total accidente, franja horaria 18:00 –18:59: .....1007.**
- **Implicados: 1886.**

18:00 -18:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	668	745	5	1	0	1419
Mujer	241	200	2	1	0	444
Total	909	945	7	2	0	1863

Tabla 137: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria", sexos y cultura.

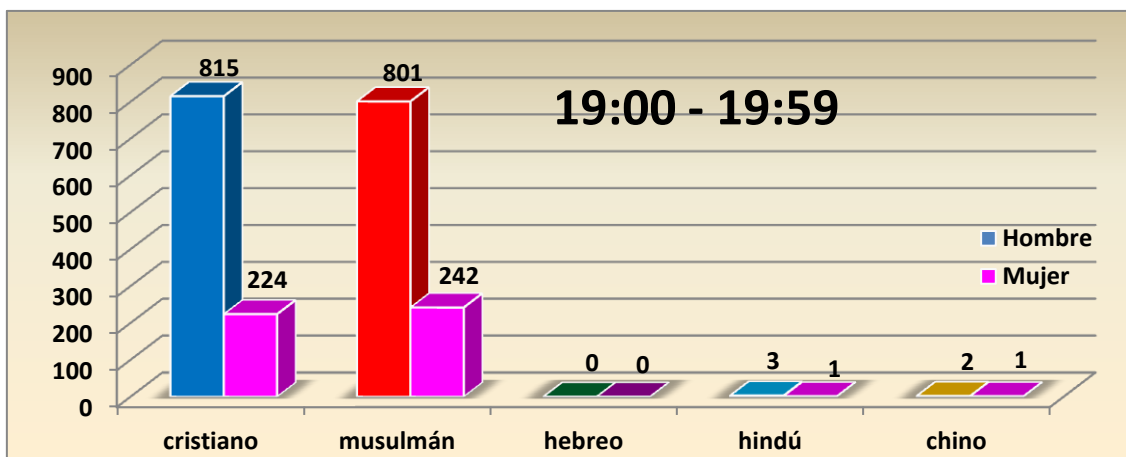


- **Gráfica 236: en la franja horaria de 18:00 a 18:59, los hombres musulmanes y las mujeres cristianas alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres hindúes y las mujeres chinas las que menos.**

- **Total accidente, franja horaria 19:00 –19:59: .....1129.**
- **Implicados: 2120. Conductores fugados: 31.**

19:00 -19:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	815	801	0	3	2	1621
Mujer	224	242	0	1	1	468
Total	1039	1043	0	4	3	2089

Tabla 138: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria", sexos y cultura.

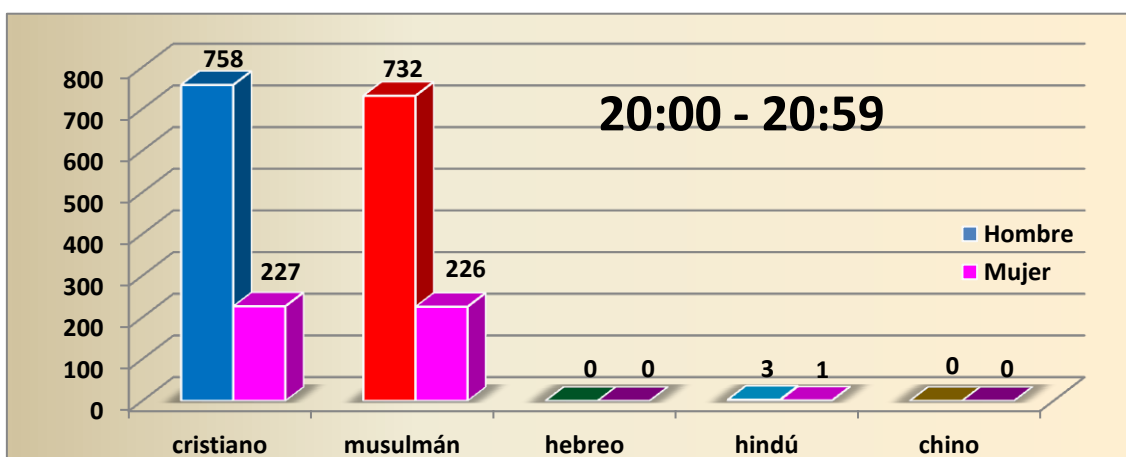


- **Gráfica 237: en la franja horaria de 19:00 a 19:59, los hombres cristianos y las mujeres musulmanas alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres hebreos y las mujeres hebreas las que menos.**

- **Total accidente, franja horaria 20:00 –20:59: .....1050.**
- **Implicados: 1980.**

20:00 -20:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	758	732	0	3	0	1493
Mujer	227	226	0	1	0	454
Total	985	958	0	4	0	1947

Tabla 139: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria", sexos y cultura.

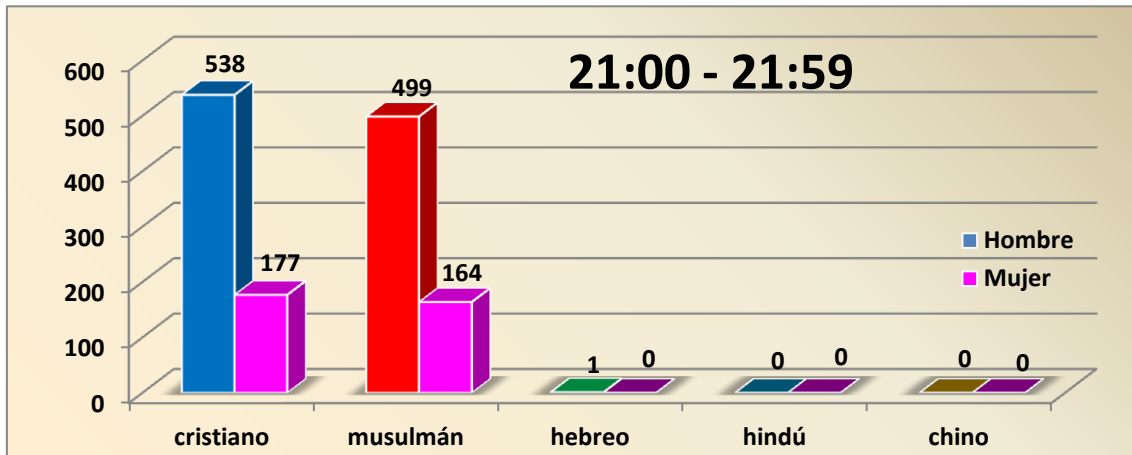


- **Gráfica 238: en la franja horaria de 20:00 a 20:59, los hombres y mujeres cristianos alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres y mujeres hebreos y chinas las que menos.**

- **Total accidente, franja horaria 21:00 –21:59:.....735.**
- **Implicados: 1393. Conductores fugados: 14.**

21:00 -21:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	538	499	1	0	0	1038
Mujer	177	164	0	0	0	341
Total	715	663	1	0	0	1379

Tabla 140: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria", sexos y cultura.

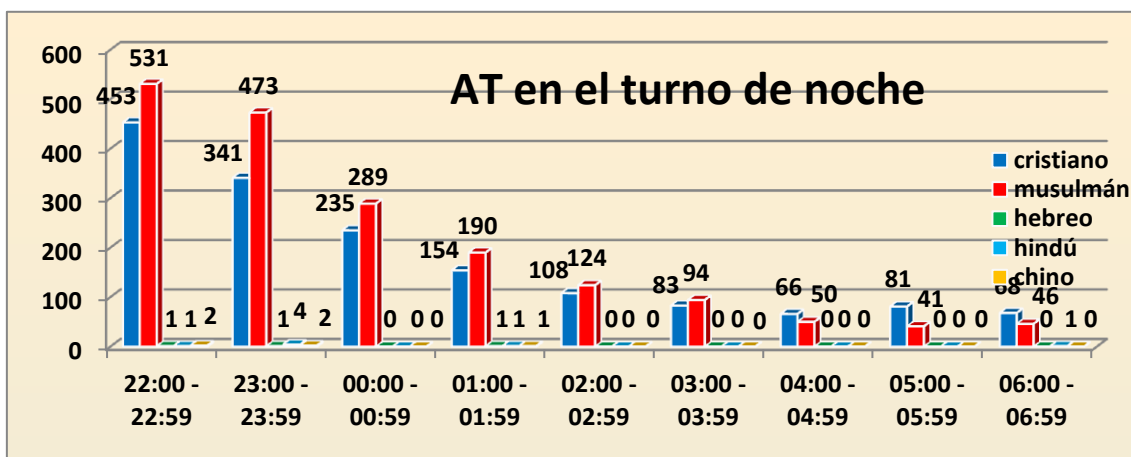


- **Gráfica 239: en la franja horaria de 21:00 a 21:59, los hombres y mujeres cristianas alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres y mujeres hindúes y chinas las que menos.**

➤ **Turno 3º: NOCHE (franja horaria 22:00 -06:59 h.).**

TURNO NOCHE	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
22:00 -22:59	453	531	1	1	2	988
%	28.5	51.2	33.3	14.3	40	28.7
23:00 -23:59	341	473	1	4	2	821
%	21.5	25.7	33.3	57.1	40	23.9
00:00 -00:59	235	289	0	0	0	524
%	14.8	15.7	0	0	0	15.2
01:00 -01:59	154	190	1	1	1	347
%	9.7	10.3	33.3	14.3	20	10.1
02:00 -02:59	108	124	0	0	0	232
%	6.8	6.7	0	0	0	6.7
03:00 -03:59	83	94	0	0	0	177
%	5.2	5.1	0	0	0	5.1
04:00 -04:59	66	50	0	0	0	116
%	4.1	2.7	0	0	0	3.4
05:00 -05:59	81	41	0	0	0	122
%	5.1	2.2	0	0	0	3.5
06:00 -06:59	68	46	0	1	0	115
%	4.3	2.5	0	14.3	0	3.3
<b>TOTAL</b>	<b>1589</b>	<b>1838</b>	<b>3</b>	<b>7</b>	<b>5</b>	<b>3442</b>
%	46.2	54.4	0.1	0.2	0.1	

Datos de referencia “%” el total de implicados y cultura  
 Tabla 141: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno noche” y cultura.

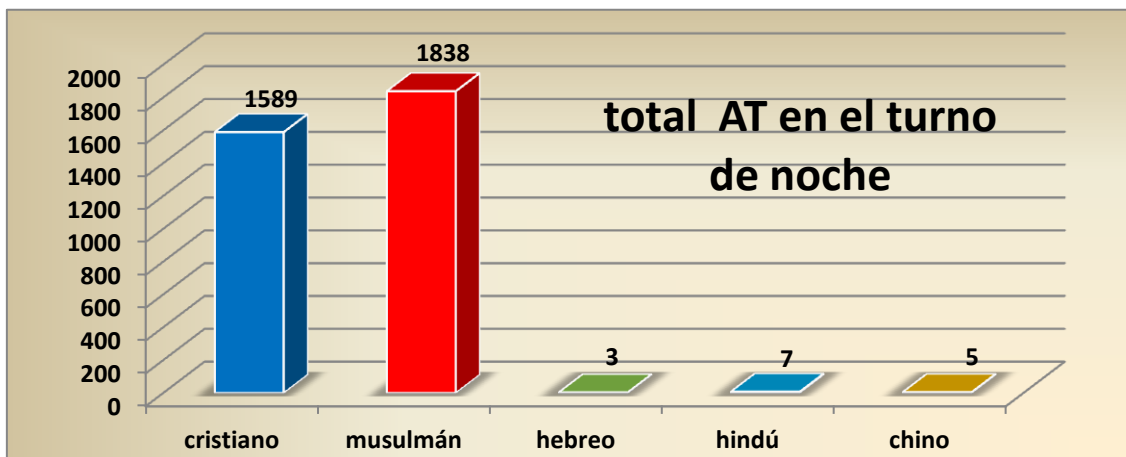


- Gráfica 240: en el turno de noche los cristianos alcanzan su mayor implicación en el horario de 22:00 a 23:00; las musulmanas alcanzan su mayor implicación en el horario de 22:00 a 23:00; los hebreos en la de 22:00 a 24:00; los hindúes de 23:00 a 24:00 y las chinas de 22:00 a 24:00.

TURNOS NOCHE	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
TOTAL	1589	1838	3	7	5	3442
%	46.2	53.4	0.09	0.2	0.1	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 142: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno noche” y cultura.

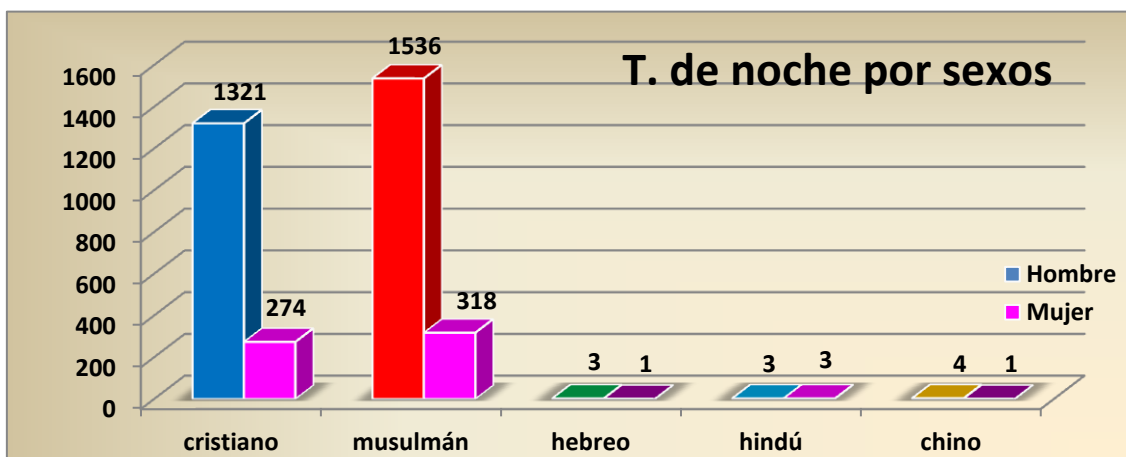


- Gráfica 241: en el turno de noche los musulmanes alcanzan el mayor registro de implicación y los hebreos el que menos.

22:00 -06:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	1321	1536	3	3	4	2867
%	38.1	44.3	0.09	0.09	0.11	82.8
Mujer	274	318	1	3	1	597
%	4.24	9.18	0.02	0.09	0.02	17.2
Total	1595	1854	4	6	5	3464

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 143: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno noche”, sexos y cultura.



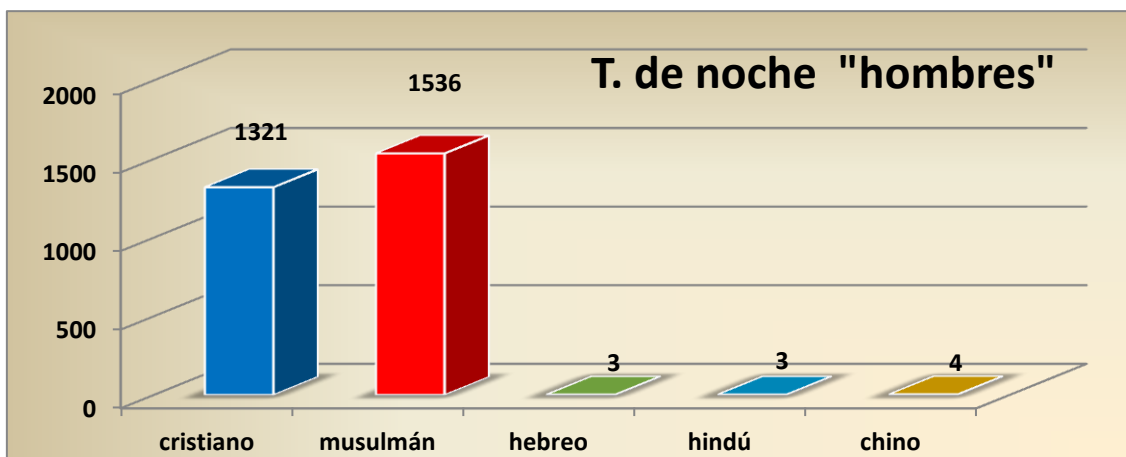
- Gráfica 242: en el turno de noche los hombres y mujeres musulmanes alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres hebreos e hindúes y las mujeres hebreas y chinas las que menos.



HOMBRES	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
TOTAL	1321	1536	3	3	4	2867
%	46.1	53.6	0.1	0.1	0.14	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 144: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno noche”, hombres y cultura.

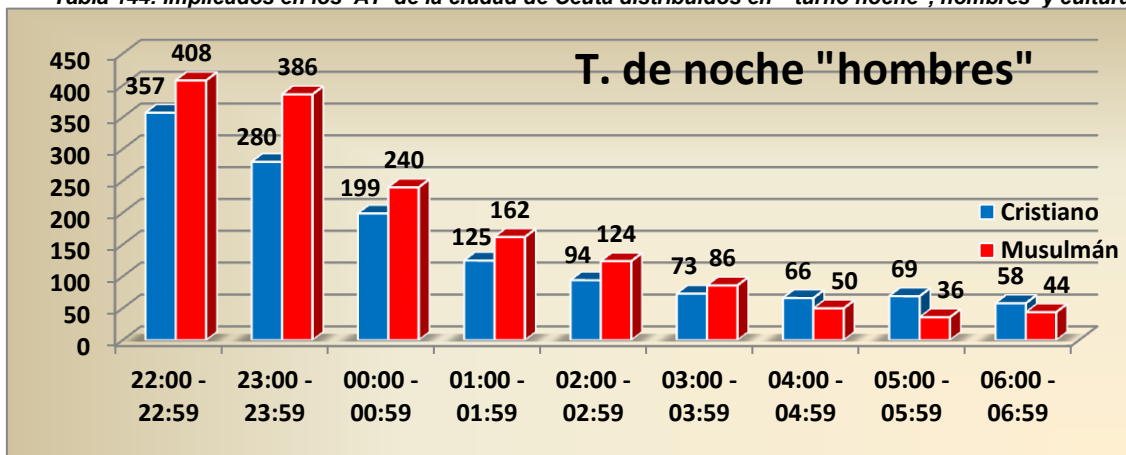


- Gráfica 243: en el turno de noche los hombres musulmanes alcanzan los mayores registros de implicación; mientras que los hebreos e hindúes los que menos.

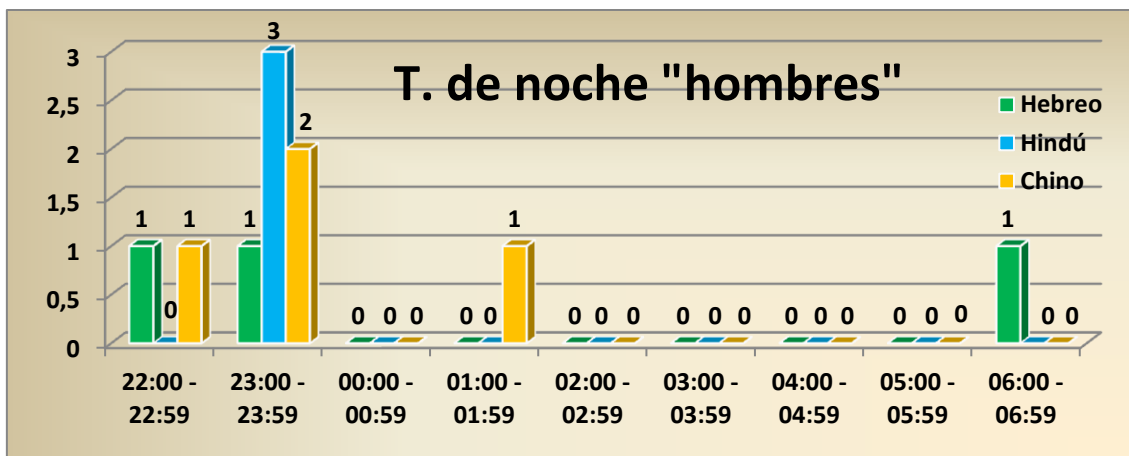
HOMBRES	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
22:00 -22:59	357	408	1	0	1	767
%	27	26.6	33.3	0	25	26.8
23:00 -23:59	280	386	1	3	2	672
%	21.2	25.1	33.3	100	50	23.4
00:00 -00:59	199	240	0	0	0	439
%	15.1	15.6	0	0	0	15.3
01:00 -01:59	125	162	0	0	1	288
%	9.5	10.5	0	0	25	10
02:00 -02:59	94	124	0	0	0	218
%	7.1	8.1	0	0	0	7.6
03:00 -03:59	73	86	0	0	0	159
%	5.5	5.6	0	0	0	5.5
04:00 -04:59	66	50	0	0	0	116
%	5	3.3	0	0	0	4
05:00 -05:59	69	36	0	0	0	105
%	5.2	2.3	0	0	0	3.7
06:00 -06:59	58	44	1	0	0	103
%	4.4	2.9	33.3	0	0	3.6
TOTAL	1321	1536	3	3	4	2867
%	46.1	53.6	0.1	0.1	0.1	

Datos de referencia “%” el total de implicados y cultura

Tabla 144: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno noche”, hombres y cultura.



- Gráfica 244: en el turno de noche los hombres cristianos alcanzan su mayor implicación en el horario de 22:00 a 23:00; los musulmanes en el horario de 22:00 a 23:00; los hebreos en la de 22:00 a 24:00; los hindúes de 23:00 a 24:00 y las chinas de 23:00 a 24:00.

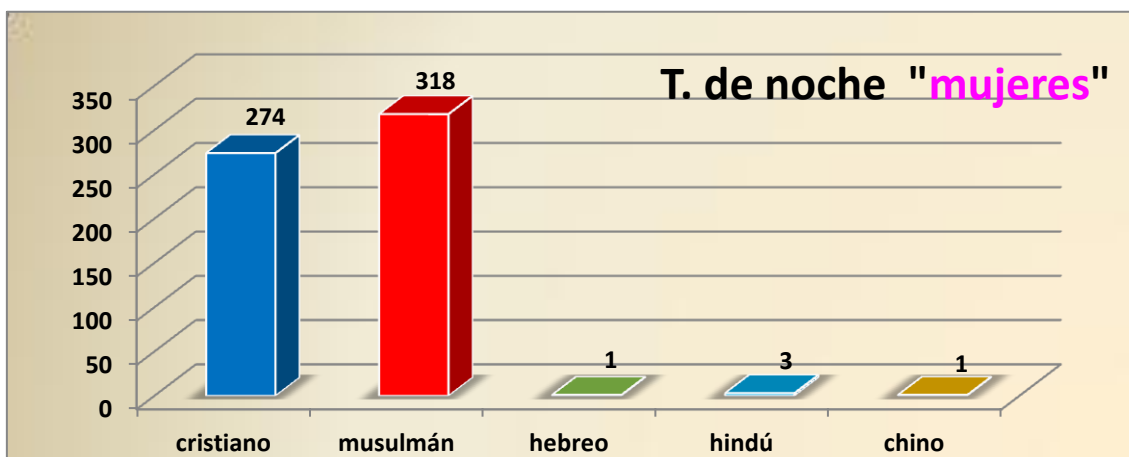


- Gráfica 245: en el turno de noche los hombres hindúes son los que alcanzan mayores registros.

MUJERES	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
TOTAL	274	318	1	3	1	597
%	45.9	53.6	0.17	0.5	0.17	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 145: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "turno noche", mujeres y cultura.

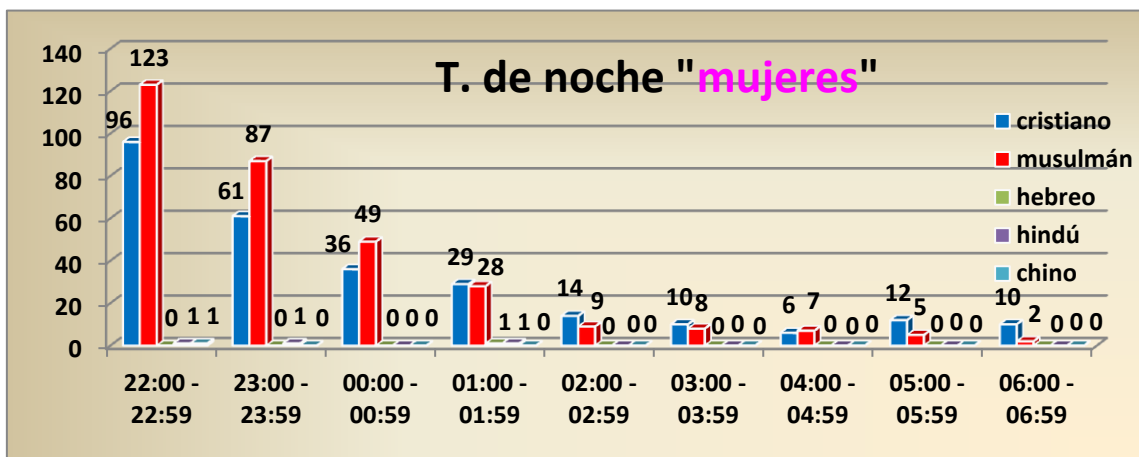


- Gráfica 246: en el turno de noche las mujeres musulmanas son las que alcanzan mayores registros, mientras que las hebreas y chinas son las que menos.

<b>MUJERES</b>	<i>cristiano</i>	<i>musulmán</i>	<i>hebreo</i>	<i>hindú</i>	<i>chino</i>	<i>total</i>
22:00 -22:59	96	123	0	1	1	221
%	35	38.7	0	33.3	100	37
23:00 -23:59	61	87	0	1	0	149
%	22.3	27.4	0	33.3	0	25
00:00 -00:59	36	49	0	0	0	85
%	13.1	15.4	0	0	0	14.2
01:00 -01:59	29	28	1	1	0	59
%	10.6	8.8	100	33.3	0	9.9
02:00 -02:59	14	9	0	0	0	23
%	5.1	2.8	0	0	0	3.9
03:00 -03:59	10	8	0	0	0	18
%	3.6	2.5	0	0	0	3
04:00 -04:59	6	7	0	0	0	13
%	2.2	2.2	0	0	0	2.2
05:00 -05:59	12	5	0	0	0	17
%	4.4	1.6	0	0	0	2.8
06:00 -06:59	10	2	0	0	0	12
%	3.6	0.6	0	0	0	2
<b>TOTAL</b>	<b>274</b>	<b>318</b>	<b>1</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>597</b>
%	45.9	53.3	0.2	0.5	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados y cultura.

Tabla 146: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “turno noche”, mujeres y cultura.

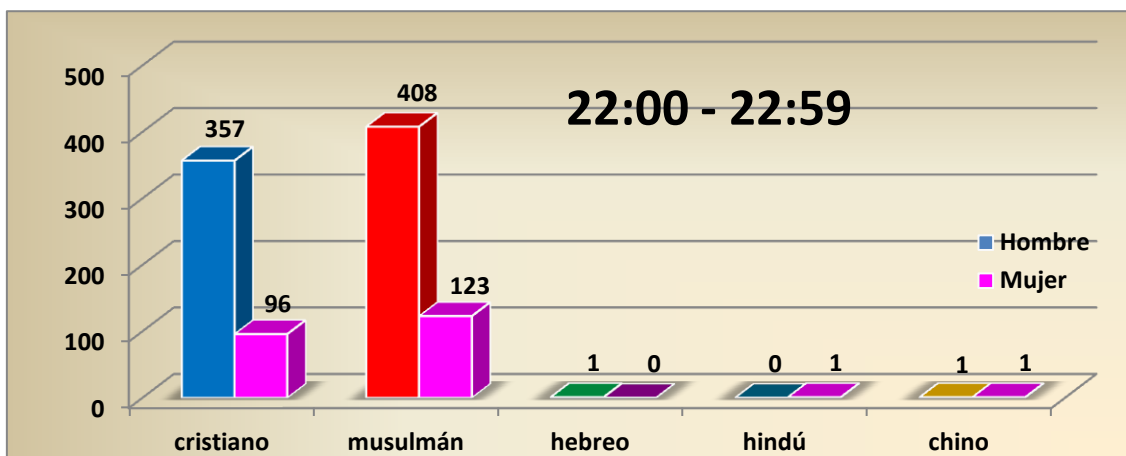


- Gráfica 247: en el turno de noche las mujeres cristianas alcanzan su mayor implicación en el horario de 22:00 a 23:00; las musulmanas en el horario de 22:00 a 23:00; las hebreas en el de las 1:00 a 2:00; las hindúes desde las 22:00 a 22:00 y las chinas de 22:00 a 23:00.

- **Total accidente, franja horaria 22:00 –22:59: .....546.**
- **Implicados: 1007.conductores fugados: 19.**

22:00 -22:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	357	408	1	0	1	767
Mujer	96	123	0	1	1	221
Total	453	531	1	1	2	988

Tabla 147: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria" y cultura.

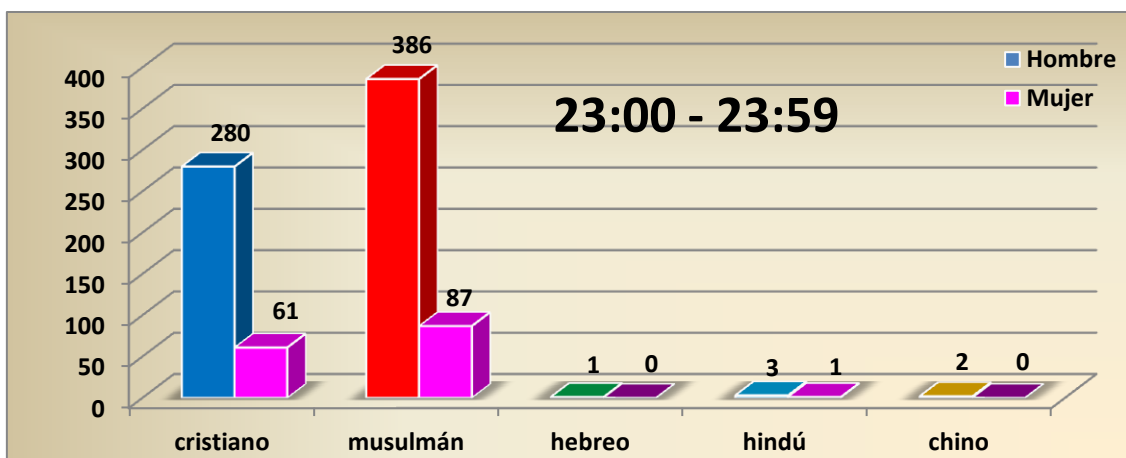


- **Gráfica 248: en la franja horaria de 22:00 a 22:59, los hombres y mujeres musulmanes son los que alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres hindúes y mujeres hebreas las que menos.**

- **Total accidente, franja horaria 23:00 –23:59: .....462.**
- **Implicados: 838. Conductores fugados: 17.**

23:00 -23:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	280	386	1	3	2	672
Mujer	61	87	0	1	0	149
Total	341	473	1	4	2	821

Tabla 148: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria" y cultura.

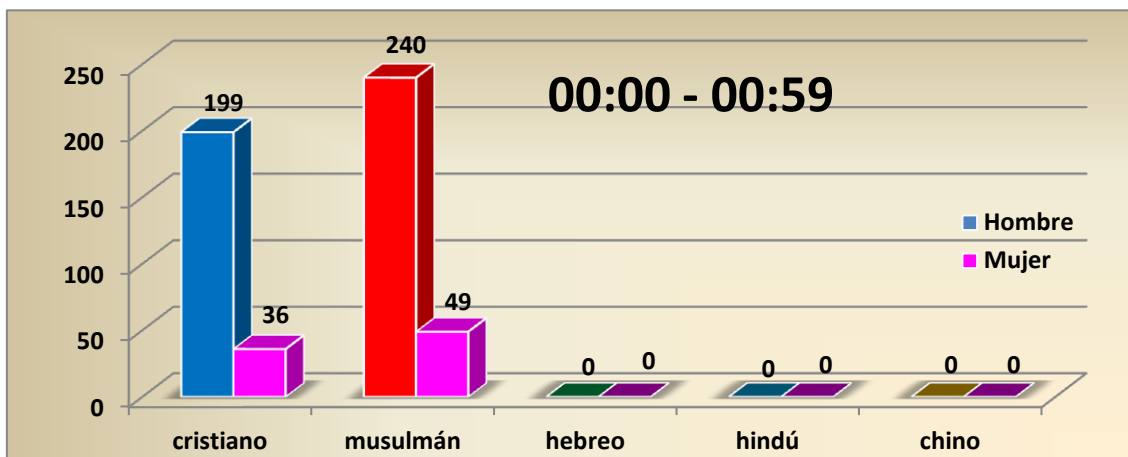


- **Gráfica 249: en la franja horaria de 23:00 a 23:59, los hombres y mujeres musulmanes son los que alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres hindúes y las mujeres hebreas y chinas las que menos.**

- **Total accidente, franja horaria 00:00 – 00:59: .....317.**
- **Implicados: 534. Conductores fugados: 10.**

00:00 -00:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	199	240	0	0	0	439
Mujer	36	49	0	0	0	85
Total	235	289	0	0	0	524

Tabla 149: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria" y cultura.

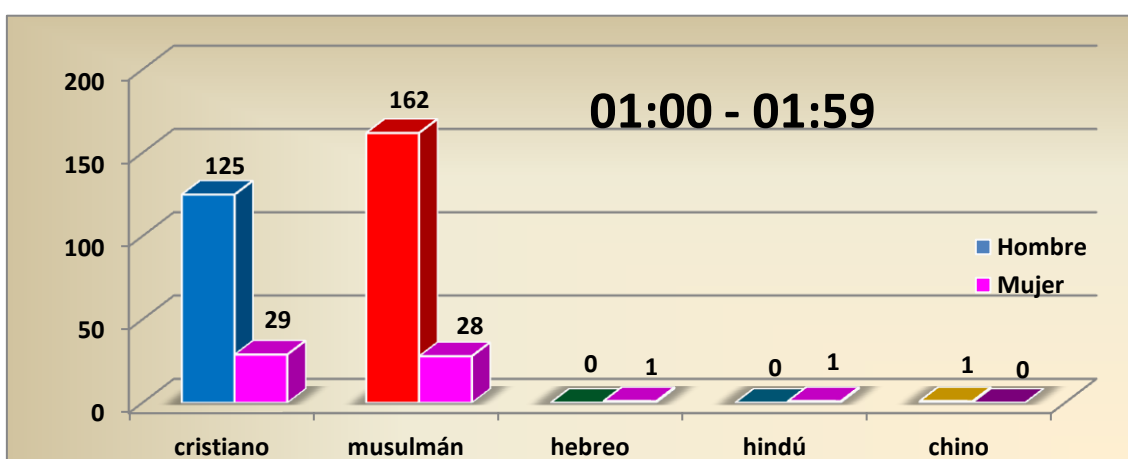


- **Gráfica 250: en la franja horaria de 00:00 a 00:59, los hombres y mujeres musulmanes son los que alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres y mujeres hebreos, hindúes y chinos no obtienen ninguna implicación.**

- **Total accidente, franja horaria 01:00 – 01:59: .....223.**
- **Implicados: 356. Conductores fugados: 9.**

01:00 -01:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	125	162	0	0	1	288
Mujer	29	28	1	1	0	59
Total	154	190	1	1	1	347

Tabla 150: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria" y cultura.

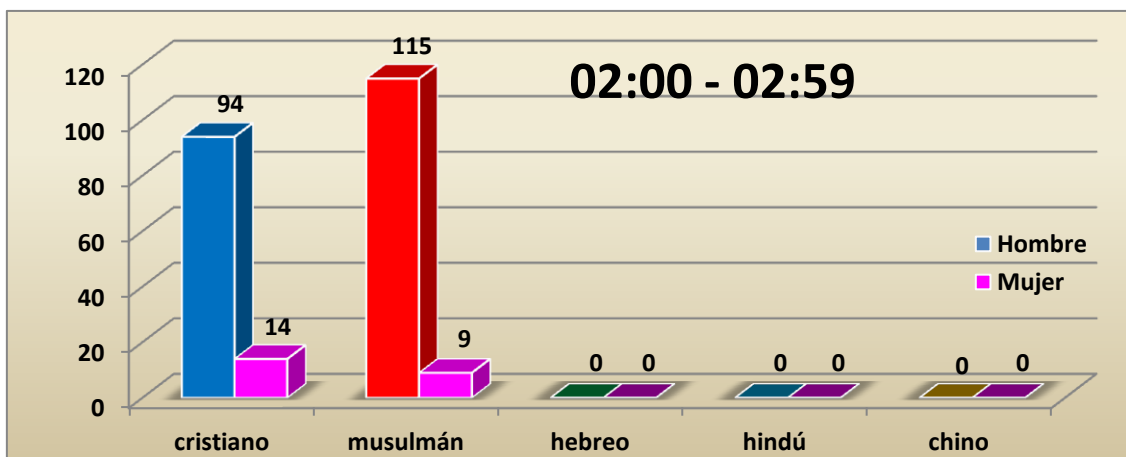


- **Gráfica 251: en la franja horaria de 01:00 a 01:59, los hombres musulmanes y las mujeres cristianas son los que alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres hebreos e hindúes y la mujer china las que menos.**

- **Total accidente, franja horaria 02:00 – 02:59:..... 155.**
- **Implicados: 239.conductores fugados: 7.**

02:00 -02:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	94	115	0	0	0	209
Mujer	14	9	0	0	0	23
Total	108	124	0	0	0	232

Tabla 151: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria" y cultura.

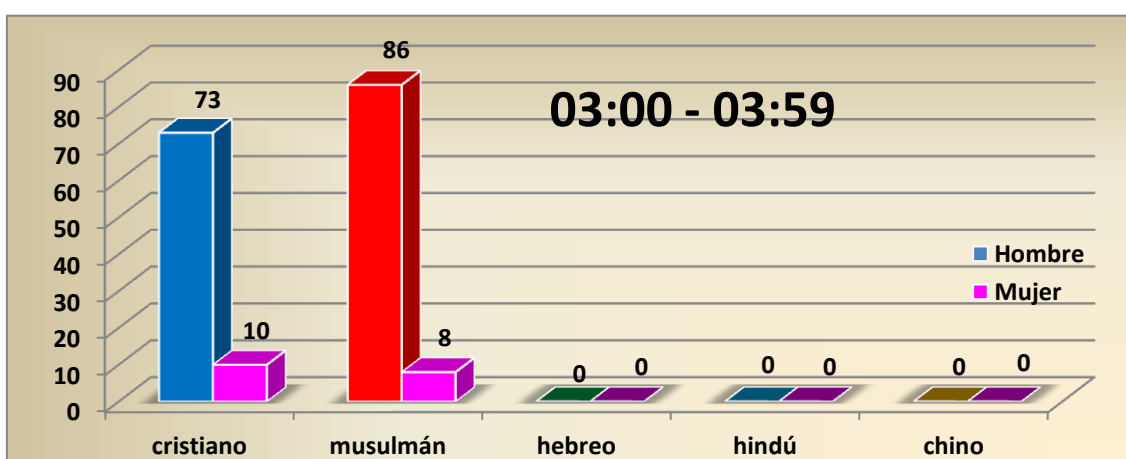


- **Gráfica 252: en la franja horaria de 02:00 a 02:59, los hombres musulmanes y las mujeres cristianas son los que alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres y mujeres hebreos, hindúes y chinos no obtienen ninguna implicación.**

- **Total accidente, franja horaria 03:00 – 03:59: .....123.**
- **Implicados: 179. Conductores fugados: 2**

03:00 -03:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	73	86	0	0	0	159
Mujer	10	8	0	0	0	18
Total	83	94	0	0	0	177

Tabla 152: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria" y cultura.

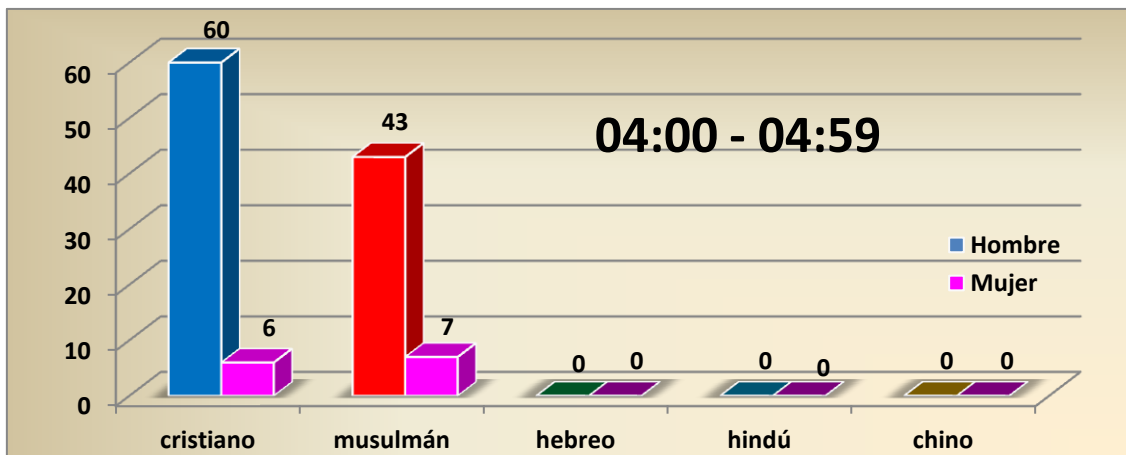


- **Gráfica 253: en la franja horaria de 03:00 a 03:59, los hombres musulmanes y las mujeres cristianas son los que alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres y mujeres hebreos, hindúes y chinos no obtienen ninguna implicación.**

- **Total accidente, franja horaria 04:00 – 04:59: .....89.**
- **Implicados: 118.conductores fugados: 2.**

04:00 -04:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	60	43	0	0	0	103
Mujer	6	7	0	0	0	13
Total	66	50	0	0	0	116

Tabla 153: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria" y cultura.

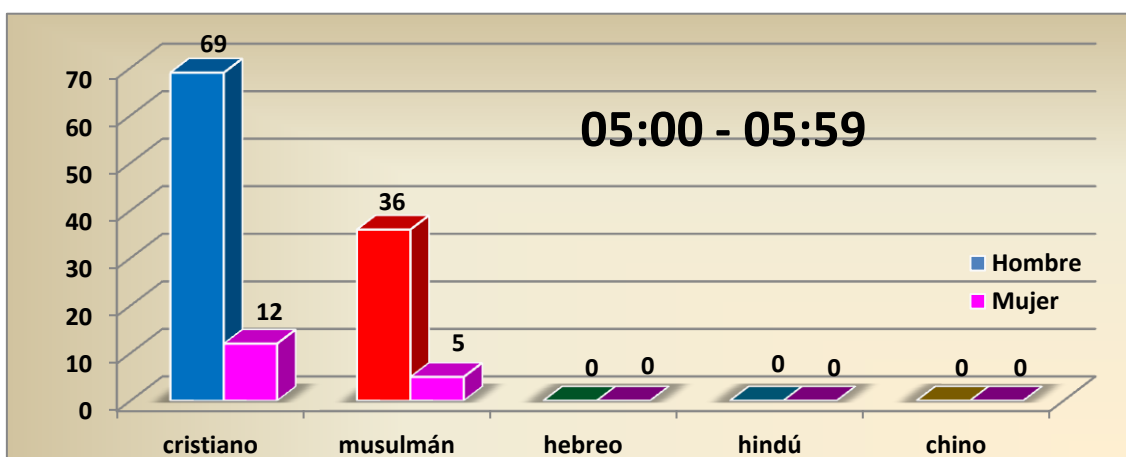


- **Gráfica 254: en la franja horaria de 04:00 a 04:59, los hombres cristianos y las musulmanas son los que alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres y mujeres hebreos, hindúes y chinos no obtienen ninguna implicación.**

- **Total accidente, franja horaria 05:00 – 05:59: .....98.**
- **Implicados: 126. Conductores fugados: 4.**

05:00 -05:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	69	36	0	0	0	105
Mujer	12	5	0	0	0	17
Total	81	41	0	0	0	122

Tabla 154: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en "franja horaria" y cultura.

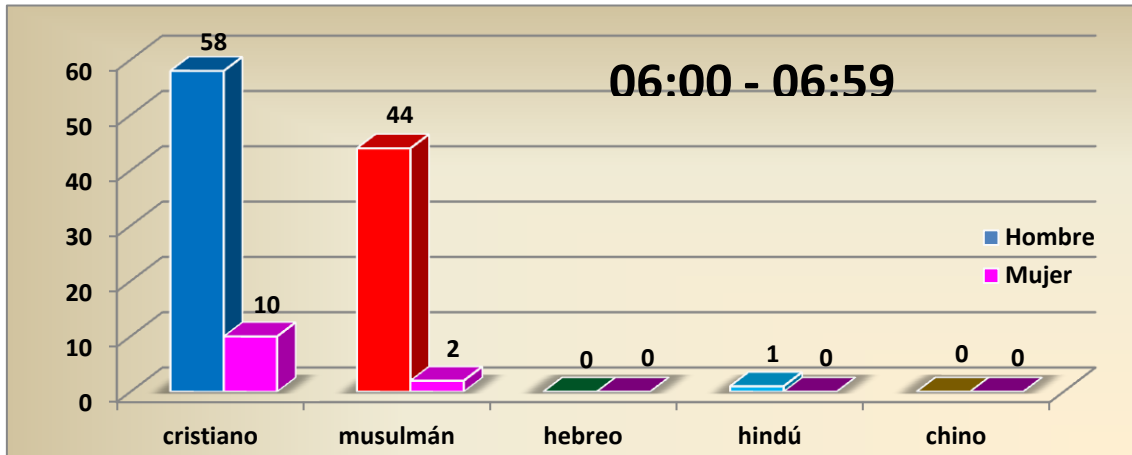


- **Gráfica 255: en la franja horaria de 05:00 a 05:59, los hombres y mujeres cristianas son los que alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres y mujeres hebreos, hindúes y chinos no obtienen ninguna implicación.**

- **Total accidente, franja horaria 06:00 – 06:59:..... 88.**
- **Implicados: 116. Conductores fugados: 1.**

06:00 -06:59	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	58	44	0	1	0	103
Mujer	10	2	0	0	0	12
Total	68	46	0	1	0	115

**Tabla 155: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos en “franja horaria” y cultura.**



- **Gráfica 256: en la franja horaria de 06:00 a 06:59, los hombres y mujeres cristianas son los que alcanzan los mayores registros de implicación; los hombres y mujeres hebreos, hindúes y chinos no obtienen ninguna implicación.**

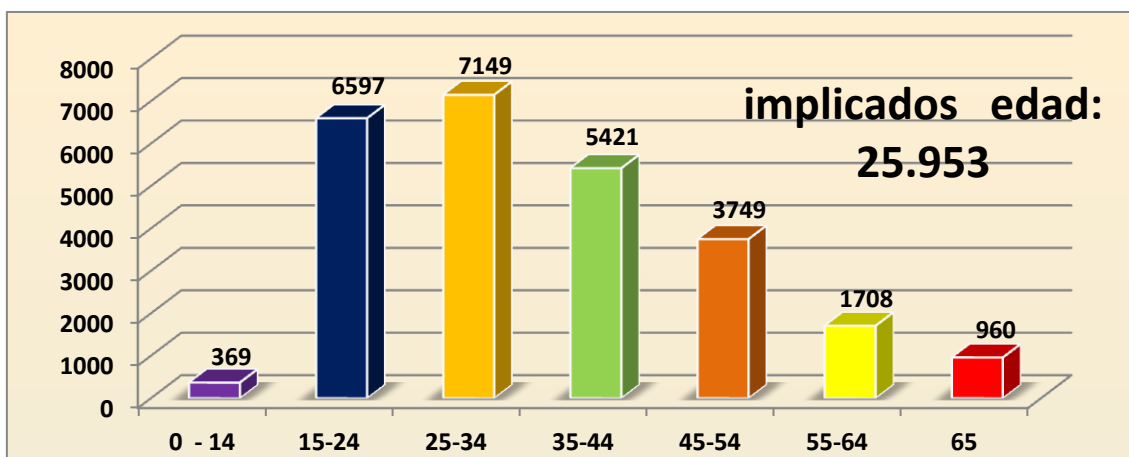


### 3.1.9. Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por franjas de edad.

Edad	0 - 14	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	+ 65	Total
Total	369	6597	7149	5421	3749	1708	960	25953
%	1.4	25.4	27.5	20.9	14.4	6.6	3.7	

Datos de referencia “%” el total de cada franja de edad

Tabla 156: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”.

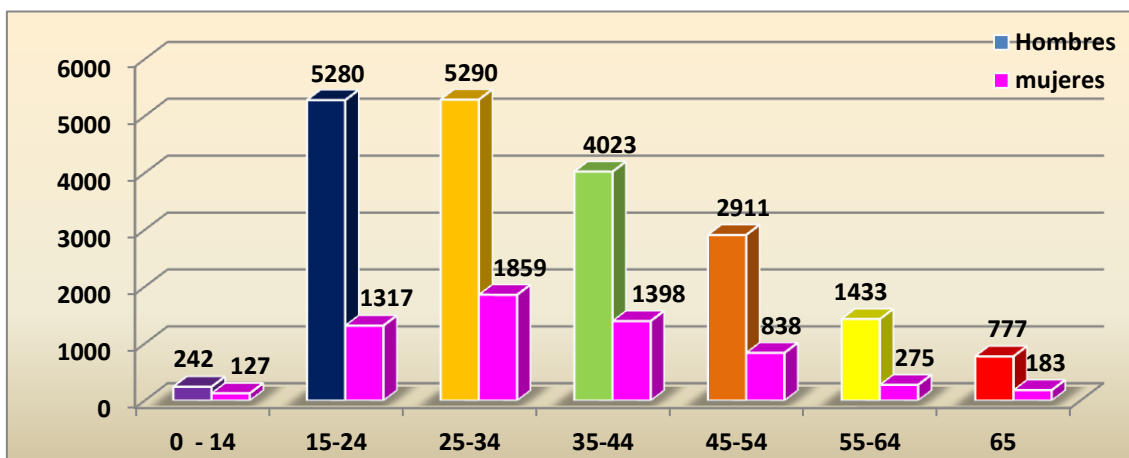


- Gráfica 257: la franja de edad de 25 a 34, es la que alcanza los mayores registros de implicación en los accidentes ocurridos en la ciudad de Ceuta durante el periodo de estudio; y la que menos la de 0 a 14.

Edad	0 - 14	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	+ 65	Total
Hombres	242	5280	5290	4023	2911	1433	777	19956
%	65.6	80	74	74.2	77.6	83.9	80.9	76.9
mujeres	127	1317	1859	1398	838	275	183	5997
%	34.4	20	26	25.8	22.3	16.1	19.1	23.1
Total	369	6597	7149	5421	3749	1708	960	25953
%	1.4	25.4	27.5	20.9	14.4	6.6	3.7	

Datos de referencia “%” el total de cada franja de edad

Tabla 157: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad” y sexos.



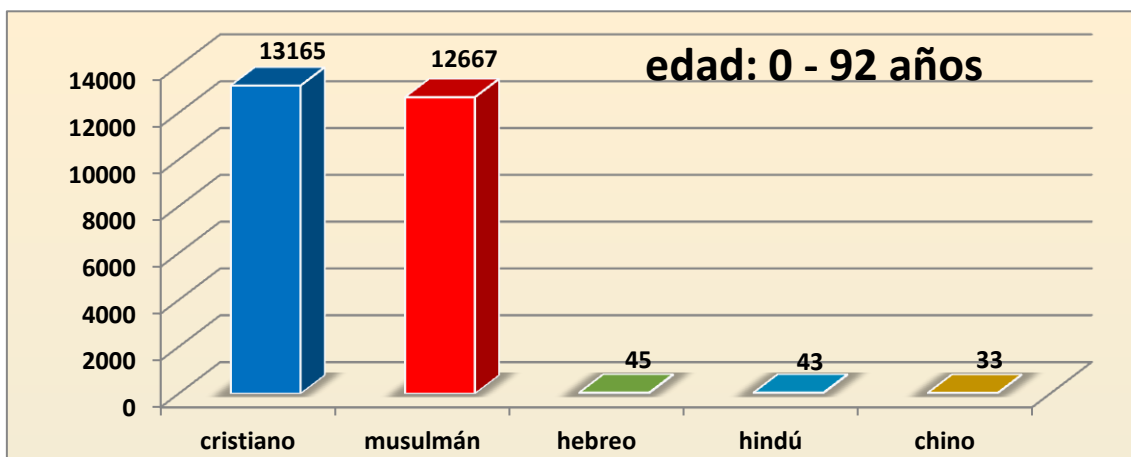
- Gráfica 258: por sexos, la franja de edad tanto en hombres como en mujeres en la que se alcanzan los mayores registros de implicación es la de 25 a 34; mientras que igualmente tanto en hombre como mujeres, la de 0 a 14 la que menos.

✓ **Por edad, religión y sexo.**

Edad (0-92)	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Total</b>	<b>13165</b>	<b>12667</b>	<b>45</b>	<b>43</b>	<b>33</b>	<b>25953</b>
	<b>% 50.7</b>	<b>48.8</b>	<b>0.2</b>	<b>0.2</b>	<b>0.1</b>	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 158: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad” y cultura.

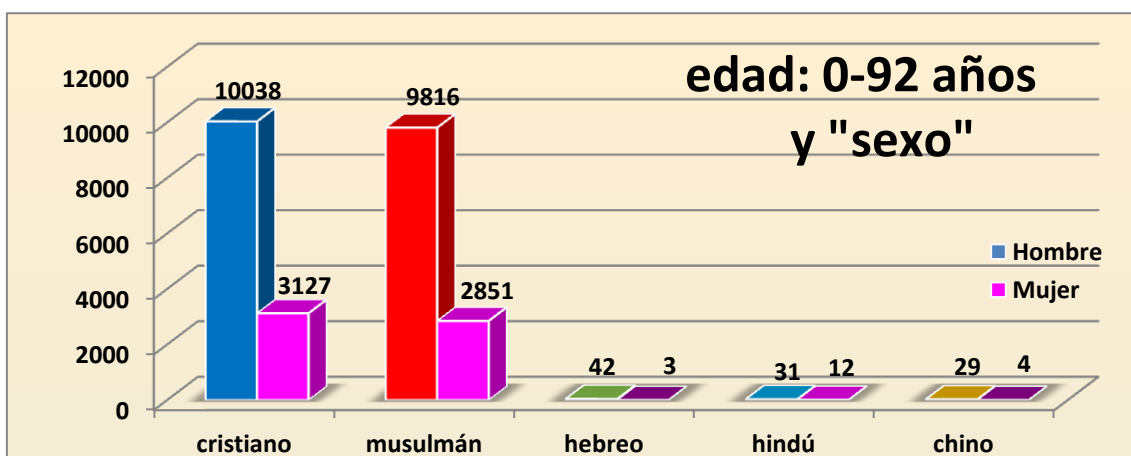


- Gráfica 259: según el total de edades computadas, la cristiana es la que alcanza los mayores registros de implicación en los accidentes ocurridos en la ciudad de Ceuta durante el periodo de estudio; y la china la que menos.

Edad (0-92)	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	<b>10038</b>	<b>9816</b>	<b>42</b>	<b>31</b>	<b>29</b>	<b>19956</b>
	<b>% 76.2</b>	<b>77.5</b>	<b>93.3</b>	<b>72.1</b>	<b>87.9</b>	<b>76.9</b>
<b>Mujer</b>	<b>3127</b>	<b>2851</b>	<b>3</b>	<b>12</b>	<b>4</b>	<b>5997</b>
	<b>% 23.8</b>	<b>22.5</b>	<b>6.7</b>	<b>27.9</b>	<b>12.1</b>	<b>23.1</b>
<b>total</b>	<b>13165</b>	<b>12667</b>	<b>45</b>	<b>43</b>	<b>33</b>	<b>25953</b>

Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 159: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, sexos y cultura.



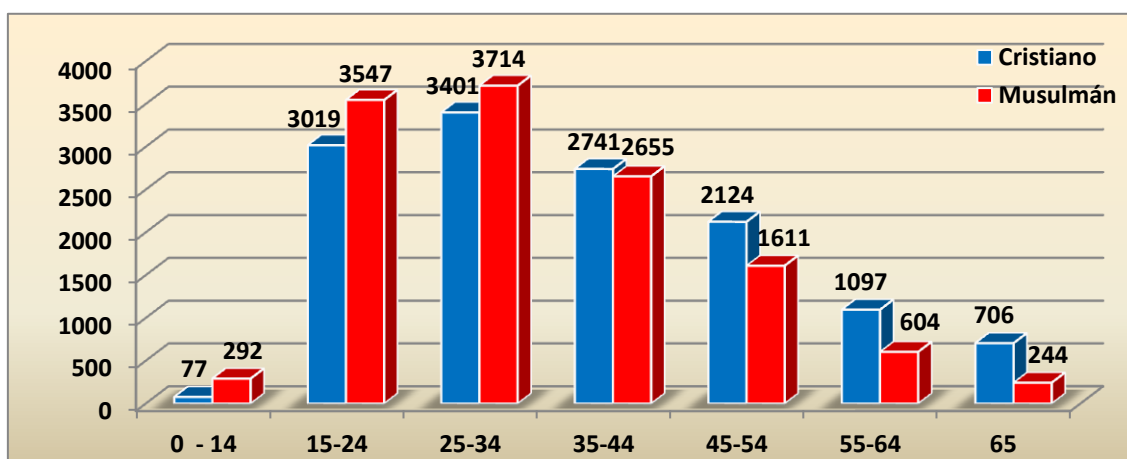
- Gráfica 260: según el total de edades computadas, tanto el hombre como la mujer cristiana es la que obtiene mayores índices de implicación, los hombres chinos y las mujeres hebreas las que menos.

✓ **Por franja de edad, sexo y religión.**

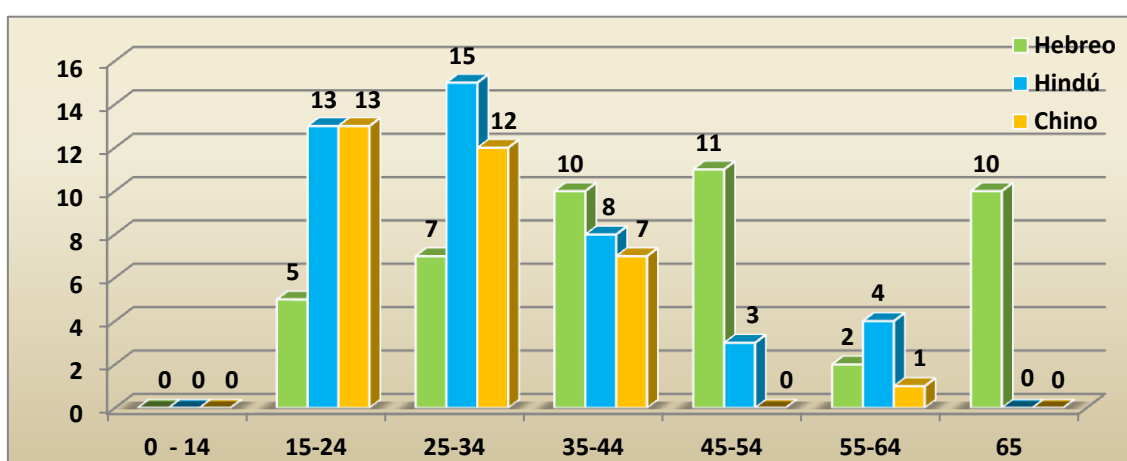
Edad	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
0 -14	77	292	0	0	0	369
%	0.6	2.3	0	0	0	1.4
15 - 24	3019	3547	5	13	13	6597
%	22.9	28	11.1	30.2	39.4	25.4
25 - 34	3401	3714	7	15	12	7149
%	25.8	29.3	15.6	34.9	36.4	27.5
35 - 44	2741	2655	10	8	7	5421
%	20.8	21	22.2	18.6	21.2	20.9
45 -54	2124	1611	11	3	0	3749
%	16.1	12.7	24.4	7	0	14.4
55 - 64	1097	604	2	4	1	1708
%	8.3	4.8	4.4	9.3	3	6.6
65 - 92	706	244	10	0	0	960
%	5.4	1.9	22.2	0	0	3.7
<b>Total</b>	<b>13165</b>	<b>12667</b>	<b>45</b>	<b>43</b>	<b>33</b>	<b>25953</b>

Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 160: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franjas de edad” y cultura.



- Gráfica 261: en las franjas de edad de 0 a 34, la cultura musulmana es la que alcanza los mayores registros de implicación; mientras que la cristiana a partir de esa edad es la que obtiene los mayores registros.

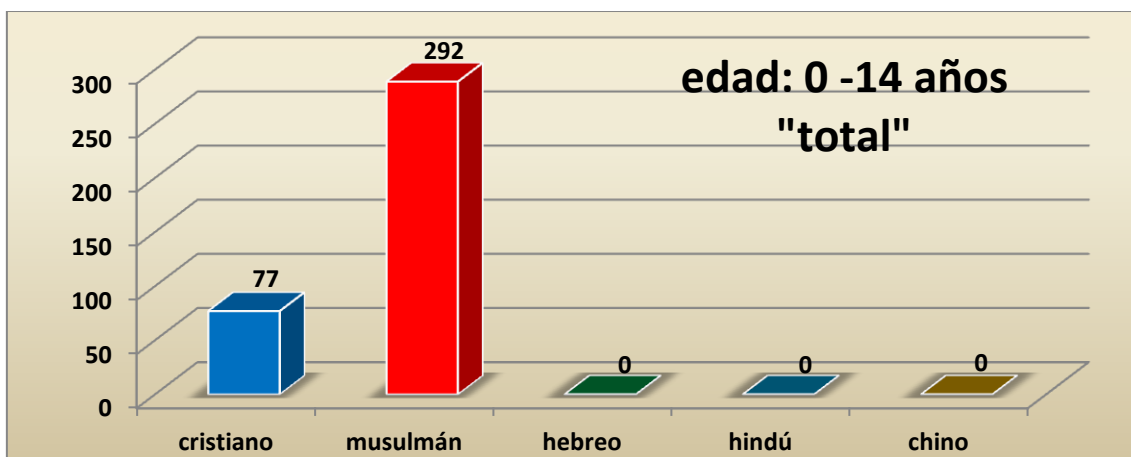


- Gráfica 262: en las franjas de edad de 15 a 34, son los hindúes los que alcanzan los mayores registros, seguidos de los chinos; mientras que de las de 35 a 65 son los hebreos los que alcanzan los mayores registros de implicación. Destaca también que en la franja de edad de 0 a 14 no hay ningún implicado de estas tres culturas.

Accidentes distribuidos por la franja de edad de 0-14 años.

Edad	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
0 -14	77	292	0	0	0	369
	% 20.7	79.1	0	0	0	

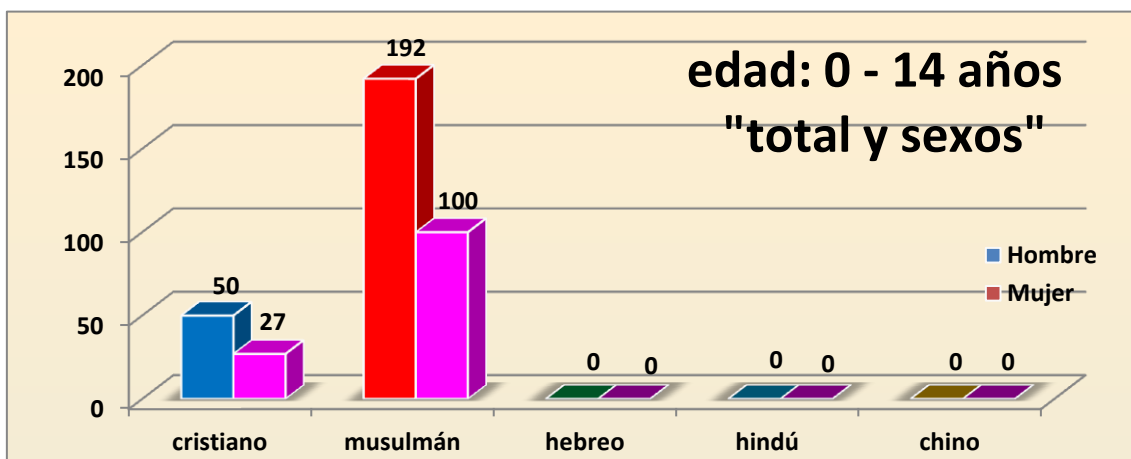
Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 161: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad” y cultura.



- Gráfica 263: en la franja de edad de 0 a 14, la cultura musulmana es la que alcanza los mayores registros de implicación; mientras que en la hebrea, hindú y china no hay ningún implicado.

Edad 0 - 14	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	50	192	0	0	0	242
	% 13.6	52	0	0	0	65.6
Mujer	27	100	0	0	0	127
	% 7.3	27.1	0	0	0	34.4
TOTAL	77	292	0	0	0	369

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 162: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, sexos y cultura.



- Gráfica 264: en la franja de edad de 0 a 14 y por sexos, la cultura musulmana tanto en hombres como en mujeres es la que alcanza los mayores registros de implicación; mientras que en la hebrea, hindú y china no hay ningún implicado.

0-14 años	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>FORTUITO</b>	1	9	0	0	0	10
%	1.3	3.1	0	0	0	2.7
<b>SIMPLE</b>	13	29	0	0	0	42
%	16.9	9.9	0	0	0	11.4
<b>MÚLTIPLE</b>	2	0	0	0	0	2
%	2.6	0	0	0	0	0.5
<b>ATROPELLO</b>	61	254	0	0	0	315
%	79.2	87	0	0	0	85.4
<b>TOTAL</b>	77	292	0	0	0	369

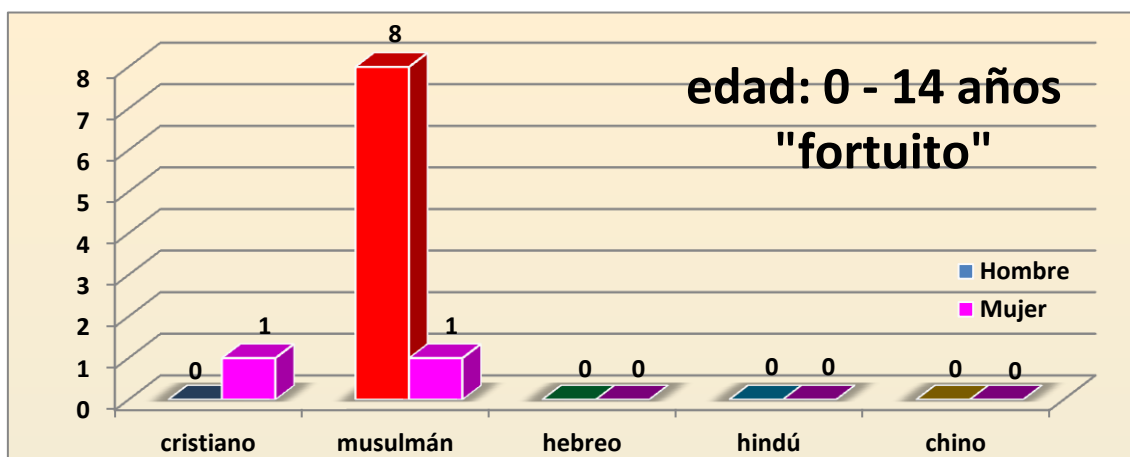
Datos de referencia "%" el total de cada cultura.

Tabla 163: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", tipo AT y cultura.

0-14 FORTUITO	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	0	8	0	0	0	8
%	0	80	0	0	0	80
<b>Mujer</b>	1	1	0	0	0	2
%	10	10	0	0	0	20
<b>TOTAL</b>	1	9	0	0	0	10
%	10	90	0	0	0	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 164: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", AT fortuito, sexos y cultura.

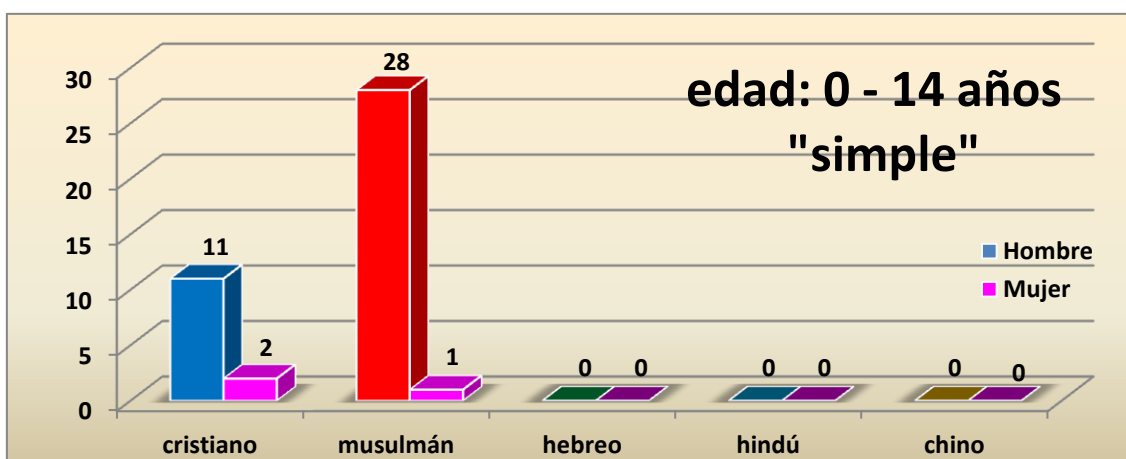


- Gráfica 265: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos de accidente "fortuitos" la cultura musulmana en hombres es la que alcanza los mayores registros y en mujeres la cristiana y musulmana obtienen la misma implicación; mientras que en la hebrea, hindú y china no hay ningún implicado.

0-14 SIMPLE	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	11	28	0	0	0	39
%	26.2	66.7	0	0	0	92.9
Mujer	2	1	0	0	0	3
%	4.8	2.4	0	0	0	7.1
TOTAL	13	29	0	0	0	42
%	31	69	0	0	0	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 165: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", AT simple, sexos y cultura.

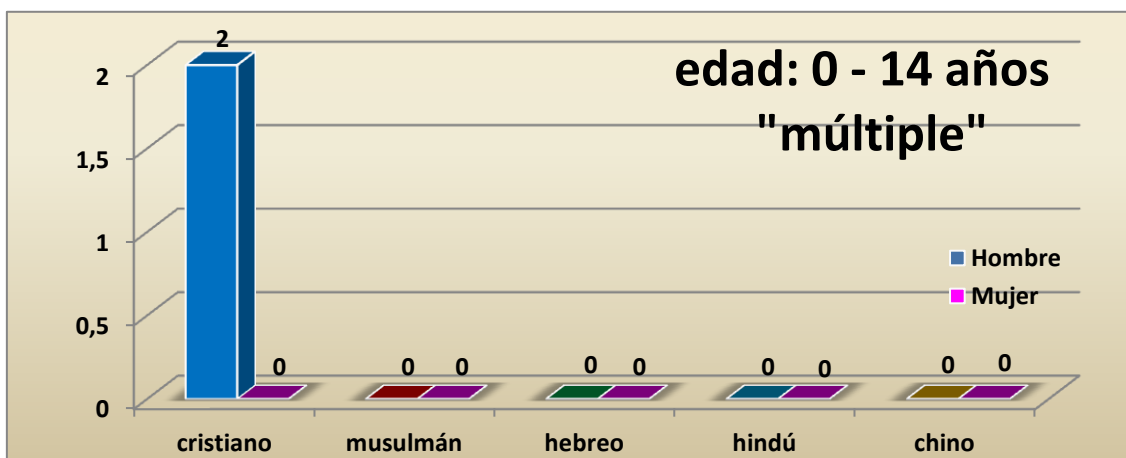


- Gráfica 266: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos de accidente "simples" la cultura musulmana en hombres es la que alcanza los mayores registros y en mujeres la cristiana.

0-14 MÚLTIPLE	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	2	0	0	0	0	2
%	100	0	0	0	0	100
Mujer	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2	0	0	0	0	2
%	100	0	0	0	0	

Datos de referencia "%" el total de implicados

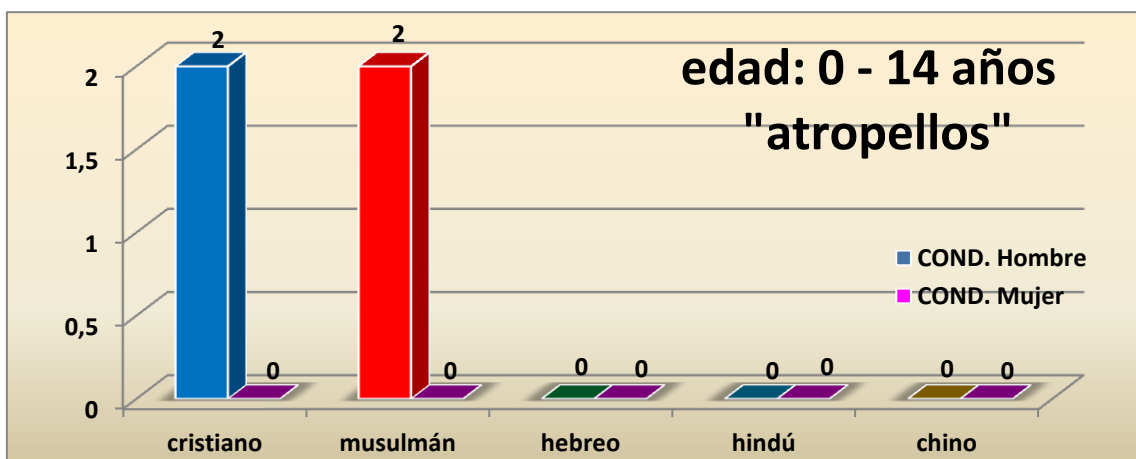
Tabla 166: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", AT múltiple, sexos y cultura.



- Gráfica 267: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos de accidente "múltiples" la mujer cristiana es la única que obtiene registros de implicación.

0-14	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>ATROPELLOS</b>						
<b>COND. Hombre</b>	2	2	0	0	0	4
%	50	50	0	0	0	100
<b>COND. Mujer</b>	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL COND.</b>	2	2	0	0	0	4
%	50	50	0	0	0	

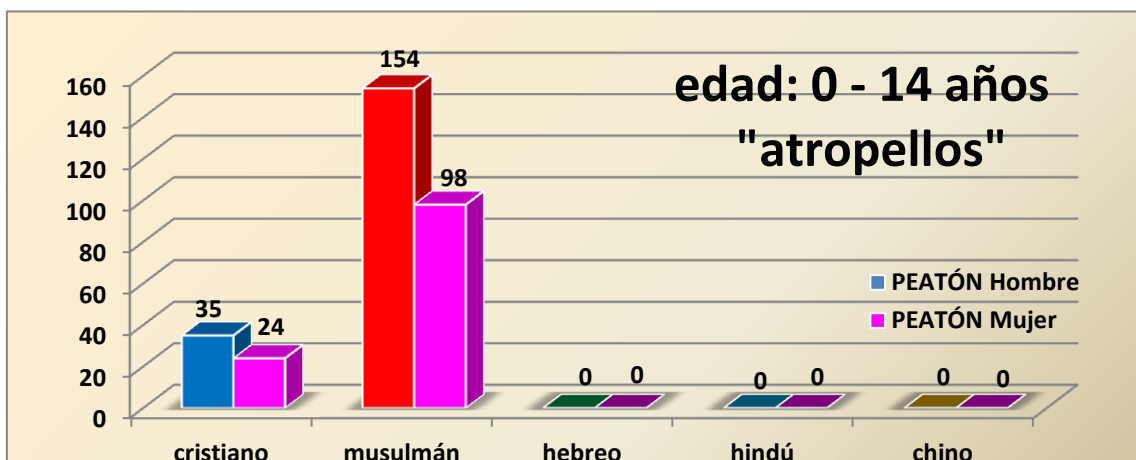
Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 167: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, atropello conductor, sexos y cultura.



- Gráfica 268: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos de accidente “atropellos” la cultura musulmana y la cristiana en hombres obtienen los mismos registros y en mujeres no hay ningún implicado.

0-14	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>ATROPELLOS</b>						
<b>PEATÓN</b>	35	154	0	0	0	189
<b>Hombre</b>	%	11.3	49.5	0	0	60.8
<b>PEATÓN Mujer</b>	24	98	0	0	0	122
%	7.7	31.5	0	0	0	39.2
<b>TOTAL</b>	59	252	0	0	0	311
<b>PEATONES</b>	%	19	81	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 167: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, atropello peatón, sexos y cultura.



- Gráfica 269: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos de accidente “atropellos” como peatón, la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que alcanza los mayores registros.

0-14 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
LUNES		14	45	0	0	0	59
	%	18.2	15.4	0	0	0	16
MARTES		5	45	0	0	0	50
	%	6.5	15.4	0	0	0	13.6
MIÉRCOLES		10	51	0	0	0	61
	%	13	17.5	0	0	0	16.5
JUEVES		8	51	0	0	0	59
	%	10.4	17.5	0	0	0	16
VIERNES		18	49	0	0	0	67
	%	23.4	16.8	0	0	0	18.2
SÁBADOS		14	23	0	0	0	37
	%	18.2	7.9	0	0	0	10
DOMINGOS		8	28	0	0	0	36
	%	10.4	9.6	0	0	0	9.8
TOTAL		77	292	0	0	0	369

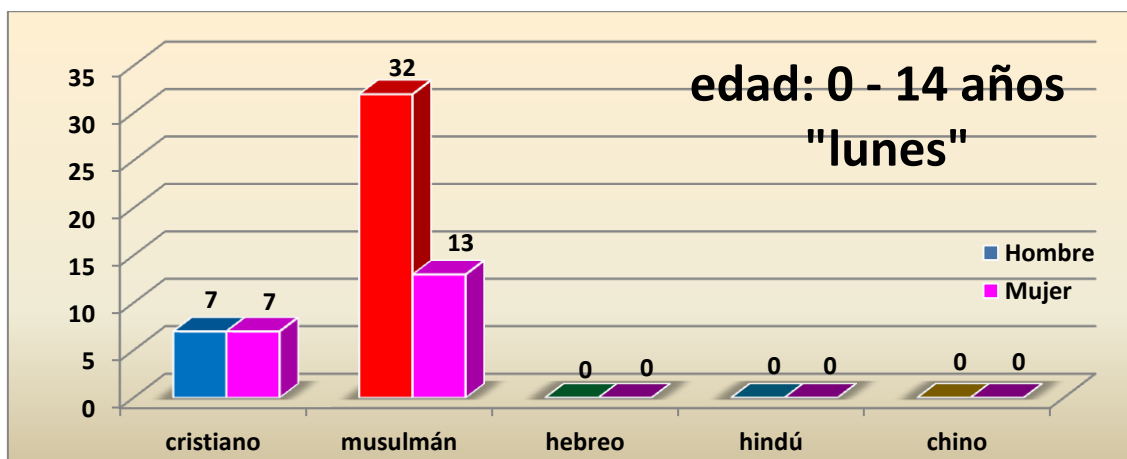
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 168: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, día de la semana y cultura.

0-14 lunes		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		7	32	0	0	0	39
	%	11.9	54.2	0	0	0	66.1
Mujer		7	13	0	0	0	20
	%	11.9	22	0	0	0	33.9
TOTAL		14	45	0	0	0	59
	%	23.7	76.3	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 169: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, día de la semana, sexos y cultura.

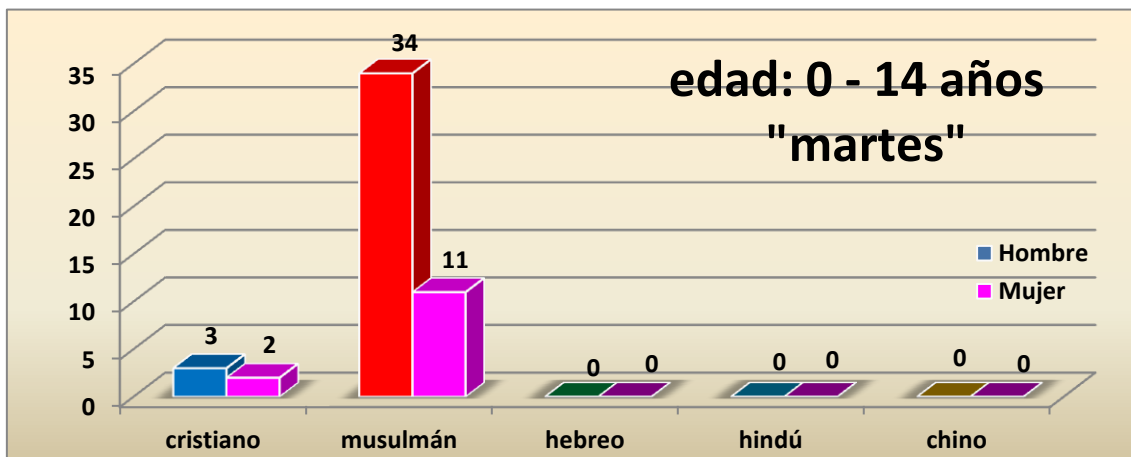


- Gráfica 270: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos días de la semana "lunes", la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que alcanza los mayores registros.



0-14 martes	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	3	34	0	0	0	37
%	6	68	0	0	0	74
Mujer	2	11	0	0	0	13
%	4	22	0	0	0	26
TOTAL	5	45	0	0	0	50
%	10	90	0	0	0	

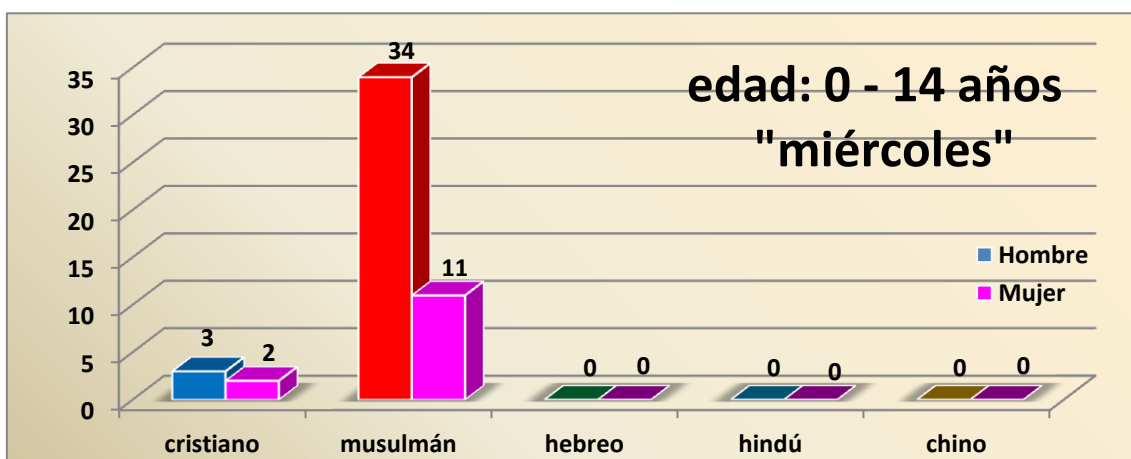
Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 170: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, día de la semana, sexos y cultura.



- Gráfica 271: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos días de la semana “martes”, la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que alcanza los mayores registros.

0-14 miércoles	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	8	28	0	0	0	36
%	13.1	45.9	0	0	0	59
Mujer	2	23	0	0	0	25
%	3.3	37.7	0	0	0	41
TOTAL	10	51	0	0	0	61
%	16.4	83.6	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 171: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, día de la semana, sexos y cultura.

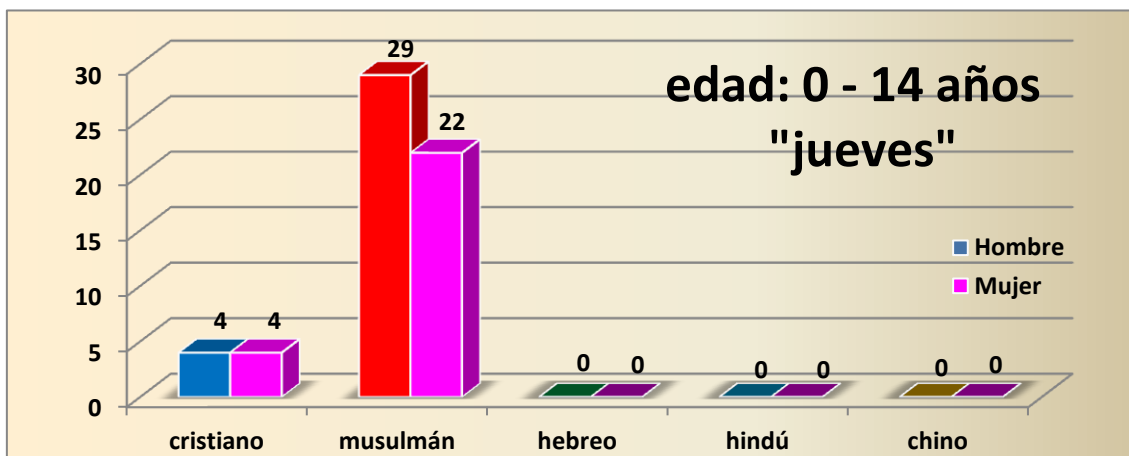


- Gráfica 272: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos días de la semana “miércoles”, la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que alcanza los mayores registros.

0-14 jueves	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	4	29	0	0	0	33
%	6.8	49.2	0	0	0	55.9
Mujer	4	22	0	0	0	26
%	6.8	37.3	0	0	0	44.1
TOTAL	8	51	0	0	0	59
%	13.6	86.4	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 172: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, día de la semana, sexos y cultura.

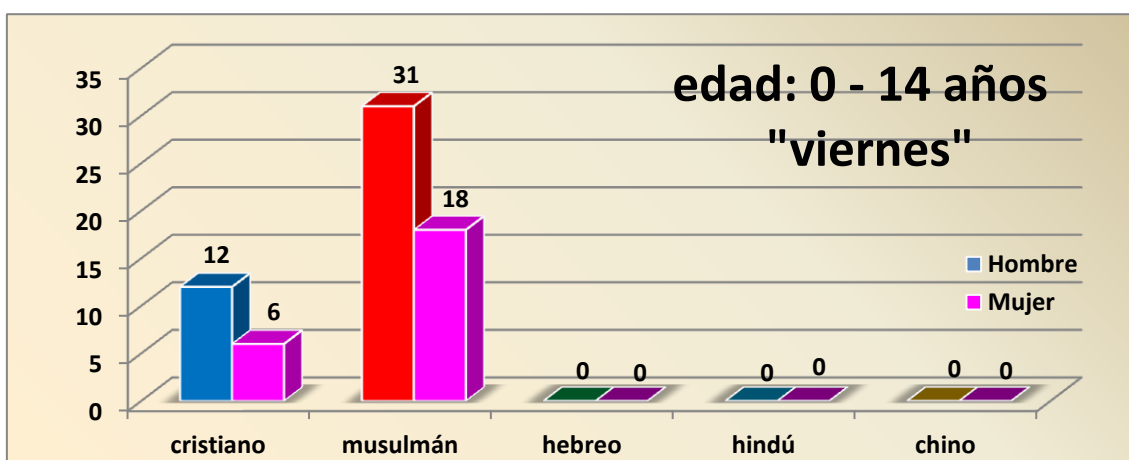


- Gráfica 273: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos días de la semana “jueves”, la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que alcanza los mayores registros.

0-14 viernes	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	12	31	0	0	0	43
%	17.9	46.3	0	0	0	64.2
Mujer	6	18	0	0	0	24
%	9	26.9	0	0	0	35.8
TOTAL	18	49	0	0	0	67
%	26.9	73.1	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 173: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, día de la semana, sexos y cultura.

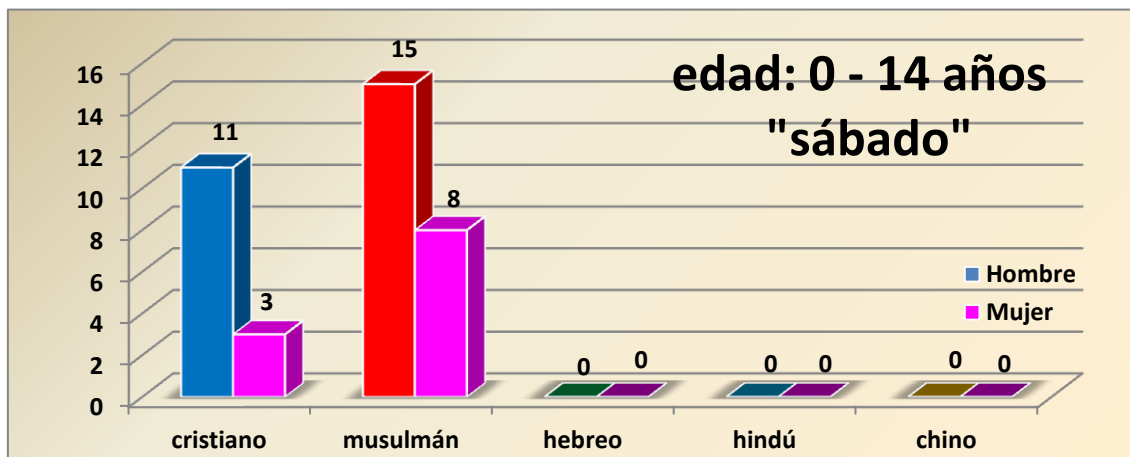


- Gráfica 274: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos días de la semana “viernes”, la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que alcanza los mayores registros.

0-14 sábados	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	11	15	0	0	0	26
%	29.7	40.5	0	0	0	70.3
<b>Mujer</b>	3	8	0	0	0	11
%	8.1	21.6	0	0	0	29.7
<b>TOTAL</b>	14	23	0	0	0	37
%	37.8	62.2	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 174: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, día de la semana, sexos y cultura.

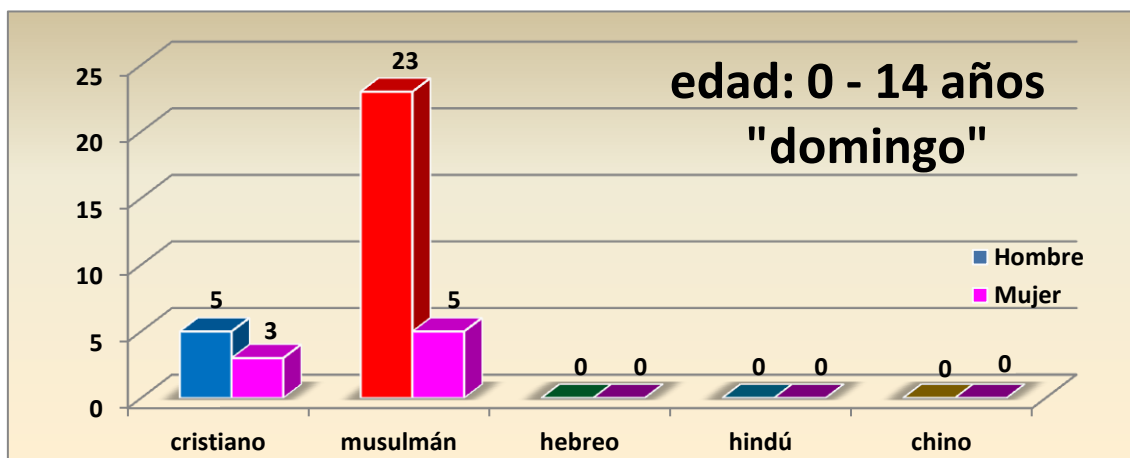


- Gráfica 275: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos días de la semana “sábado”, la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que alcanza los mayores registros.

0-14 domingos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	5	23	0	0	0	28
%	13.9	63.9	0	0	0	77.8
<b>Mujer</b>	3	5	0	0	0	8
%	8.3	13.9	0	0	0	22.2
<b>TOTAL</b>	8	28	0	0	0	36
%	22.2	77.8	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 175: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, día de la semana, sexos y cultura.



- Gráfica 276: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos días de la semana “domingo”, la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que alcanza los mayores registros.
- ✓ Por franja de edad y tipo de vehículo.

0-14 años	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>CICLOMOTOR</b>	10	8	0	0	0	18
%	55.6	21.1	0	0	0	32.1
<b>MOTOCICLETA</b>	0	1	0	0	0	1
%	0	2.6	0	0	0	0.2
<b>TURISMO</b>	0	2	0	0	0	2
%	0	5.3	0	0	0	3.6
<b>FURG-CAMIÓN</b>	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
<b>AUTOBÚS</b>	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
<b>BICICLETA</b>	8	26	0	0	0	34
%	44.4	68.4	0	0	0	60.7
<b>OTROS</b>	0	1	0	0	0	1
%	0	2.6	0	0	0	0.2
<b>TOTAL</b>	18	38	0	0	0	56

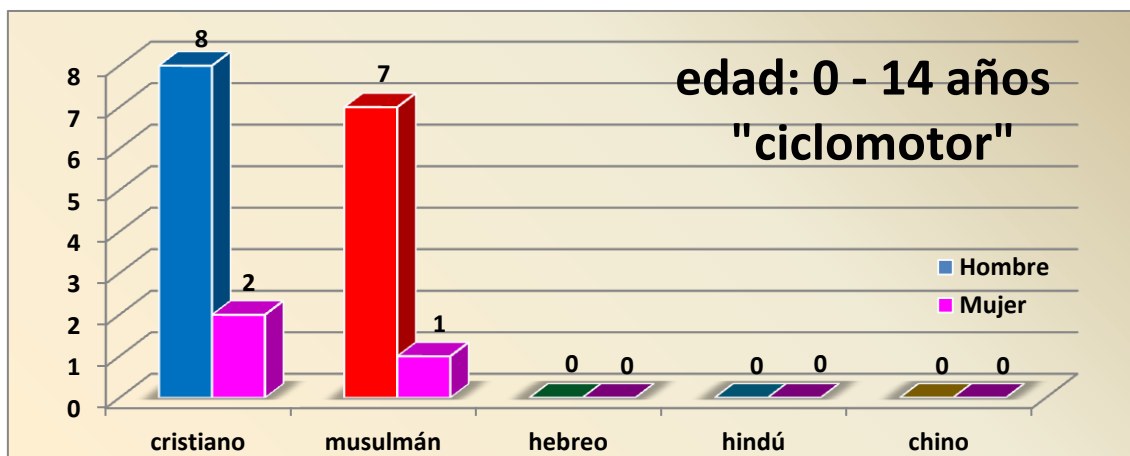
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 176: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, vehículo y cultura.

0-14 ciclomotor	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	8	7	0	0	0	15
%	44.4	38.9	0	0	0	83.3
<b>Mujer</b>	2	1	0	0	0	3
%	11.1	5.6	0	0	0	16.7
<b>TOTAL</b>	10	8	0	0	0	18
%	55.6	44.4	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 177: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, vehículo, sexos y cultura.

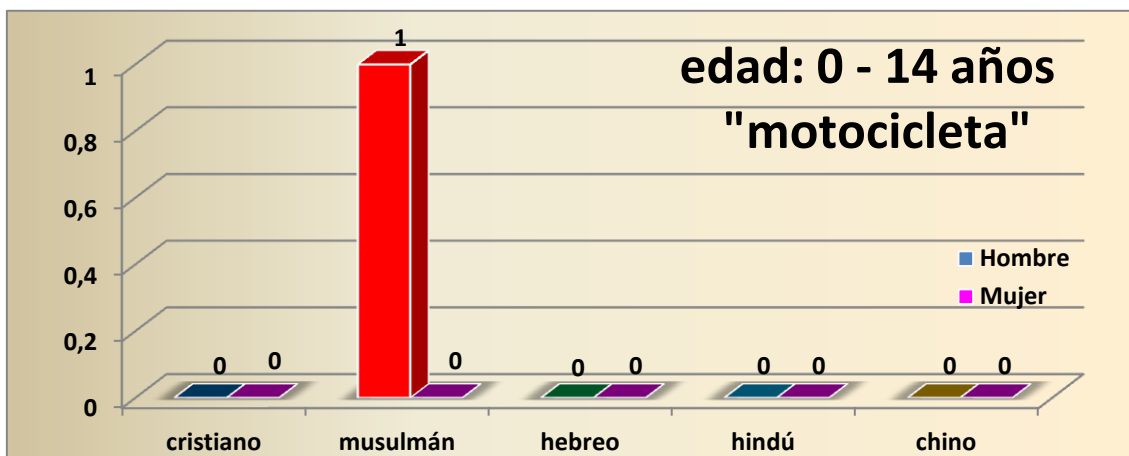


- Gráfica 277: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos de vehículo “ciclomotor”, la cultura cristiana tanto en hombres como en mujeres es la que alcanza los mayores registros.

0-14 motocicleta		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		0	1	0	0	0	1
	%	0	100	0	0	0	100
Mujer		0	0	0	0	0	0
	%	0	0	0	0	0	0
TOTAL		0	1	0	0	0	1
	%	0	100	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 178: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, vehículo, sexos y cultura.

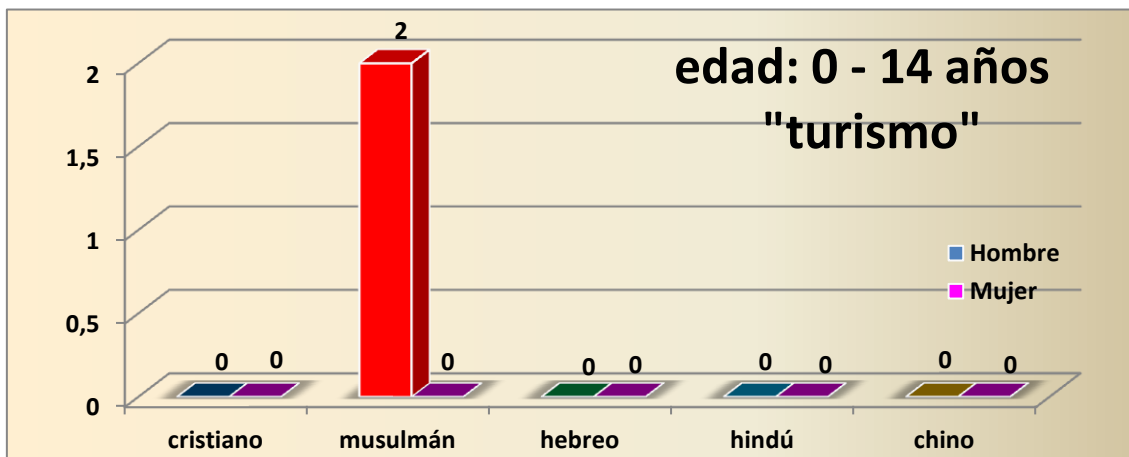


- Gráfica 278: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos de vehículo “motocicleta”, la cultura musulmana en hombres es la que alcanza los mayores registros, en mujeres no hay implicadas.

0-14 turismo		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		0	2	0	0	0	2
	%	0	100	0	0	0	100
Mujer		0	0	0	0	0	0
	%	0	0	0	0	0	0
TOTAL		0	2	0	0	0	2
	%	0	100	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

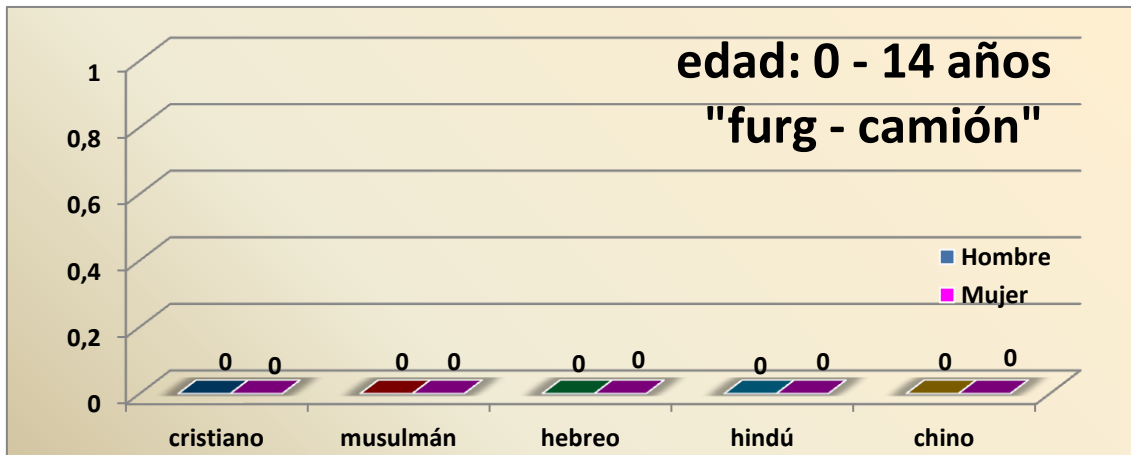
Tabla 179: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, vehículo, sexos y cultura.



- Gráfica 279: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos de vehículo “turismo”, la cultura musulmana en hombres es la que alcanza los mayores registros, en mujeres no hay implicadas.

0-14 furg-camión	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	0	0	0	0	0	0
Mujer	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0

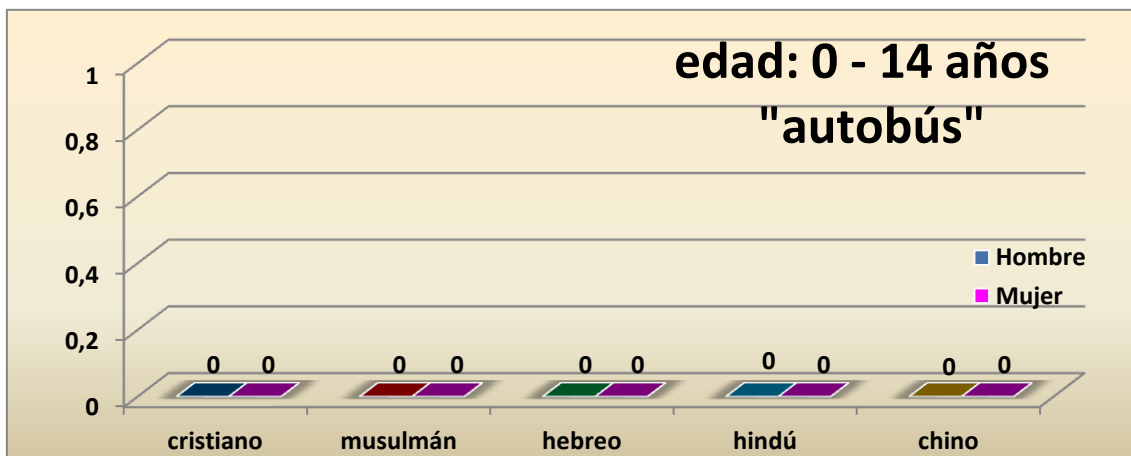
Tabla 180: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", vehículo, sexos y cultura.



- Gráfica 280: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos de vehículo "furgonetas-camión", no hay implicados.

0-14 autobús	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	0	0	0	0	0	0
Mujer	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0

Tabla 181: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", vehículo, sexos y cultura.

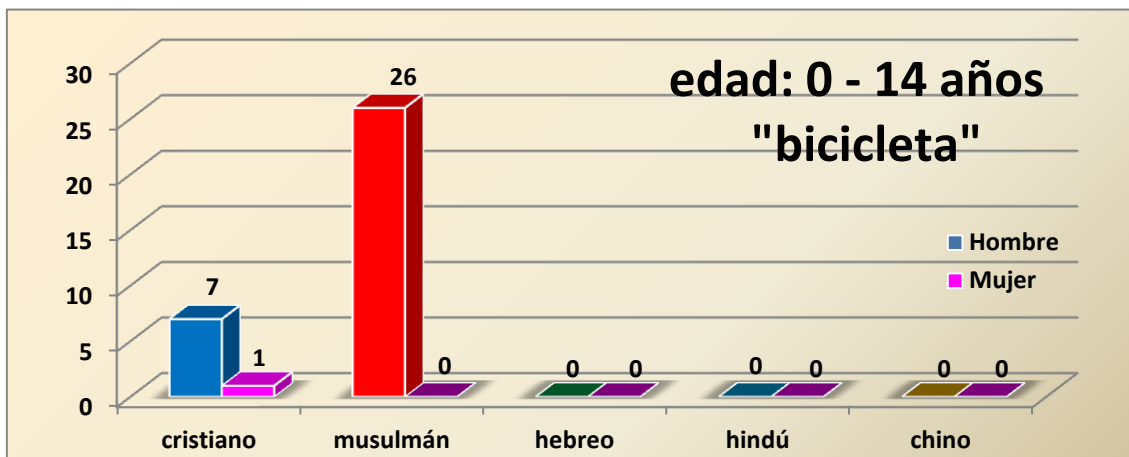


- Gráfica 281: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos de vehículo "autobús", no hay implicados.

0-14 bicicleta		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		7	26	0	0	0	33
	%	20.6	76.5	0	0	0	97.1
Mujer		1	0	0	0	0	1
	%	2.9	0	0	0	0	2.9
TOTAL		8	26	0	0	0	34
	%	23.5	76.5	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 182: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, vehículo, sexos y cultura.

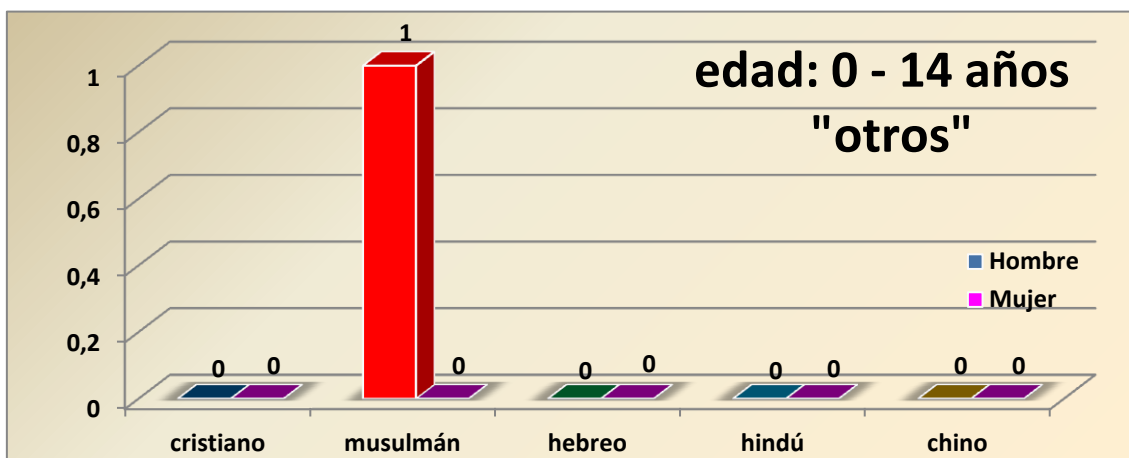


- Gráfica 282: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos de vehículo “bicicletas”, la cultura musulmana en hombres es la que alcanza los mayores registros, mientras que en mujeres es la cristiana la que más implicación presenta.

0-14 otros		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		0	1	0	0	0	1
	%	0	100	0	0	0	100
Mujer		0	0	0	0	0	0
	%	0	0	0	0	0	0
TOTAL		0	1	0	0	0	1
	%	0	100	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 183: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, vehículo, sexos y cultura.



- Gráfica 283: en la franja de edad de 0 a 14, y por tipos de vehículo “otros”, la cultura musulmana en hombres es la que registra datos, en las demás no hay implicados.

0-14 años	crisiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
D. MATERIALES	2	11	0	0	0	13
%	2.6	3.8	0	0	0	3.5
HERIDOS	75	278	0	0	0	353
%	97.4	95.2	0	0	0	95.7
MUERTOS	0	3	0	0	0	3
%	0	1	0	0	0	0.8
TOTAL	77	292	0	0	0	369
%	20.9	79.1	0	0	0	

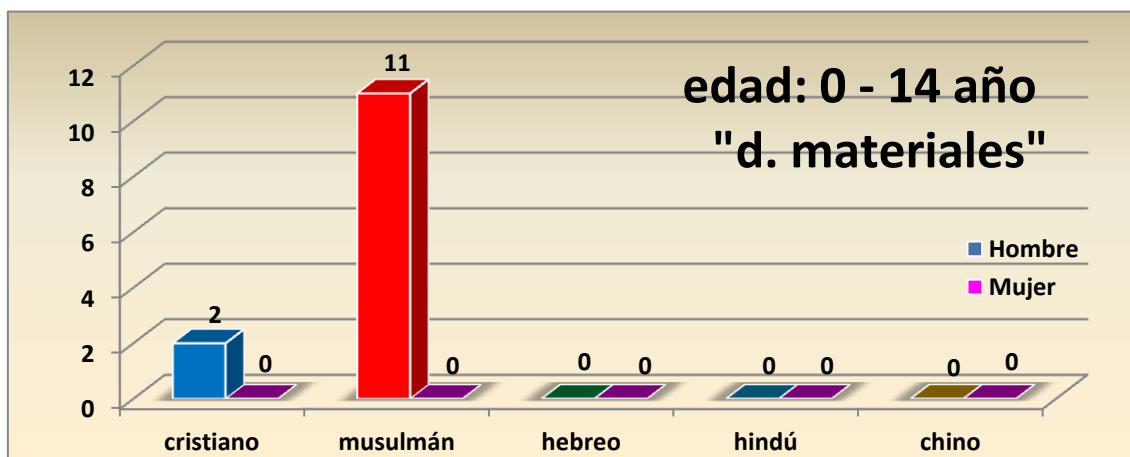
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 184: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, consecuencias, sexos y cultura.

0-14 D. Materiales	crisiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	2	11	0	0	0	13
%	15.4	84.6	0	0	0	100
Mujer	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2	11	0	0	0	13
%	15.4	84.6	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 185: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, d. materiales, sexos y cultura.



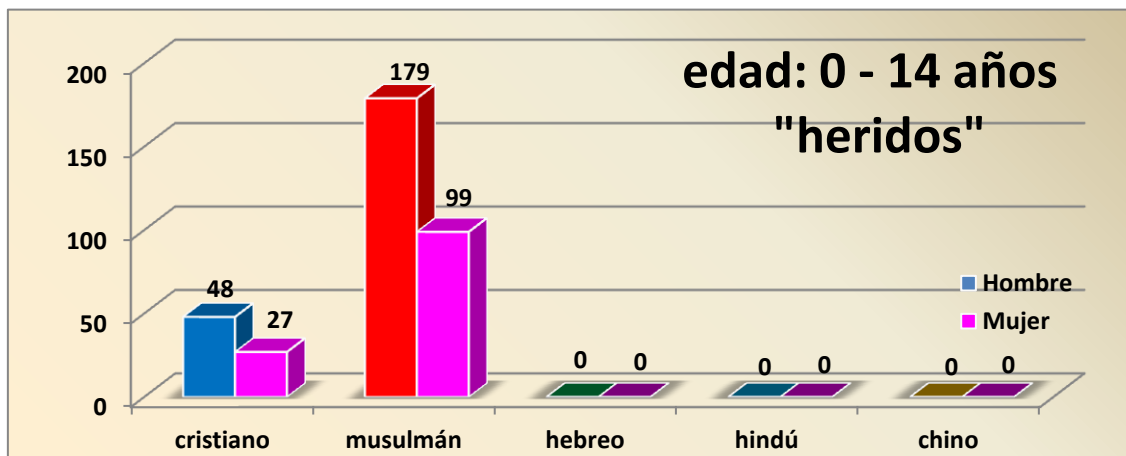
- Gráfica 284: en la franja de edad de 0 a 14, y por consecuencias del accidente “daños materiales”, la cultura musulmana en hombres es la que obtiene mayores registros, en mujeres no hay implicadas.



0-14 Heridos		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		48	179	0	0	0	227
	%	13.6	50.7	0	0	0	64.3
Mujer		27	99	0	0	0	126
	%	7.6	35.6	0	0	0	35.7
TOTAL		75	278	0	0	0	353
	%	21.5	78.8	0	0	0	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 186: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", heridos, sexos y cultura.



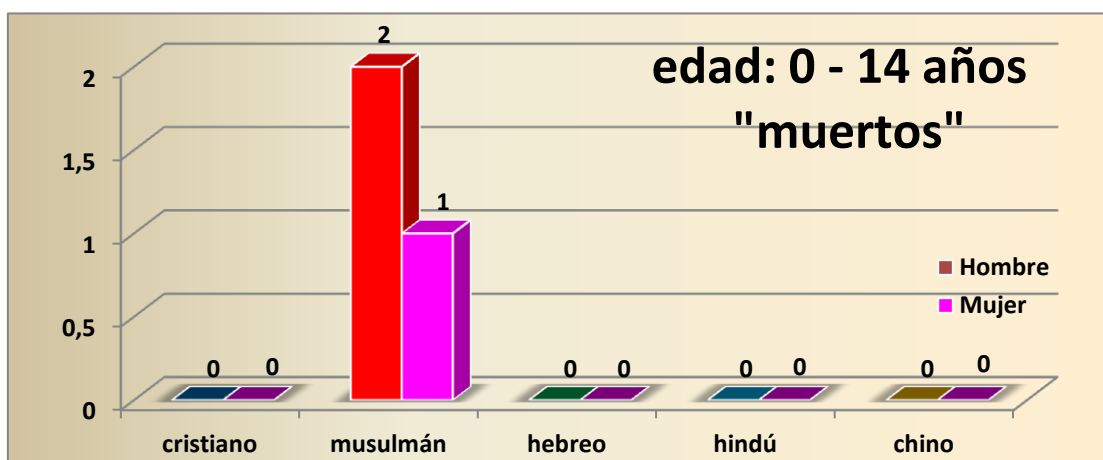
- Gráfica 285: en la franja de edad de 0 a 14, y por consecuencias del accidente "heridos", la cultura musulmana tanto en hombres como en mujeres es la que obtiene mayores registros, en las culturas hebreas, hindúes y chinas no hay implicadas.

0-14 Muertos		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		0	2	0	0	0	2
	%	0	66.7	0	0	0	66.7
Mujer		0	1	0	0	0	1
	%	0	33.3	0	0	0	33.3
TOTAL		0	3	0	0	0	3
	%	0	100	0	0	0	

Tabla 187: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", muertos, sexos y cultura.

Datos de referencia "%" el total de implicados

- Dos menores de 4 y 5 años murieron ahogados cuando acompañaban a su madre en un turismo, la conductora al realizar una maniobra cayó al agua del puerto de Ceuta.
- Un menor de 12 años murió al ser atropellado por un turismo conducido por un musulmán/hombre de 42 años a las puertas del colegio Reina Sofía en la barriada príncipe Alfonso.



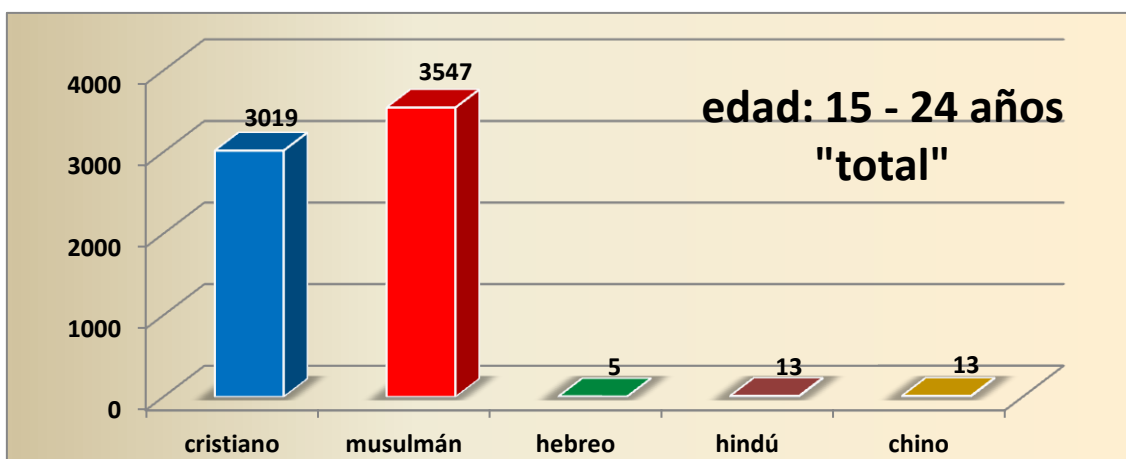
- Gráfica 286: en la franja de edad de 0 a 14, y por consecuencias del accidente "muertos", la cultura musulmana tanto en hombres como en mujeres es la que obtiene mayores registros, en las culturas cristianas, hebreas, hindúes y chinas no hay implicadas.

Accidentes distribuidos por la franja de edad de 15-24 años.

Edad	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
15 - 24	3019	3547	5	13	13	6597
%	45.8	53.8	0.08	0.2	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 188: total implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad” y cultura.

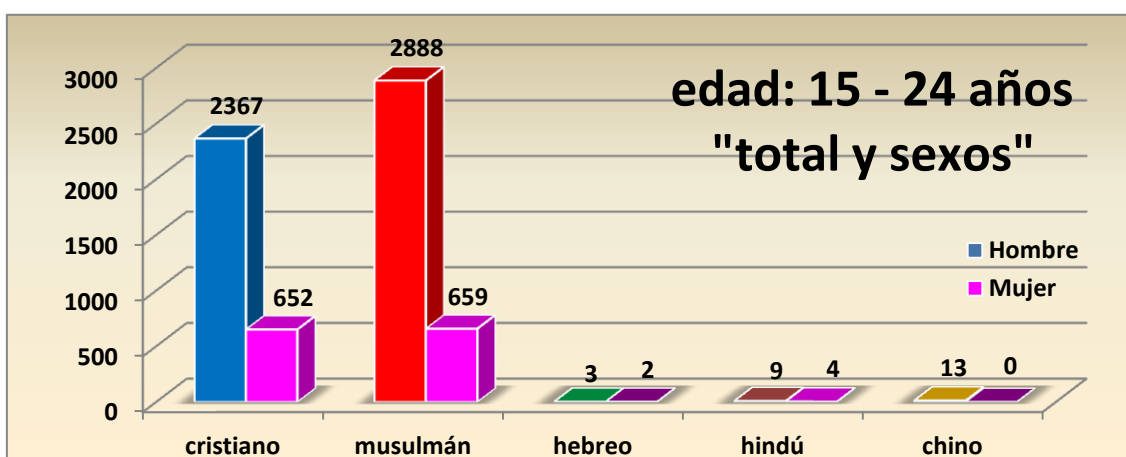


- Gráfica 287: en el total de accidentes con implicados en la franja de edad de 15 a 24, la cultura musulmana es la que obtiene mayores registros, mientras que la hebrea es la que menos.

Edad 15 - 24	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	2367	2888	3	9	13	5280
%	35.9	43.8	0.04	0.1	0.2	80
Mujer	652	659	2	4	0	1317
%	9.9	10	0.03	0.06	0	20
TOTAL	3019	3547	5	13	13	6597

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 189: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, sexos y cultura.



- Gráfica 288: en el total de accidentes con implicados por sexos en la franja de edad de 15 a 24, la cultura musulmana tanto en hombres como en mujeres es la que obtiene mayores registros, mientras que los hombres hebreos y las mujeres chinas los que menos.

15-24 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>FORTUITO</b>		403	448	2	2	0	855
	%	13.3	12.6	40	15.4	0	13
<b>SIMPLE</b>		2311	2588	3	10	12	4924
	%	76.5	73	60	76.9	92.3	74.6
<b>MÚLTIPLE</b>		97	141	0	0	0	238
	%	3.2	4	0	0	0	3.6
<b>ATROPELLO</b>		208	370	0	1	1	580
	%	6.9	10.4	0	7.7	7.7	8.8
<b>TOTAL</b>		3019	3547	5	13	13	6597
	%	45.8	53.8	0.08	0.2	0.2	

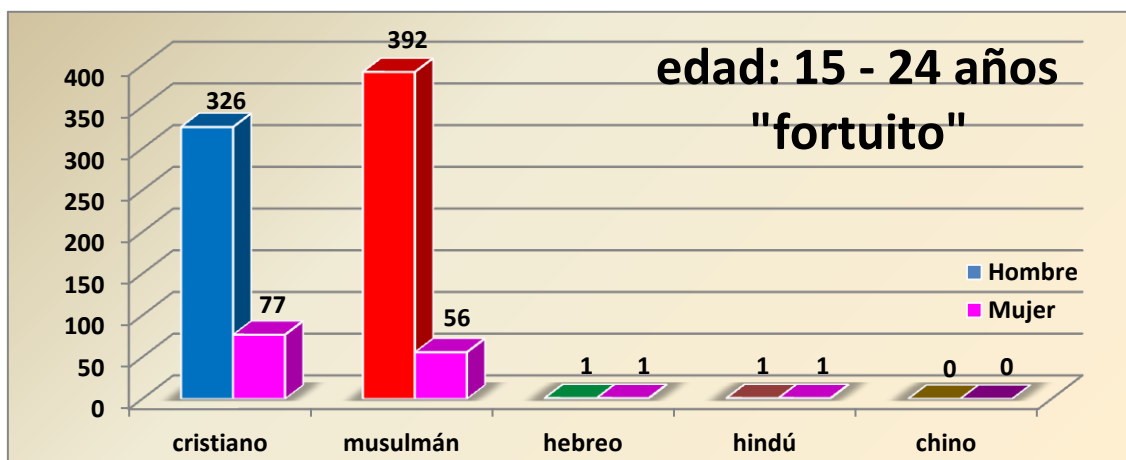
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 190: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, tipo AT y cultura.

15-24		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>FORTUITO</b>							
<b>Hombre</b>		326	392	1	1	0	720
	%	38.1	45.8	0.1	0.1	0	84.2
<b>Mujer</b>		77	56	1	1	0	135
	%	9	6.5	0.1	0.1	0	15.8
<b>Total</b>		403	448	2	2	0	855
	%	47.1	52.4	0.2	0.2	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 191: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, AT fortuito, sexos y cultura.

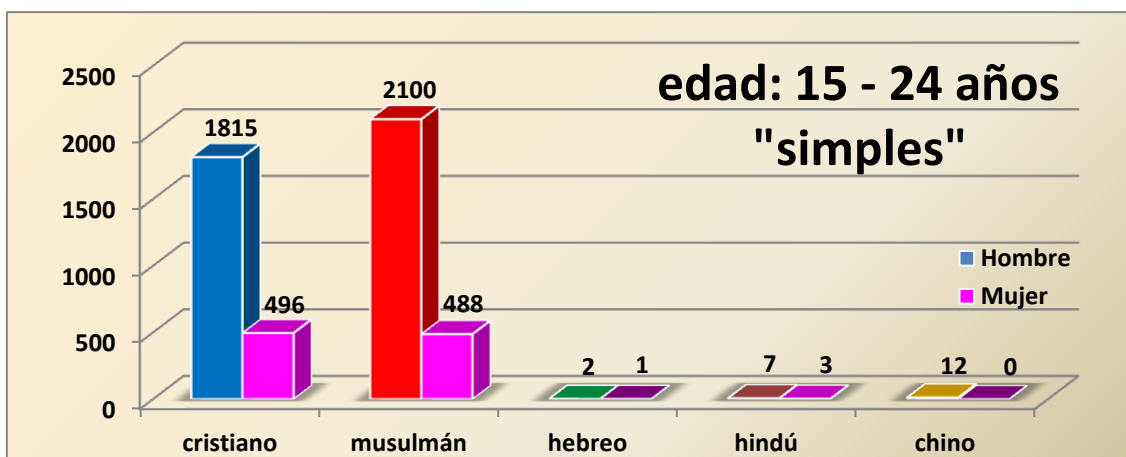


- Gráfica 289: en la franja de edad de 15 a 24 y por tipos de accidentes “fortuitos”, la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los chinos (hombre y mujer) son los que menos.

15-24 SIMPLE	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	1815	2100	2	7	12	3936
%	36.9	42.6	0.04	0.1	0.2	79.9
Mujer	496	488	1	3	0	988
%	10.1	9.9	0.02	0.06	0	20.1
Total	2311	2588	3	10	12	4924
%	46.9	52.6	0.06	0.2	0.2	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 192: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", AT simple, sexos y cultura.

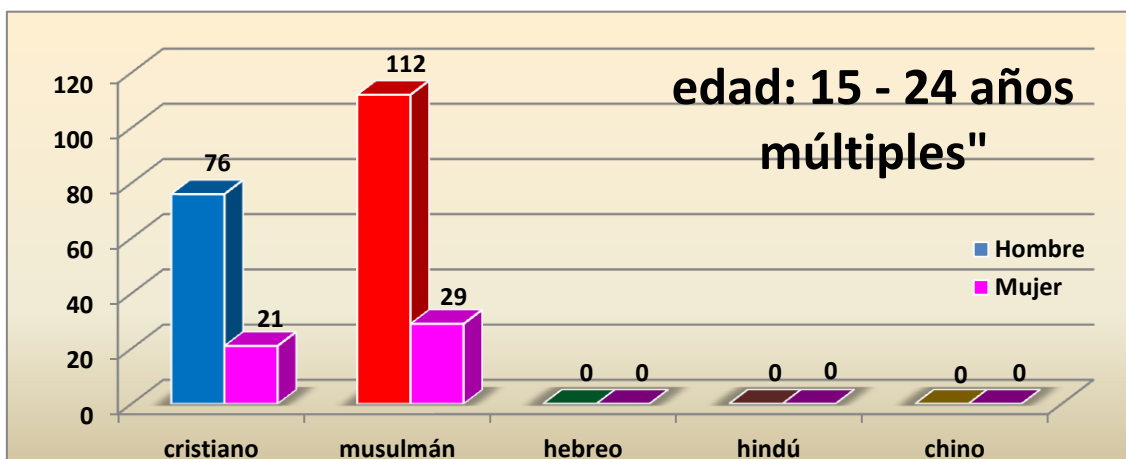


- Gráfica 290: en la franja de edad de 15 a 24 y por tipos de accidentes "simples", la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hombres hebreos y la mujer china son los que menos.

15-24 MÚLTIPLE	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	76	112	0	0	0	188
%	31.9	47.1	0	0	0	79
Mujer	21	29	0	0	0	50
%	8.8	12.2	0	0	0	21
Total	97	141	0	0	0	238
%	40.8	59.2	0	0	0	

Datos de referencia "%" el total de implicados

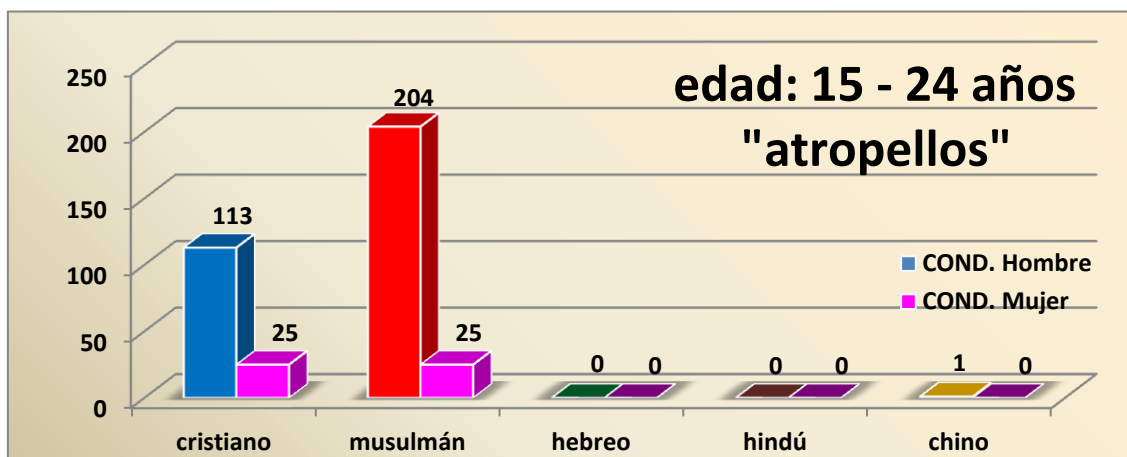
Tabla 193: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", AT múltiple, sexos y cultura.



- Gráfica 291: en la franja de edad de 15 a 24 y por tipos de accidentes "múltiples", la cultura musulmana en hombres y en mujeres es la que obtiene los mayores registros.

15-24 ATROPELLOS	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
COND. Hombre	113	204	0	0	1	318
%	30.7	55.4	0	0	0.3	86.4
COND. Mujer	25	25	0	0	0	50
%	6.8	6.8	0	0	0	13.6
Total	138	229	0	0	1	368
%	37.5	62.2	0	0	0.3	

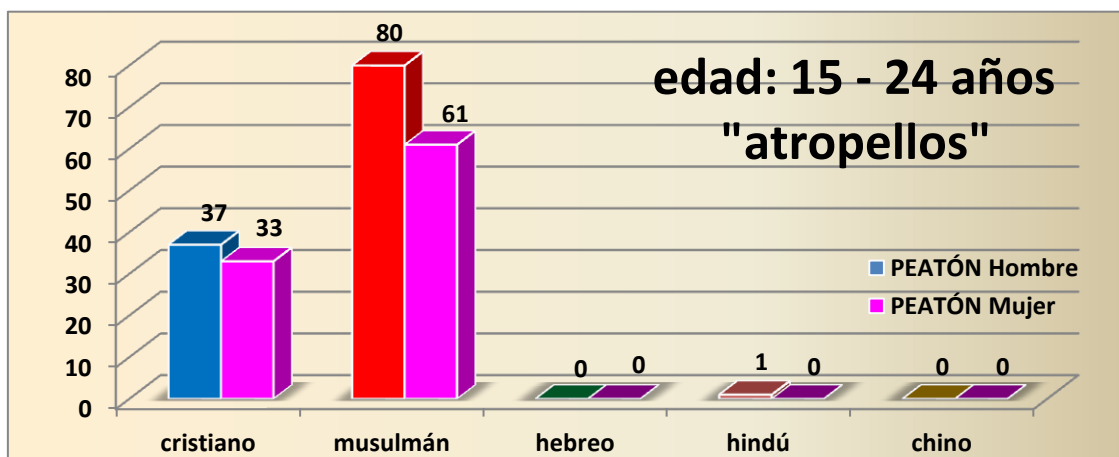
Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 194: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, atropellos conductor, sexos y cultura.



- Gráfica 292: en la franja de edad de 15 a 24 y por tipos de accidentes “atropellos”, como conductores la cultura musulmana en hombres y las mujeres cristiana y musulmana son las que obtienen lo mayores registros, mientras que los hebreos e hindúes (hombre y mujer) son los que menos.

15-24 ATROPELLOS	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
PEATÓN Hombre	37	80	0	1	0	118
%	17.5	37.7	0	0.5	0	55.7
PEATÓN Mujer	33	61	0	0	0	94
%	15.6	28.8	0	0	0	44.3
Total	70	141	0	1	0	212
%	33	66.5	0	0.5	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 195: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, atropellos peatón, sexos y cultura.



- Gráfica 293: en la franja de edad de 15 a 24 y por tipos de accidentes “atropellos”, como peatones la cultura musulmana en hombres y las mujeres son las que obtienen lo mayores registros.

15 - 24 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
LUNES		445	556	0	3	5	1009
	%	14.7	15.7	0	23.1	38.5	15.3
MARTES		438	554	0	0	2	994
	%	14.5	15.6	0	0	15.4	15.1
MIÉRCOLES		474	592	0	1	0	1067
	%	15.7	16.7	0	7.7	0	16.2
JUEVES		483	517	0	3	2	1005
	%	16	14.6	0	23.1	15.4	15.2
VIERNES		500	580	4	3	2	1089
	%	16.6	16.4	80	23.1	15.4	16.5
SÁBADOS		366	414	1	3	1	785
	%	12.1	11.7	20	23.1	7.7	11.9
DOMINGOS		313	334	0	0	1	648
	%	10.4	9.4	0	0	7.7	9.8
TOTAL		3019	3547	5	13	13	6597
	%	45.8	53.8	0.08	0.2	0.2	

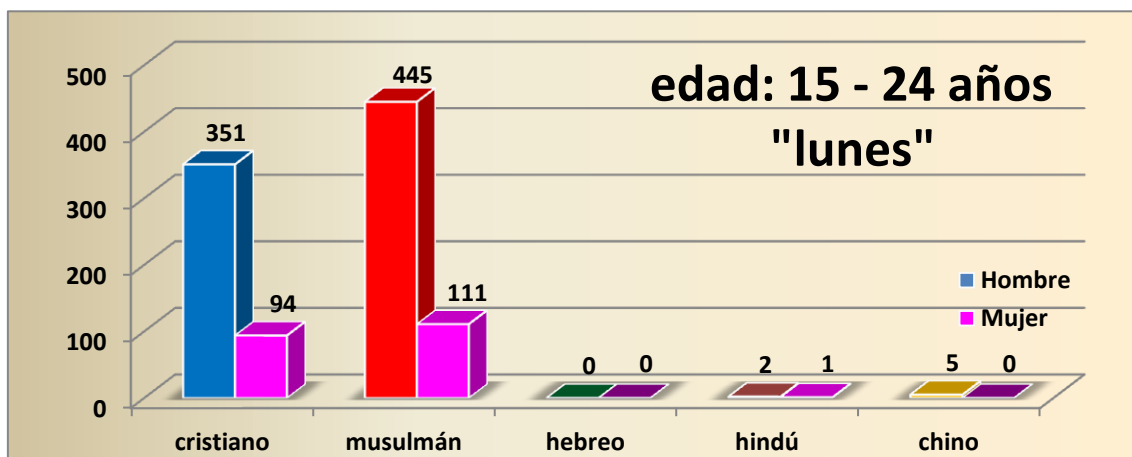
Datos de referencia "%" el total de cada cultura.

Tabla 196: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", días de la semana y cultura.

15 - 24 lunes		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		351	445	0	2	5	803
	%	34.8	44.1	0	0.2	0.5	79.6
Mujer		94	111	0	1	0	206
	%	9.3	11	0	0.1	0	20.4
TOTAL		445	556	0	3	5	1009
	%	44.1	55.1	0	2.8	0.5	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 197: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", día de la semana, sexos y cultura.

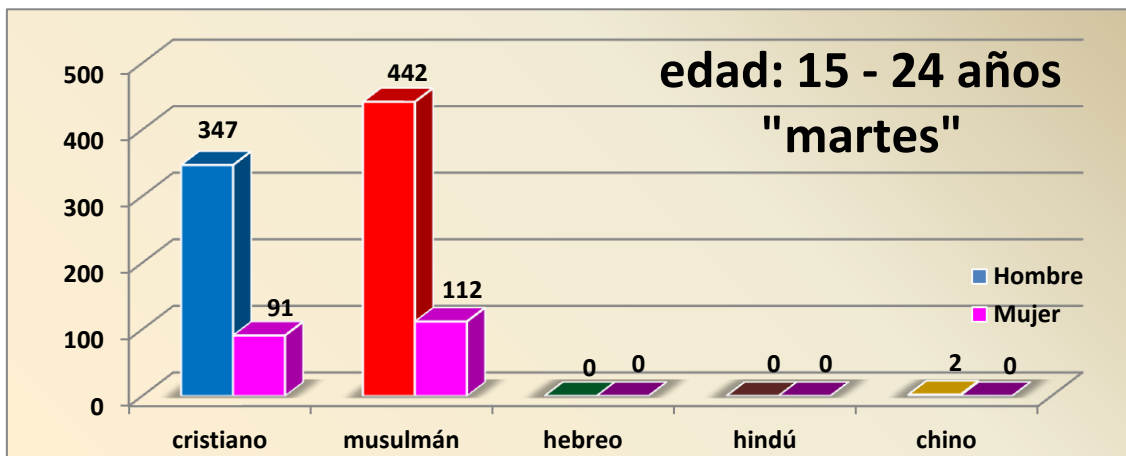


- Gráfica 294: en la franja de edad de 15 a 24 y por días de la semana "lunes", la cultura musulmana en hombres y mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hebreos (hombre y mujer) son los que menos.

15 -24 martes	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	347	442	0	0	2	791
%	34.9	44.5	0	0	0.2	79.6
Mujer	91	112	0	0	0	203
%	9.2	11.3	0	0	0	20.4
TOTAL	438	554	0	0	2	994
%	44.1	55.7	0	0	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 198: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, día de la semana, sexos y cultura.

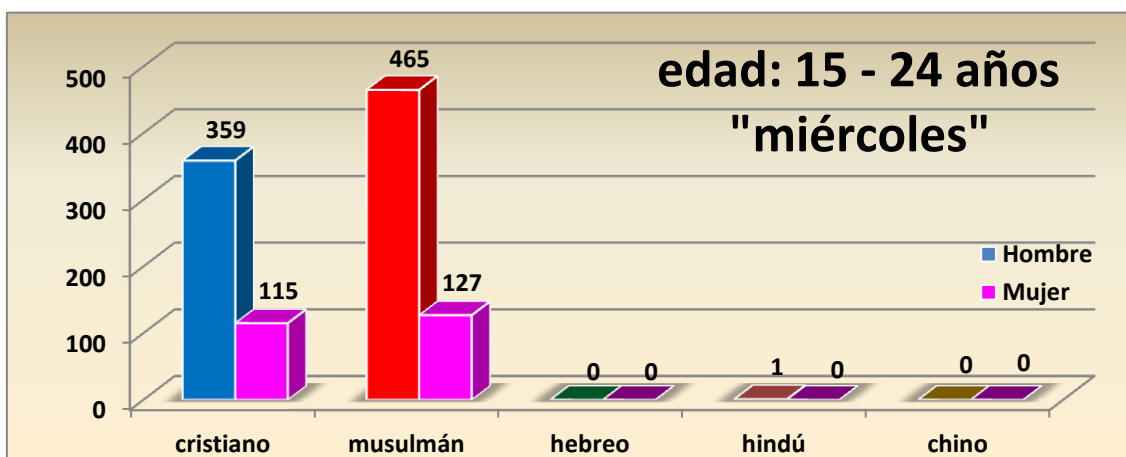


- Gráfica 295: en la franja de edad de 15 a 24 y por días de la semana “martes”, la cultura musulmana en hombres y mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hebreos e hindúes (hombre y mujer) son los que menos.

15 - 24 miércoles	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	359	465	0	1	0	825
%	33.6	43.6	0	0.09	0	77.3
Mujer	115	127	0	0	0	242
%	10.8	11.9	0	0	0	22.7
TOTAL	474	592	0	1	0	1067
%	44.4	55.5	0	0.09	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 199: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, día de la semana, sexos y cultura.

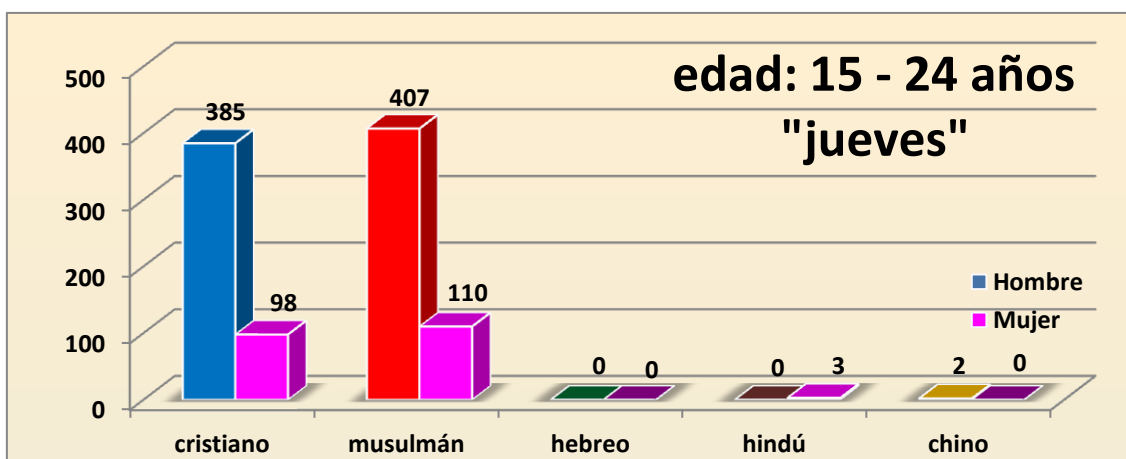


- Gráfica 296: en la franja de edad de 15 a 24 y por días de la semana “miércoles”, la cultura musulmana en hombres y mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hebreos y chinos (hombre y mujer) son los que menos.

15 - 24 jueves	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	385	407	0	0	2	794
%	38.3	40.5	0	0	0.2	79
Mujer	98	110	0	3	0	211
%	9.8	10.9	0	0.3	0	21
TOTAL	483	517	0	3	2	1005
%	48.1	51.4	0	0.3	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 200: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, día de la semana, sexos y cultura.

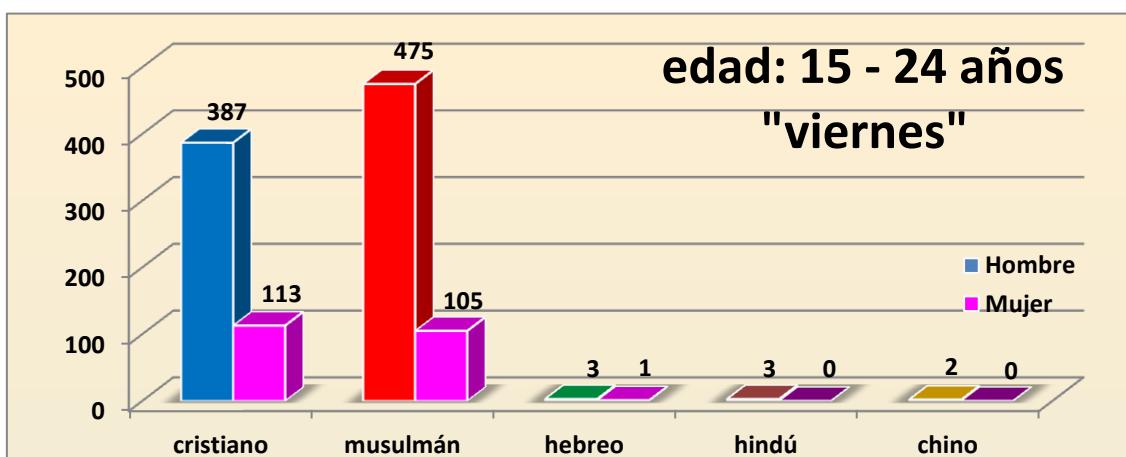


- Gráfica 297: en la franja de edad de 15 a 24 y por días de la semana “jueves”, la cultura musulmana en hombres y mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hebreos (hombre y mujer) son los que menos.

15 - 24 viernes	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	387	475	3	3	2	870
%	35.5	43.6	0.3	0.3	0.2	79.9
Mujer	113	105	1	0	0	219
%	10.4	9.6	0.09	0	0	20.1
TOTAL	500	580	4	3	2	1089
%	45.9	53.3	0.4	0.3	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 201: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, día de la semana, sexos y cultura.



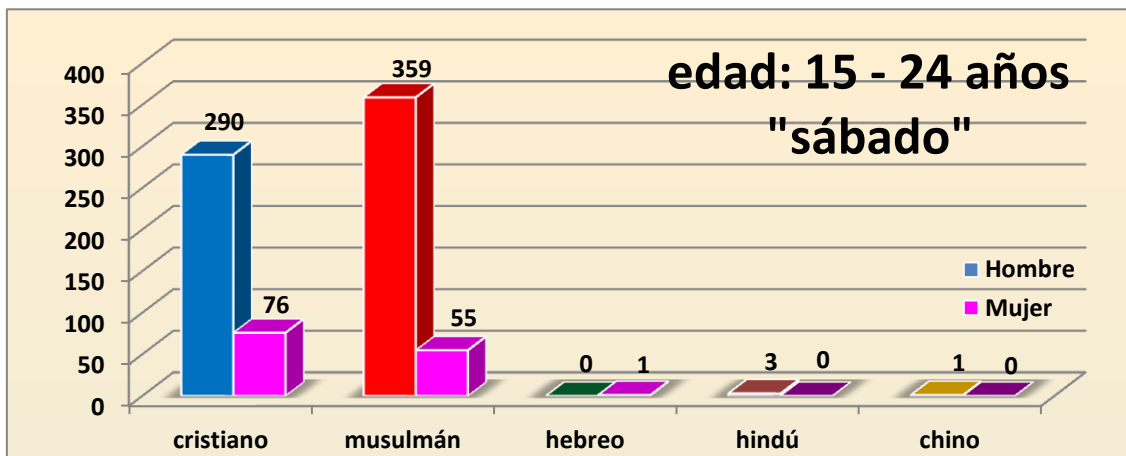
- Gráfica 298: en la franja de edad de 15 a 24 y por días de la semana “viernes”, la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los chinos (hombre y mujer) son los que menos.



15 - 24 sábados	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	290	359	0	3	1	653
%	36.9	45.7	0	0.4	0.1	83.2
Mujer	76	55	1	0	0	132
%	9.7	7	0.1	0	0	16.8
TOTAL	366	414	1	3	1	785
%	46.6	52.7	0.1	0.4	0.1	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 202: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, día de la semana, sexos y cultura.

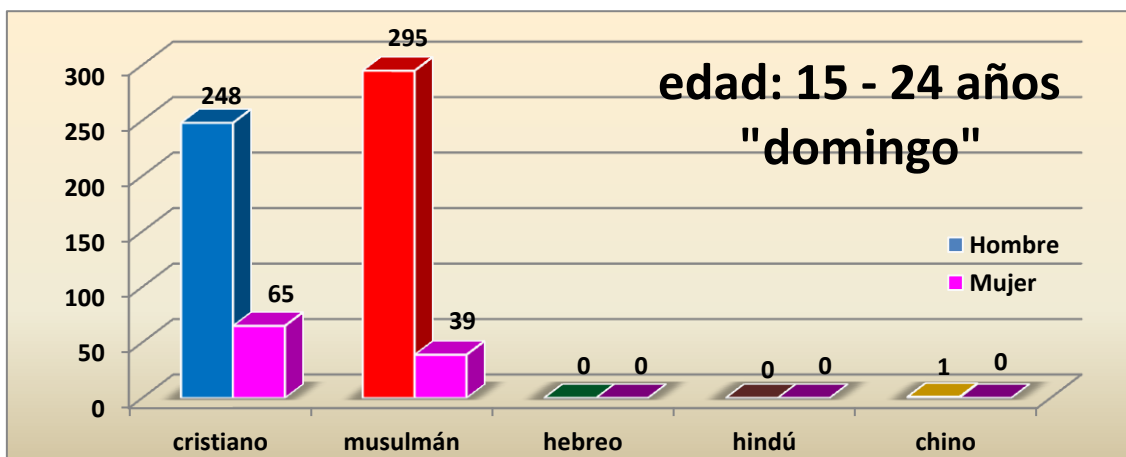


- Gráfica 299: en la franja de edad de 15 a 24 y por días de la semana “sábado”, la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hebreos hombres y las mujeres chinas son los que menos.

15 - 24 domingos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	248	295	0	0	1	544
%	38.3	45.5	0	0	0.2	84
Mujer	65	39	0	0	0	104
%	10	6	0	0	0	16
TOTAL	313	334	0	0	1	648
%	48.3	51.5	0	0	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 203: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, día de la semana, sexos y cultura.



- Gráfica 300: en la franja de edad de 15 a 24 y por días de la semana “domingo”, la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hebreos e hindúes (hombre y mujer) son los que menos.

15-24 años	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>CICLOMOTOR</b>	828	857	4	2	12	1703
%	28.1	25.2	80	16.7	92.3	26.7
<b>MOTOCICLETA</b>	168	305	0	2	0	475
%	5.7	9	0	16.7	0	7.4
<b>TURISMO</b>	1861	2147	1	8	1	4018
%	63.1	63	20	66.7	7.7	62.9
<b>FURG-CAMIÓN</b>	59	67	0	0	0	126
%	2	2	0	0	0	2
<b>AUTOBÚS</b>	8	0	0	0	0	8
%	0.3	0	0	0	0	0.1
<b>BICICLETA</b>	20	27	0	0	0	47
%	0.7	0.8	0	0	0	0.7
<b>OTROS</b>	5	3	0	0	0	8
%	0.2	0.09	0	0	0	0.1
<b>TOTAL</b>	2949	3406	5	12	13	6385
%	46.2	53.3	0.08	0.2	0.2	

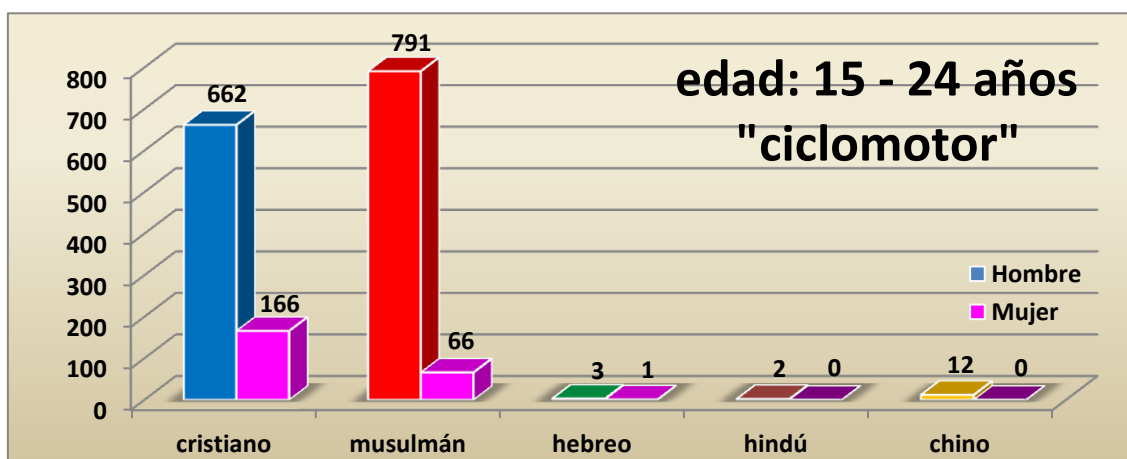
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 204: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, vehículos y cultura.

15-24 ciclomotor	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	662	791	3	2	12	1470
%	38.9	46.4	0.2	0.1	0.7	86.3
<b>Mujer</b>	166	66	1	0	0	233
%	9.7	3.9	0.06	0	0	13.7
<b>TOTAL</b>	828	857	4	2	12	1703
%	48.6	50.3	0.2	0.1	0.7	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 205: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, ciclomotor, sexos y cultura.

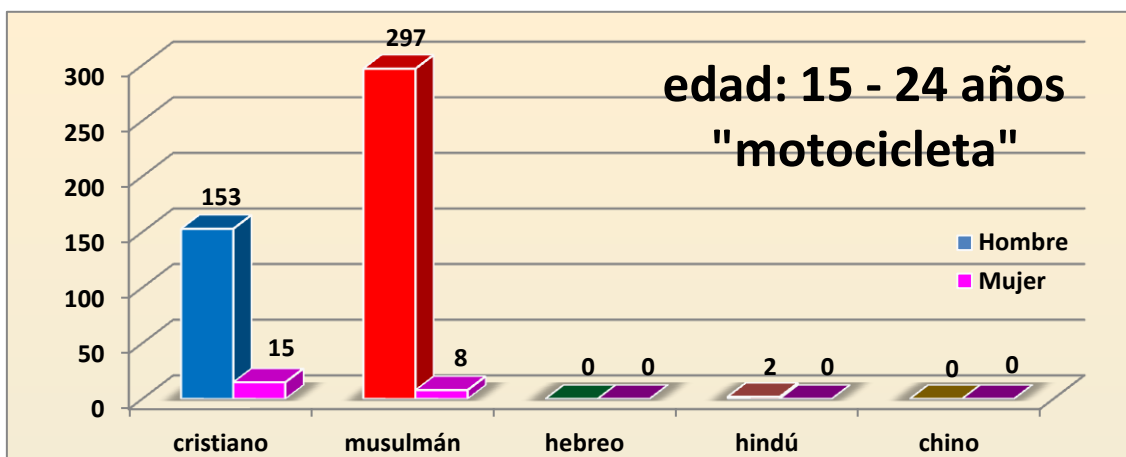


- Gráfica 301: en la franja de edad de 15 a 24 y por tipos de vehículo “ciclomotor”, la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hindúes (hombre y mujer) son los que menos.

15-24 motocicleta	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	153	297	0	2	0	452
%	32.2	62.5	0	0.4	0	95.2
Mujer	15	8	0	0	0	23
%	3.2	1.7	0	0	0	4.8
TOTAL	168	305	0	2	0	475
%	35.4	64.2	0	0.4	0	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 206: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", motocicletas, sexos y cultura.

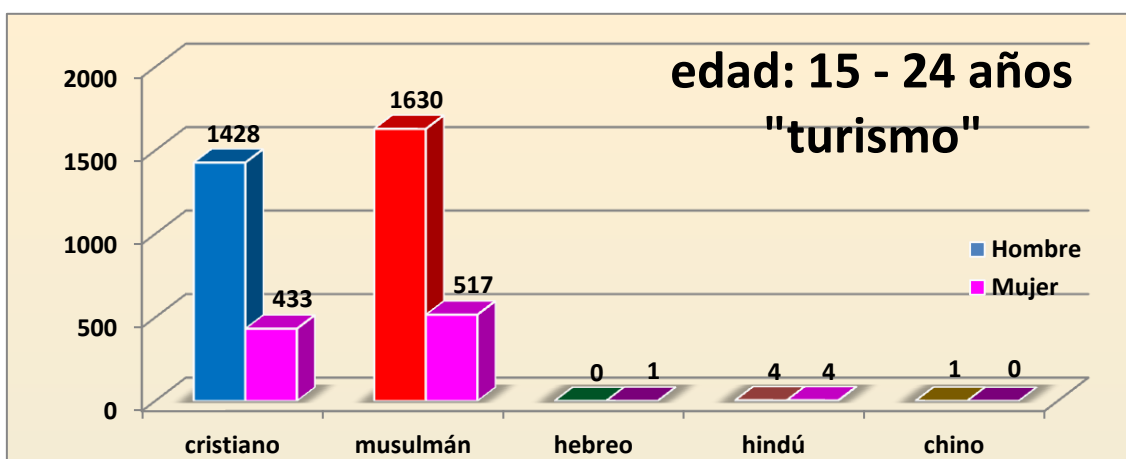


- Gráfica 302: en la franja de edad de 15 a 24 y por tipos de vehículo "motocicleta", la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hebreos y chinos (hombre y mujer) son los que menos.

15-24 turismo	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	1428	1630	0	4	1	3063
%	35.5	40.6	0	0.1	0.02	76.2
Mujer	433	517	1	4	0	955
%	10.8	12.9	0.02	0.1	0	23.8
TOTAL	1861	2147	1	8	1	4018
%	46.3	53.4	0.02	0.2	0.02	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 207: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", turismos, sexos y cultura.

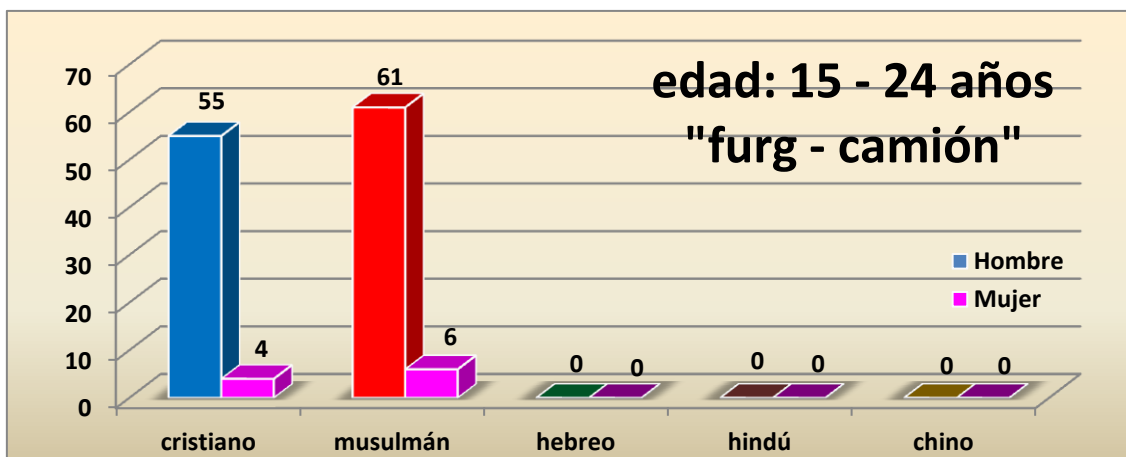


- Gráfica 303: en la franja de edad de 15 a 24 y por tipos de vehículo "turismo", la cultura musulmana en hombres y mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hombres hebreos y la mujer china los que menos.

15-24 furg-camión		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		55	61	0	0	0	116
	%	43.7	48.4	0	0	0	92.1
Mujer		4	6	0	0	0	10
	%	3.2	4.8	0	0	0	7.9
TOTAL		59	67	0	0	0	126
	%	46.8	53.2	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 208: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, furg-camión, sexos y cultura.

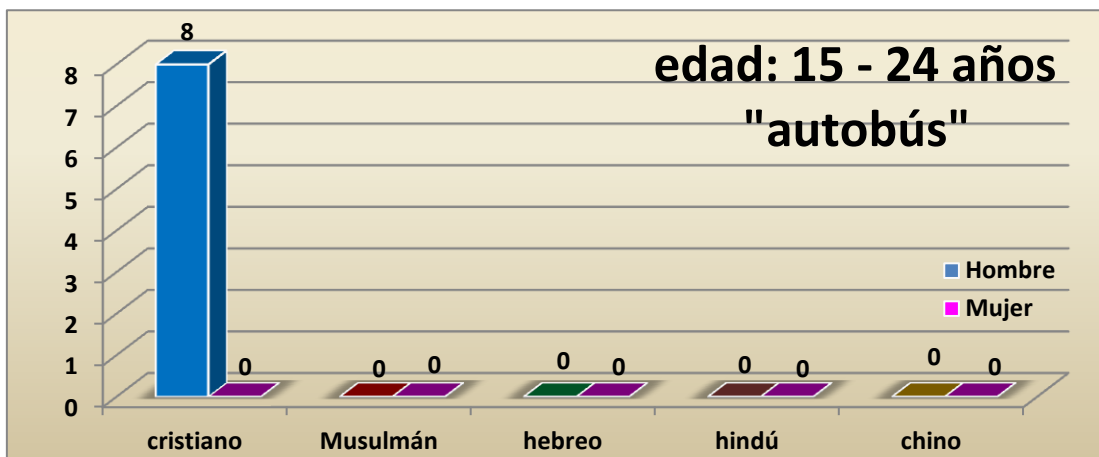


- Gráfica 304: en la franja de edad de 15 a 24 y por tipos de vehículo “ciclomotor”, la cultura musulmana en hombres y mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hebreos, hindúes y chinos (hombre y mujer) no tienen registros.

15-24 autobús		cristiano	Musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		8	0	0	0	0	8
	%	100	0	0	0	0	100
Mujer		0	0	0	0	0	0
	%	0	0	0	0	0	0
TOTAL		8	0	0	0	0	8
	%	100	0	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 209: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, autobús, sexos y cultura.

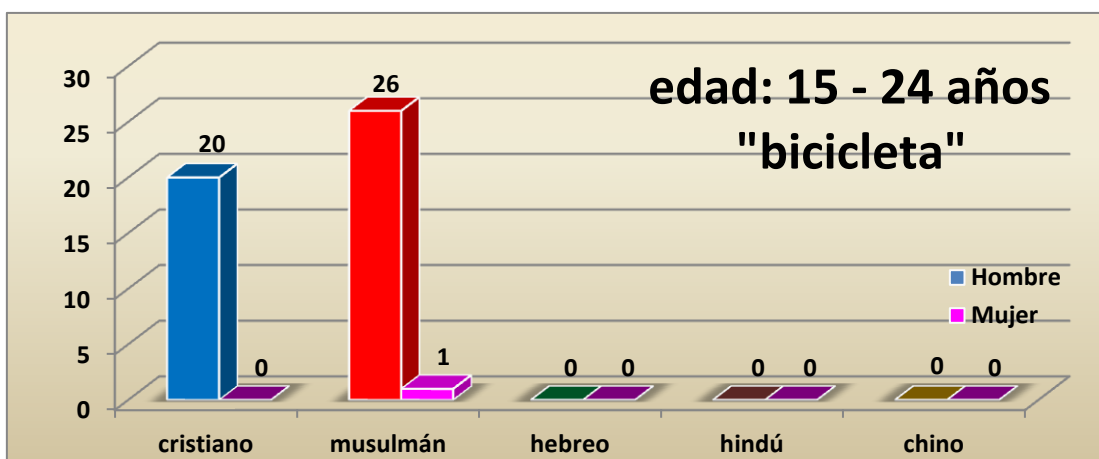


- Gráfica 305: en la franja de edad de 15 a 24 y por tipos de vehículo “autobús”, la cultura cristiana en hombres es la única que obtiene registros.

15-24 bicicleta	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	20	26	0	0	0	46
%	42.6	55.3	0	0	0	97.9
Mujer	0	1	0	0	0	1
%	0	2.1	0	0	0	2.1
TOTAL	20	27	0	0	0	47
%	42.6	57.4	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 210: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, bicicletas, sexos y cultura.

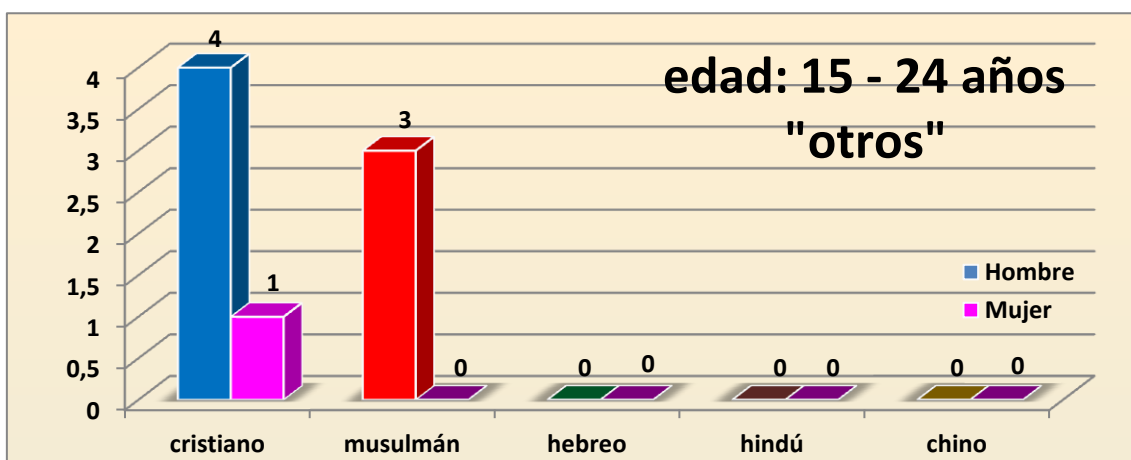


- Gráfica 306: en la franja de edad de 15 a 24 y por tipos de vehículo “bicicleta”, la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hebreos, hindúes y chinos (hombre y mujer) no tienen implicados.

15-24 otros	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	4	3	0	0	0	7
%	50	37.5	0	0	0	87.5
Mujer	1	0	0	0	0	1
%	12.5	0	0	0	0	12.5
TOTAL	5	3	0	0	0	8
%	62.5	37.5	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 211: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, otros, sexos y cultura.

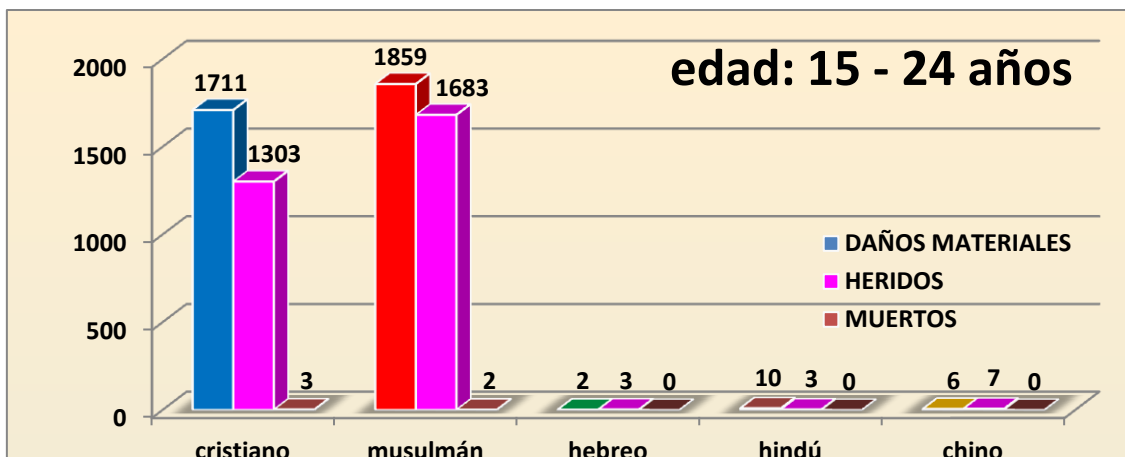


- Gráfica 307: en la franja de edad de 15 a 24 y por tipos de vehículo “otros”, la cultura cristiana en hombres y mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hebreos, hindúes y chinos no tienen implicados.

15-24 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>DAÑOS MATERIALES</b>		1711	1859	2	10	6	3588
	%	56.7	52.5	40	76.9	46.2	54.4
<b>HERIDOS</b>		1303	1683	3	3	7	2999
	%	43.2	47.5	60	23.1	53.8	45.5
<b>MUERTOS</b>		3	2	0	0	0	5
	%	0.1	0.06	0	0	0	0.08
<b>TOTAL</b>		3017	3544	5	13	13	6592
	%	45.8	53.8	0.08	0.2	0.2	

Datos de referencia "%" el total de cada cultura

Tabla 212: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", consecuencias y cultura.

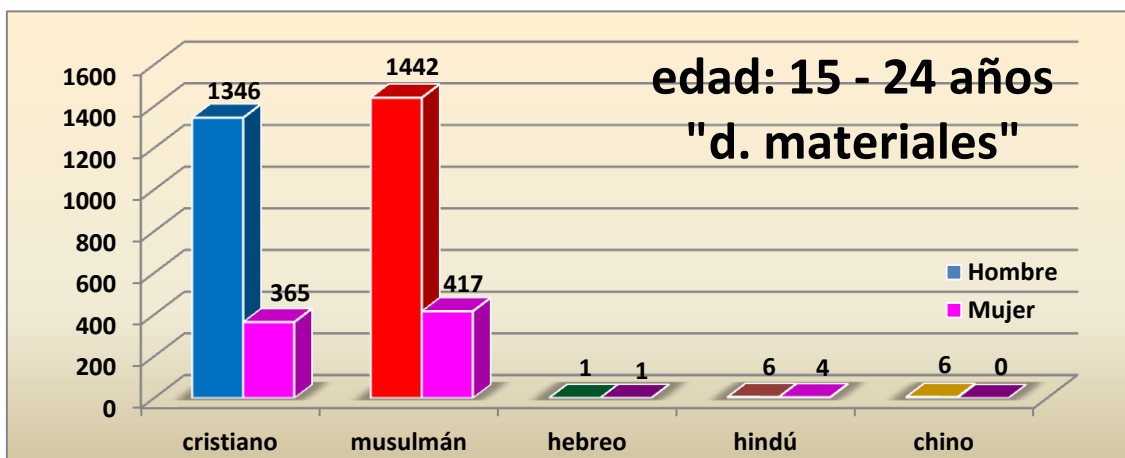


- Gráfica 308: en la franja de edad de 15 a 24 y por consecuencias del accidente, la cultura musulmana en hombres y mujeres son las que obtienen los mayores registros en daños materiales y heridos, mientras que la cristiana lo hace en fallecidos.

15-24 D. Materiales		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>		1346	1442	1	6	6	2801
	%	37.5	40.2	0.03	0.2	0.2	78.1
<b>Mujer</b>		365	417	1	4	0	787
	%	10.2	11.6	0.03	0.1	0	21.9
<b>TOTAL</b>		1711	1859	2	10	6	3588
	%	47.7	51.8	0.06	0.3	0.2	

Datos de referencia "%" el total de implicados

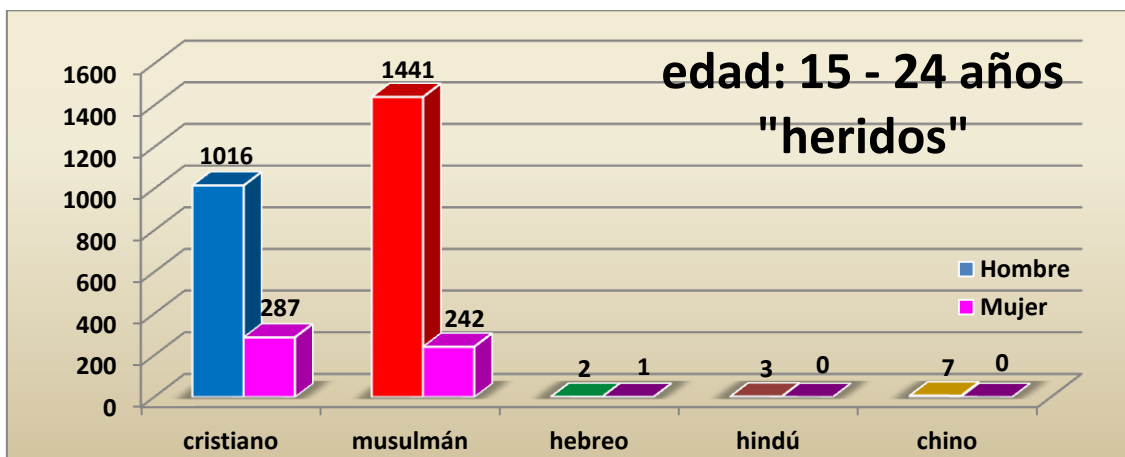
Tabla 213: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", d. materiales, sexos y cultura.



- Gráfica 309: en la franja de edad de 15 a 24 y por consecuencias "daños materiales", la cultura musulmana en hombres y en mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hebreos (hombre y mujer) son los que menos.

15-24 Heridos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	1016	1441	2	3	7	2469
%	33.9	48	0.07	0.1	0.2	82.3
Mujer	287	242	1	0	0	530
%	9.6	8.1	0.03	0	0	17.7
TOTAL	1303	1683	3	3	7	2999
%	43.4	56.1	0.1	0.1	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 214: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, heridos, sexos y cultura.

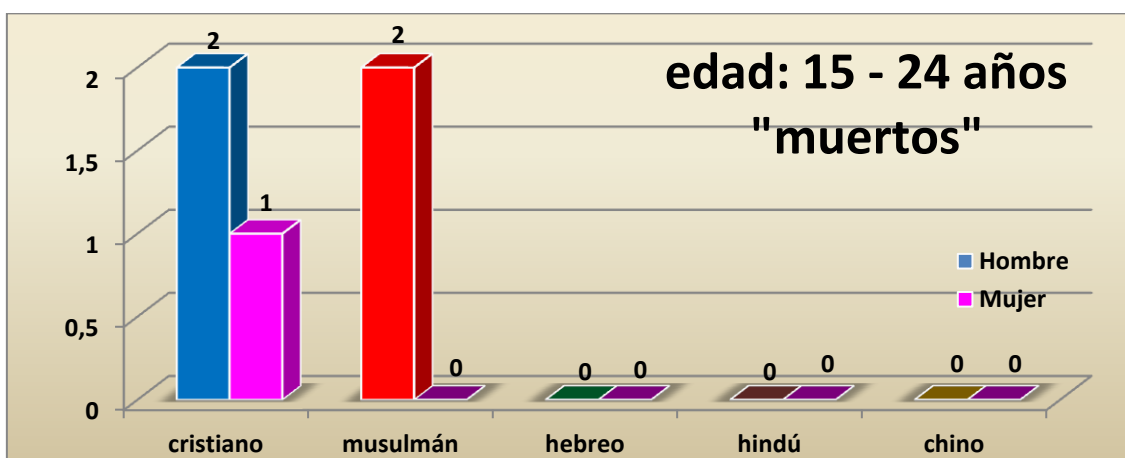


- Gráfica 310: en la franja de edad de 15 a 24 y por consecuencias “heridos”, la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hebreos en hombres e hindúes y chinos en mujeres los que menos.

15-24 Muertos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	2	2	0	0	0	4
%	40	40	0	0	0	80
Mujer	1	0	0	0	0	1
%	20	0	0	0	0	20
TOTAL	3	2	0	0	0	5
%	60	40	0	0	0	

Tabla 215: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, muertos, sexos y cultura.  
 Datos de referencia “%” el total de implicados

- Fallecido conductor de ciclomotor de 20 años (MUS/H) en la carretera del Monte Hacho (accidente fortuito).
- Fallecido conductor de ciclomotor de 18 años (MUS/H) al colisionar con un turismo en Recinto Sur.
- Fallecido conductor de motocicleta de 24 años (CRIS/H) al colisionar con una furgoneta en Muelle Cañonero Dato.
- Fallecida acompañante de ciclomotor de 15 años (CRIS/M) al colisionar con otro ciclomotor en la barriada de Villajovita.
- Fallecido acompañante de ciclomotor de 20 años (CRIS/H) en la carretera de Benzú (accidente fortuito).



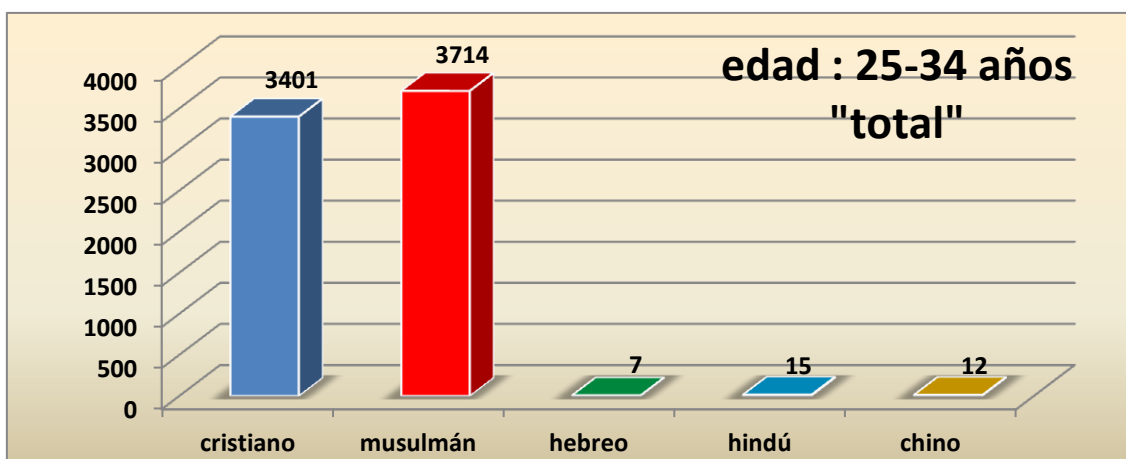
- Gráfica 311: en la franja de edad de 15 a 24 y por consecuencias “muertos”, la cultura musulmana y cristiana en hombres y la cristiana en mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hebreos, hindúes y chinos no tienen registros.

Accidentes distribuidos por la franja de edad de 25-34 años.

Edad 25 - 34	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Total	3401	3714	7	15	12	7149
%	47.6	52	0.1	0.2	0.2	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 216: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad" y cultura.

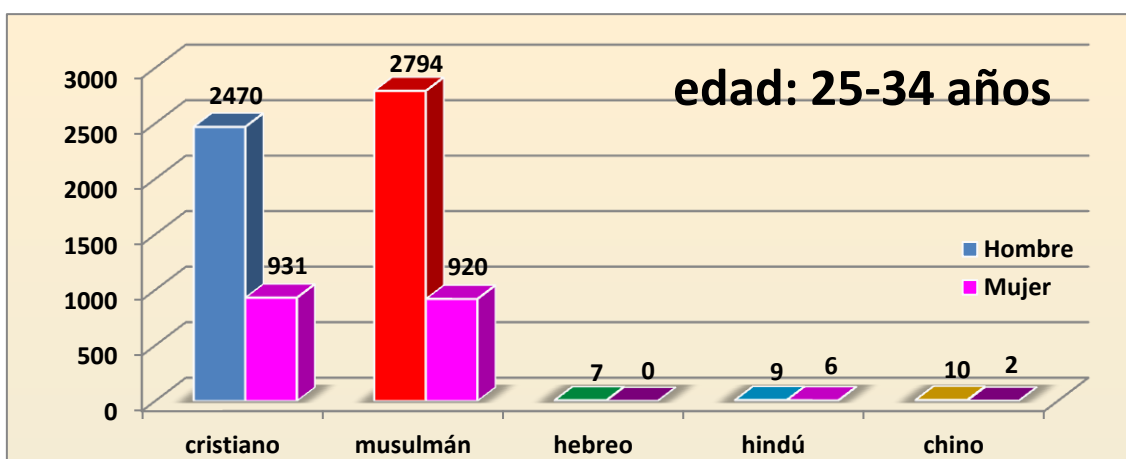


- Gráfica 312: en el total de accidentes con implicados en la franja de edad de 25 a 34, la cultura musulmana es la que obtienen los mayores registros, mientras que los hebreos son los que menos.

Edad 25 - 34	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	2470	2794	7	9	10	5290
%	34.6	39.1	0.1	0.1	0.1	74
Mujer	931	920	0	6	2	1859
%	13	12.9	0	0.08	0.02	26
Total	3401	3714	7	15	12	7149
%	47.6	52	0.1	0.2	0.2	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 217: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", sexos y cultura.



- Gráfica 313: en el total de accidentes con implicados por sexos y en la franja de edad de 25 a 34, la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres son las que obtienen los mayores registros, mientras que los hebreos (hombre y mujer) son los que menos.



25-34 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>FORTUITO</b>		363	342	1	2	2	710
	%	10.7	9.2	14.3	13.3	16.7	9.9
<b>SIMPLE</b>		2704	2871	4	10	10	5599
	%	79.5	77.3	57.1	66.7	83.3	78.3
<b>MÚLTIPLE</b>		157	180	0	0	0	337
	%	4.6	4.8	0	0	0	4.7
<b>ATROPELLO</b>		177	321	2	3	0	503
	%	5.2	8.6	28.6	20	0	7
<b>TOTAL</b>		3401	3714	7	15	12	7149
	%	47.6	52	0.1	0.2	0.2	

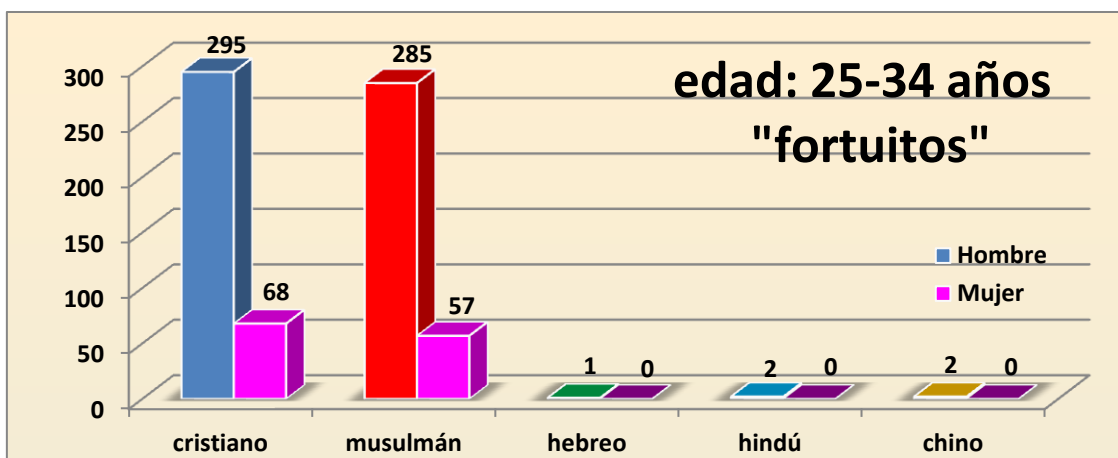
Datos de referencia "%" el total de cada cultura

Tabla 218: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", tipo, sexos y cultura.

25-34 FORTUITO		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>		295	285	1	2	2	585
	%	41.5	40.1	0.1	0.3	0.3	82.4
<b>Mujer</b>		68	57	0	0	0	125
	%	9.6	8	0	0	0	17.6
<b>TOTAL</b>		363	342	1	2	2	710
	%	51.1	48.2	0.1	0.3	0.3	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 219: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", fortuitos, sexos y cultura.

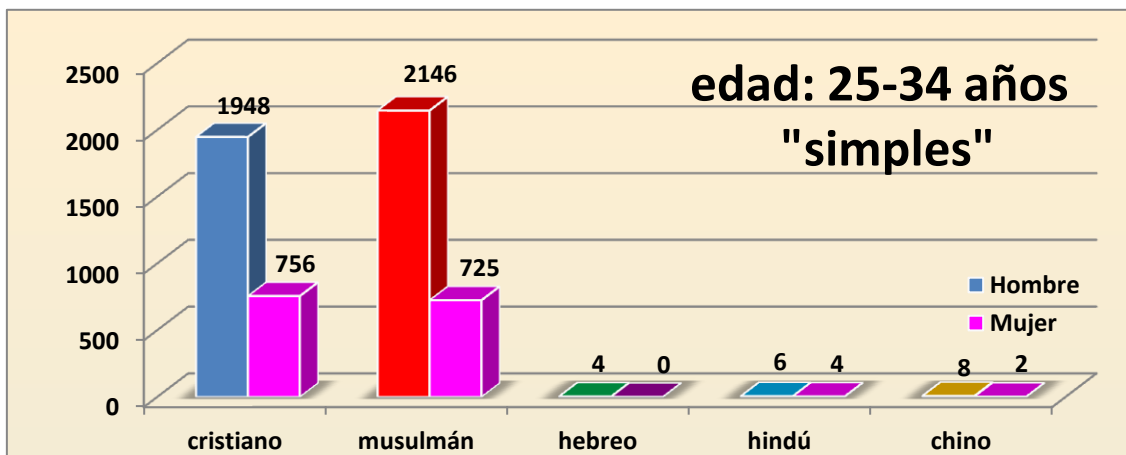


- Gráfica 314: en la franja de edad de 25 a 34 y por tipo de accidente "fortuitos" la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hebreos en hombres, en mujeres hebreas, hindúes y chinas no tienen implicación.

25-34 SIMPLE		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		1948	2146	4	6	8	4112
	%	34.8	38.3	0.07	0.1	0.1	73.4
Mujer		756	725	0	4	2	1487
	%	13.5	12.9	0	0.07	0.03	26.6
TOTAL		2704	2871	4	10	10	5599
	%	48.3	51.3	0.07	0.2	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 220: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, simples, sexos y cultura.

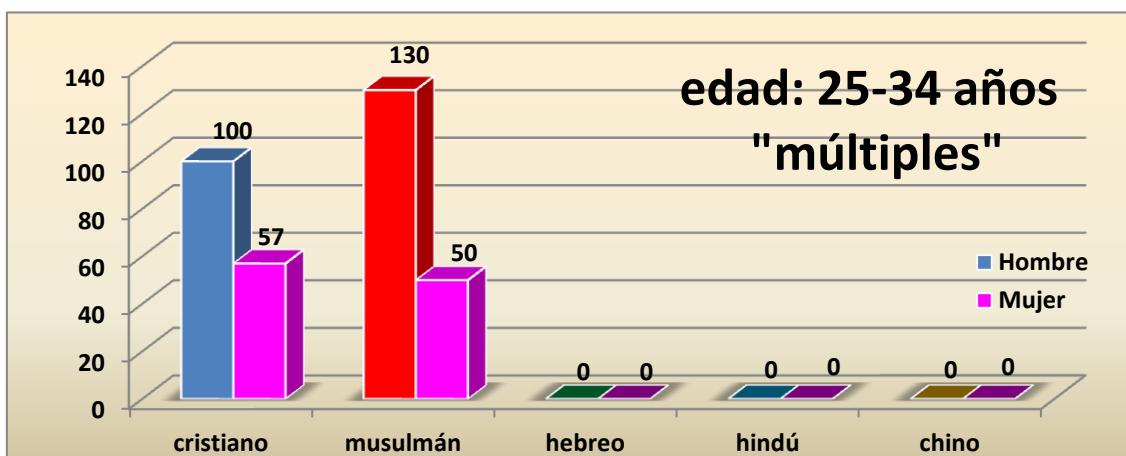


- Gráfica 315: en la franja de edad de 25 a 34 y por tipo de accidente “simples” la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hebreos (hombre y mujer) son los que menos.

25-34 MÚLTIPLE		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		100	130	0	0	0	230
	%	29.7	38.6	0	0	0	68.2
Mujer		57	50	0	0	0	107
	%	16.9	14.8	0	0	0	31.7
TOTAL		157	180	0	0	0	337
	%	46.6	53.4	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

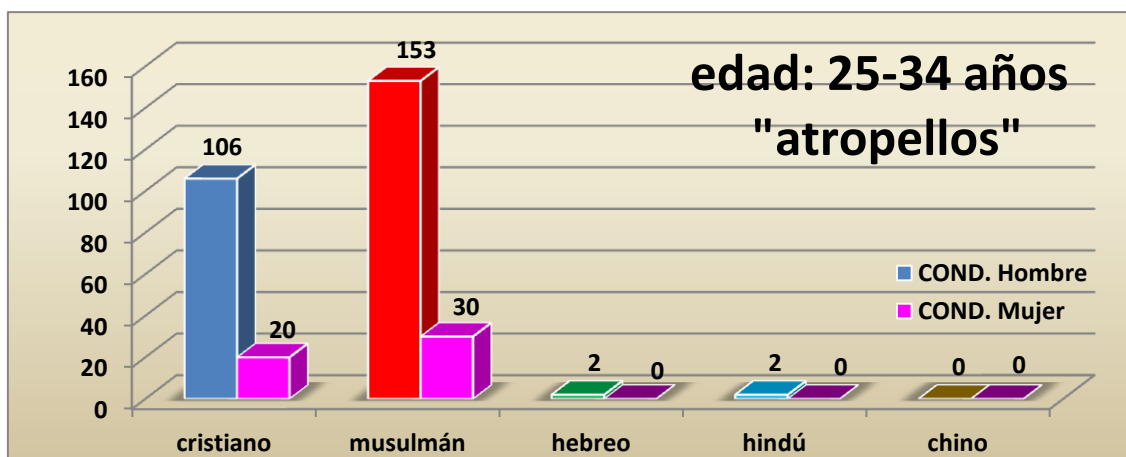
Tabla 221: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, múltiples, sexos y cultura.



- Gráfica 316: en la franja de edad de 25 a 34 y por tipo de accidente “múltiples” la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hebreos, hindúes y chinos no tienen implicados.

25-34 ATROPELLOS	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
COND. Hombre	106	153	2	2	0	263
%	33.9	48.9	0.6	0.6	0	84
COND. Mujer	20	30	0	0	0	50
%	6.4	9.6	0	0	0	16
Total	126	183	2	2	0	313
%	40.3	58.5	0.6	0.6	0	

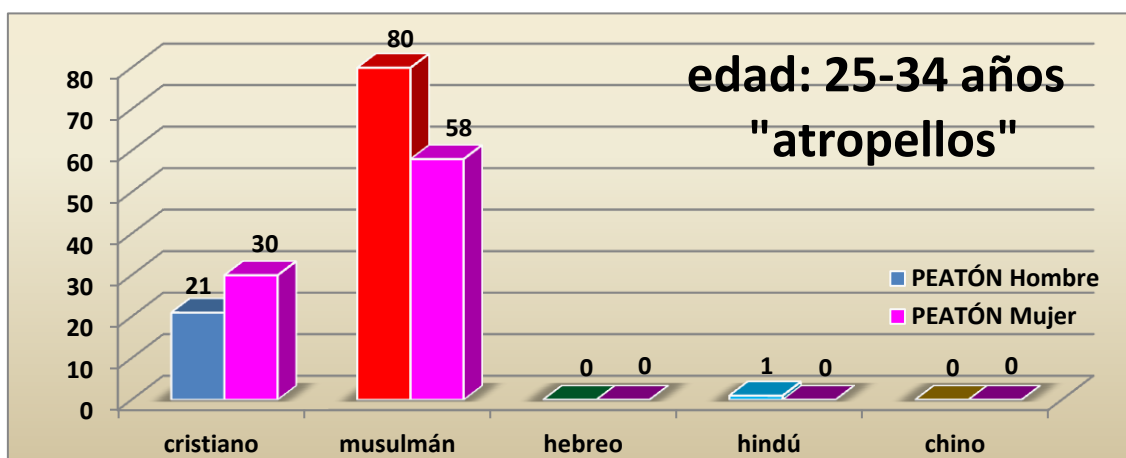
Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 222: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, atropellos conductor, sexos y cultura.



- Gráfica 317: en la franja de edad de 25 a 34 y por tipo de accidente “atropellos” como conductor la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los chinos (hombres y mujeres) los que menos.

25-34 ATROPELLOS	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
PEATÓN Hombre	21	80	0	1	0	102
%	11.1	42.1	0	0.5	0	53.7
PEATÓN Mujer	30	58	0	0	0	88
%	15.8	30.5	0	0	0	46.3
Total	51	138	0	1	0	190
%	26.8	72.6	0	0.5	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 223: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, atropellos peatón, sexos y cultura.



- Gráfica 318: en la franja de edad de 25 a 34 y por tipo de accidente “atropellos” como peatones la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hebreos y chinos (hombres y mujeres) no tienen implicación.

25 - 34 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
LUNES		601	595	2	1	2	1201
	%	17.7	16	28.6	6.7	16.7	16.8
MARTES		565	629	2	5	4	1205
	%	16.6	16.9	28.6	33.3	33.3	16.9
MIÉRCOLES		522	656	0	3	4	1185
	%	15.3	17.7	0	20	33.3	16.6
JUEVES		549	650	3	0	1	1203
	%	16.1	17.5	42.9	0	8.3	16.8
VIERNES		538	568	0	2	0	1108
	%	15.8	15.3	0	13.3	0	15.5
SÁBADOS		348	377	0	1	0	726
	%	10.2	10.2	0	6.7	0	10.2
DOMINGOS		278	239	0	3	1	521
	%	8.2	6.4	0	20	8.3	7.3
TOTAL		3401	3714	7	15	12	7149
	%	47.6	52	0.1	0.2	0.2	

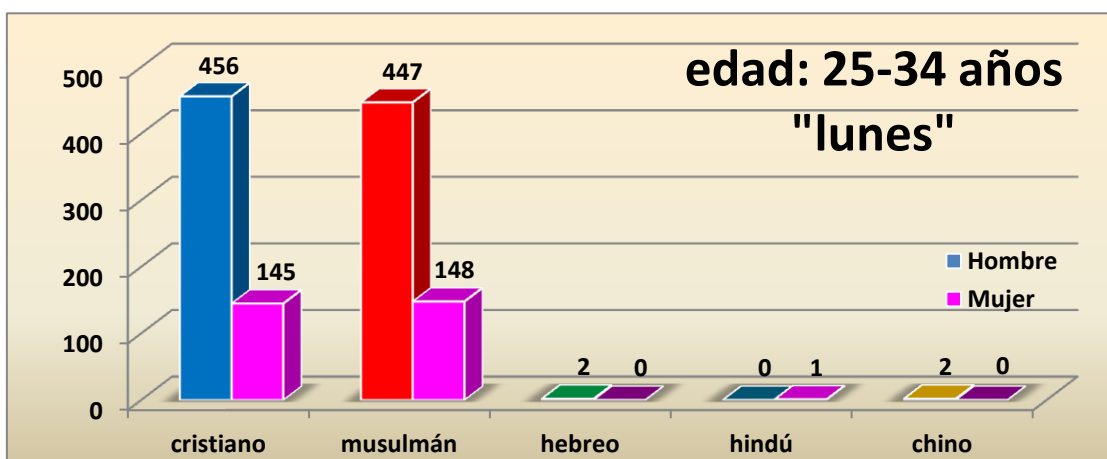
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 224: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, días de la semana y cultura.

25 - 34 lunes		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		456	447	2	0	2	907
	%	38	37.2	0.2	0	0.2	75.5
Mujer		145	148	0	1	0	294
	%	12.1	12.3	0	0.08	0	24.5
TOTAL		601	595	2	1	2	1201
	%	50	49.5	0.2	0.08	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 225: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, lunes, sexos y cultura.

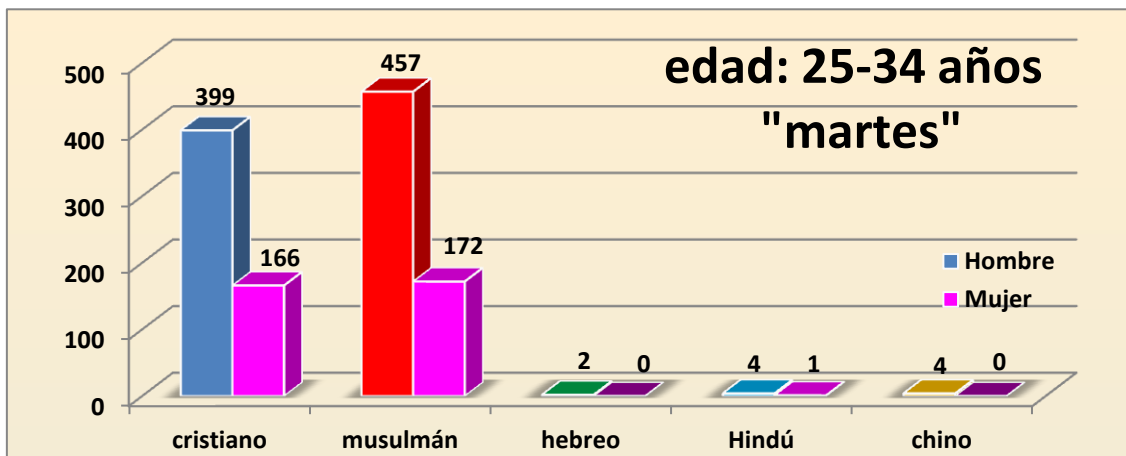


- Gráfica 319: en la franja de edad de 25 a 34 y por días de la semana “lunes” la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hindúes en hombres, y hebreas y chinas en mujeres los que menos.

25 - 34 martes		cristiano	musulmán	hebreo	Hindú	chino	total
Hombre		399	457	2	4	4	866
	%	33.1	37.9	0.2	0.3	0.3	71.9
Mujer		166	172	0	1	0	339
	%	13.8	14.3	0	0.08	0	28.1
TOTAL		565	629	2	5	4	1205
	%	46.9	52.2	0.2	0.4	0.3	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 226: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, martes, sexos y cultura.

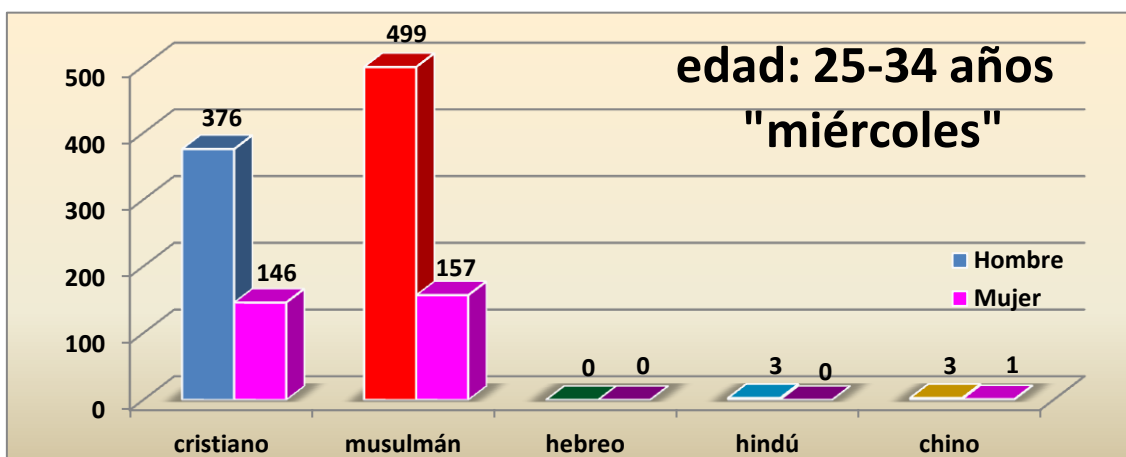


- Gráfica 320: en la franja de edad de 25 a 34 y por días de la semana “martes” la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hebreos en hombres, y hebreas y chinas en mujeres los que menos.

25 - 34 miércoles		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		376	499	0	3	3	881
	%	31.7	42.1	0	0.3	0.3	74.3
Mujer		146	157	0	0	1	304
	%	12.3	13.2	0	0	0.08	25.7
TOTAL		522	656	0	3	4	1185
	%	44.1	55.4	0	0.3	0.3	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 227: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, miércoles, sexos y cultura.

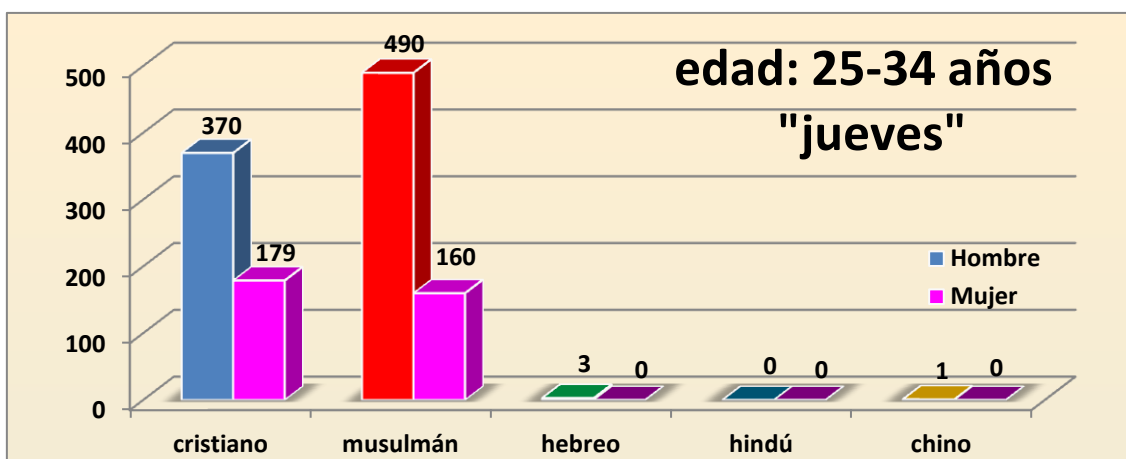


- Gráfica 321: en la franja de edad de 25 a 34 y por días de la semana “miércoles” la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hebreos (hombres y mujeres) los que menos.

25 - 34 jueves	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	370	490	3	0	1	864
%	30.8	40.7	0.2	0	0.08	71.8
Mujer	179	160	0	0	0	339
%	14.9	13.3	0	0	0	28.2
TOTAL	549	650	3	0	1	1203
%	45.6	54	0.2	0	0.8	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 228: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, jueves, sexos y cultura.

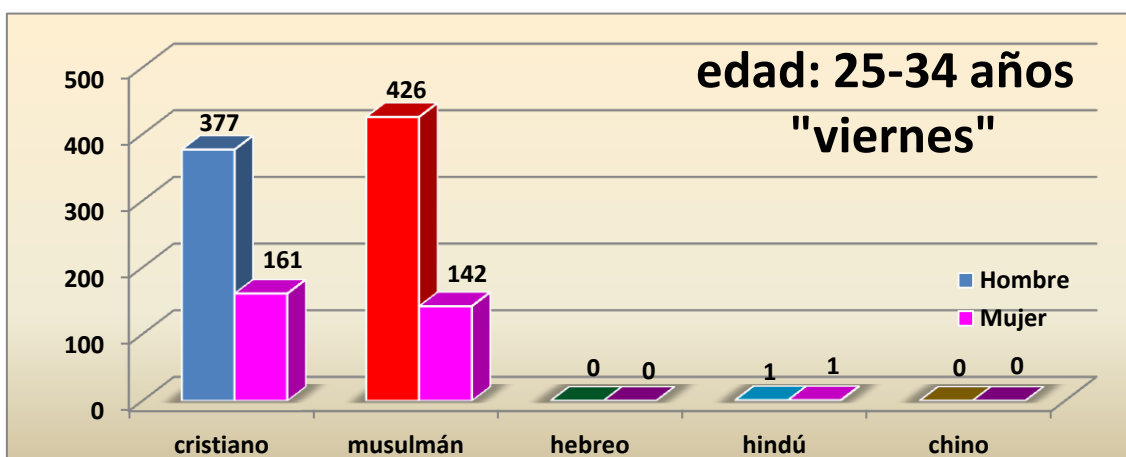


- Gráfica 322: en la franja de edad de 25 a 34 y por días de la semana “jueves” la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hindúes en hombres, y hebreas, hindúes y chinas no tienen implicadas.

25 - 34 viernes	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	377	426	0	1	0	804
%	34	38.4	0	0.09	0	72.6
Mujer	161	142	0	1	0	304
%	14.5	12.8	0	0.09	0	27.4
TOTAL	538	568	0	2	0	1108
%	18.6	51.3	0	0.2	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 229: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, viernes, sexos y cultura.

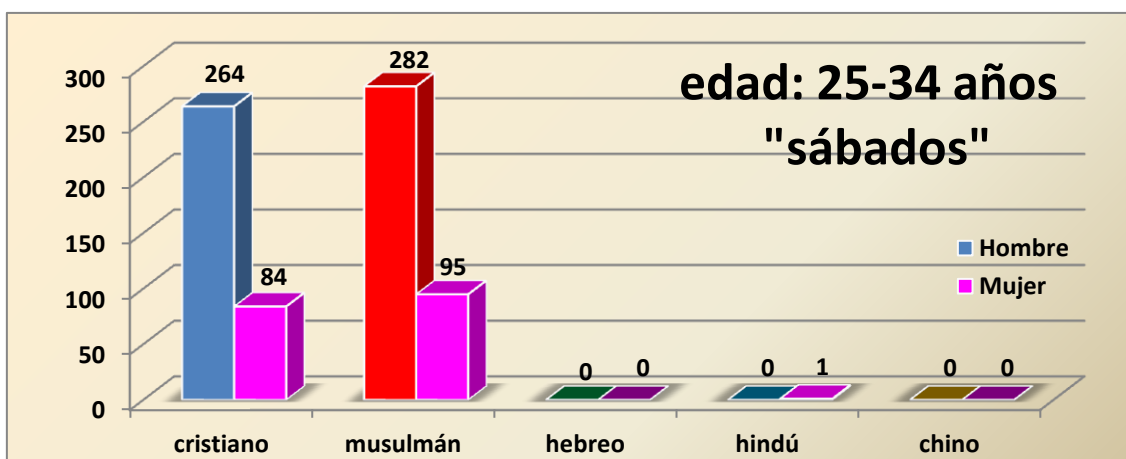


- Gráfica 323: en la franja de edad de 25 a 34 y por días de la semana “viernes” la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hebreos y chinos (hombres y mujeres) los que menos.

25 - 34 sábados	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	264	282	0	0	0	546
%	36.4	38.8	0	0	0	75.2
Mujer	84	95	0	1	0	180
%	11.6	13.1	0	0.1	0	24.8
TOTAL	348	377	0	1	0	726
%	47.9	51.9	0	0.1	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 230: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, sábados, sexos y cultura.

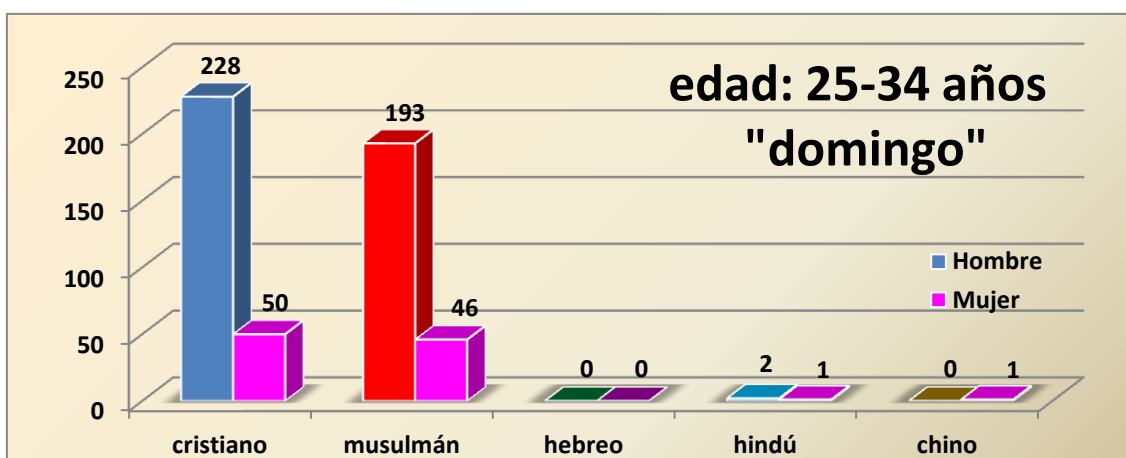


- Gráfica 324: en la franja de edad de 25 a 34 y por días de la semana “sábados” la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hebreos y chinos (hombres y mujeres) los que menos.

25 - 34 domingos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	228	193	0	2	0	423
%	43.8	37	0	0.4	0	81.2
Mujer	50	46	0	1	1	98
%	9.6	8.8	0	0.2	0.2	18.8
TOTAL	278	239	0	3	1	521
%	53.4	45.9	0	0.6	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 231: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, domingos, sexos y cultura.



- Gráfica 325: en la franja de edad de 25 a 34 y por días de la semana “domingo” la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hebreos (hombres y mujeres) los que menos.

25-34 años	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>CICLOMOTOR</b>	208	167	3	0	1	379
%	6.2	4.7	42.9	0	8.3	5.4
<b>MOTOCICLETA</b>	286	264	1	0	0	551
%	8.5	7.4	14.3	0	0	7.9
<b>TURISMO</b>	2592	2900	3	13	9	5516
%	77.4	0.8	42.9	92.9	75	79.3
<b>FURG-CAMIÓN</b>	214	218	0	1	2	435
%	6.4	6.1	0	7.1	16.7	6.3
<b>AUTOBÚS</b>	35	11	0	0	0	46
%	1	0.3	0	0	0	0.7
<b>BICICLETA</b>	9	10	0	0	0	19
%	0.3	0.3	0	0	0	0.3
<b>OTROS</b>	6	6	0	0	0	12
%	0.2	0.2	0	0	0	0.2
<b>TOTAL</b>	3350	3576	7	14	12	6958
%	48.1	51.4	0.1	0.2	0.2	

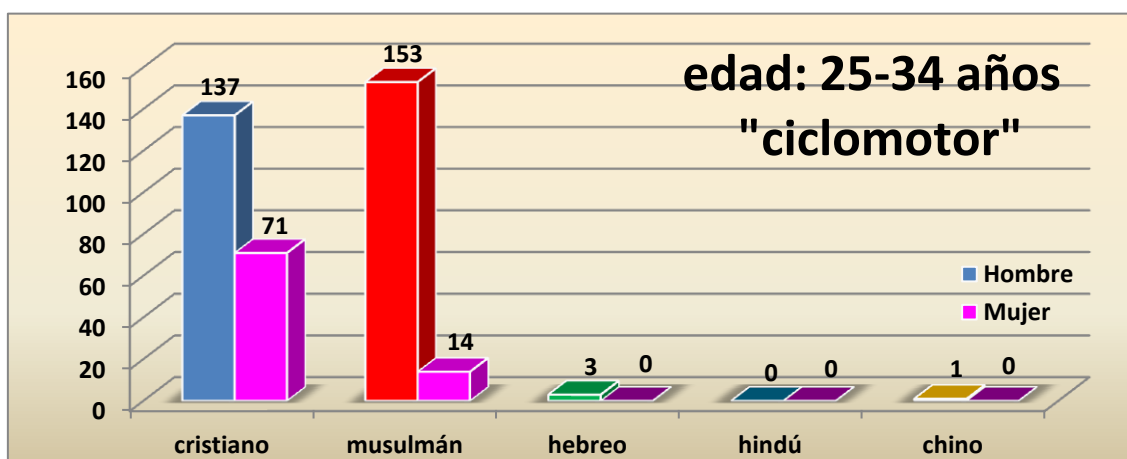
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 232: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, tipo vehículo y cultura.

25-34 ciclomotor	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	137	153	3	0	1	294
%	36.1	40.4	0.8	0	0.3	77.6
<b>Mujer</b>	71	14	0	0	0	85
%	18.7	3.7	0	0	0	22.4
<b>TOTAL</b>	208	167	3	0	1	379
%	54.9	44.1	0.8	0	0.3	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 233: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, ciclomotor, sexos y cultura.



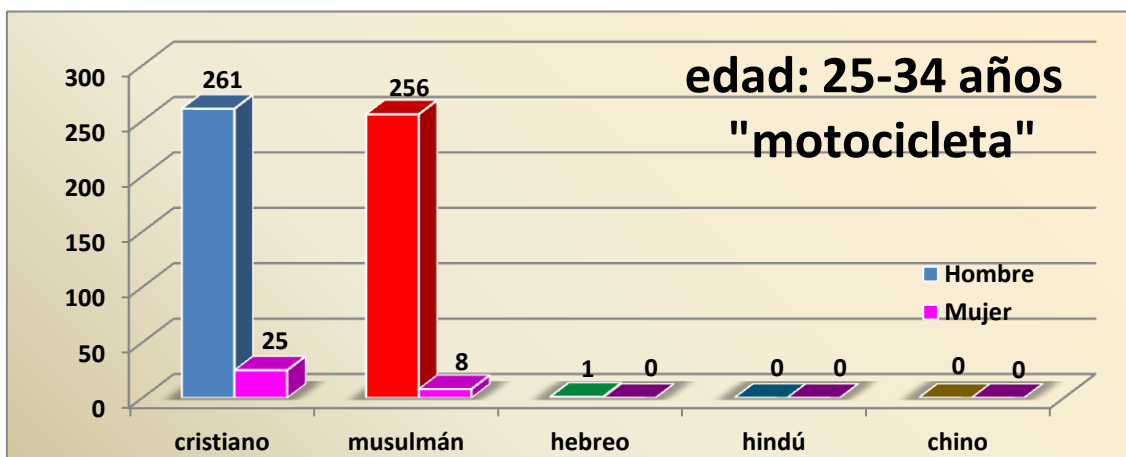
- Gráfica 326: en la franja de edad de 25 a 34 y por tipo de vehículo “ciclomotor” la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hindúes (hombres y mujeres) los que menos.



25-34 motocicleta		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		261	256	1	0	0	518
	%	47.4	46.5	0.2	0	0	94
Mujer		25	8	0	0	0	33
	%	4.5	1.5	0	0	0	6
TOTAL		286	264	1	0	0	551
	%	51.9	47.9	0.2	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 234: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, motocicleta, sexos y cultura.

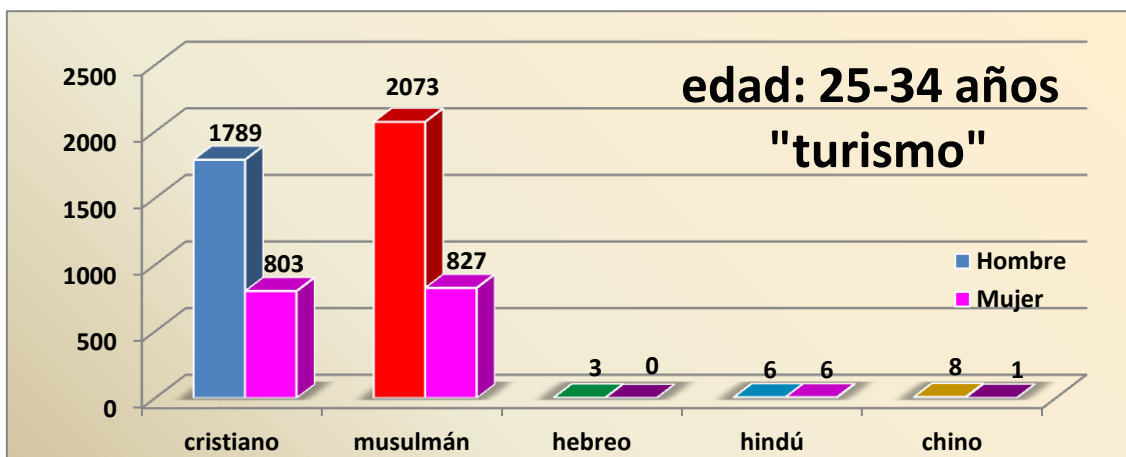


- Gráfica 327: en la franja de edad de 25 a 34 y por tipo de vehículo “motocicleta” la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hindúes y chinos en hombres y las mujeres hebreas, hindúes y chinas no tienen implicación..

25-34 turismo		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		1789	2073	3	6	8	3879
	%	32.4	37.6	0.05	0.1	0.1	70.3
Mujer		803	827	0	6	1	1637
	%	14.6	15	0	0.1	0.02	29.7
TOTAL		2592	2900	3	13	9	5516
	%	47	52.6	0.05	0.2	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 235: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, turismos, sexos y cultura.

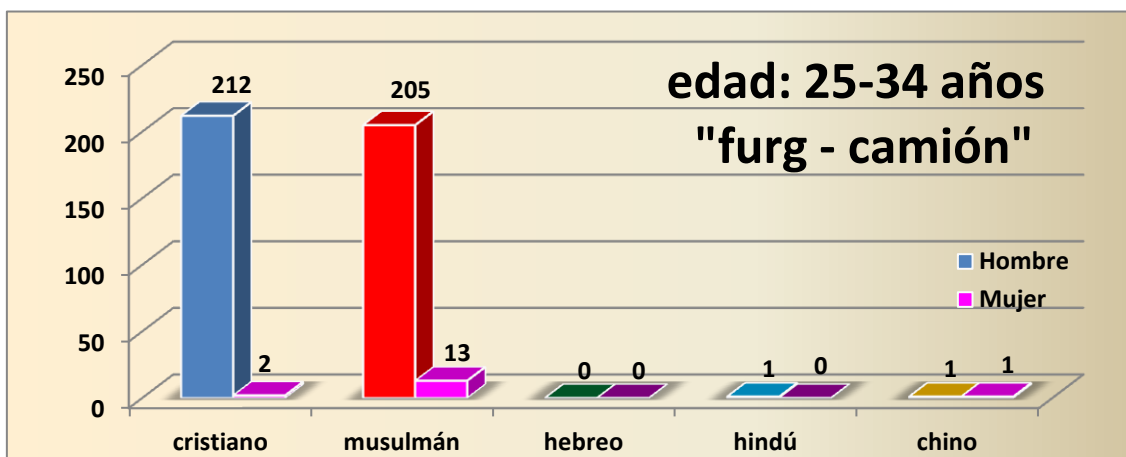


- Gráfica 328: en la franja de edad de 25 a 34 y por tipo de vehículo “turismo” la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hebreos (hombres y mujeres) los que menos.

25-34 furg-camión		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		212	205	0	1	1	419
%		48.7	47.1	0	0.2	0.2	96.3
Mujer		2	13	0	0	1	16
%		0.5	3	0	0	0.2	3.7
TOTAL		214	218	0	1	2	435
%		49.2	50.1	0	0.2	0.5	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 236: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, furg-camión, sexos y cultura.

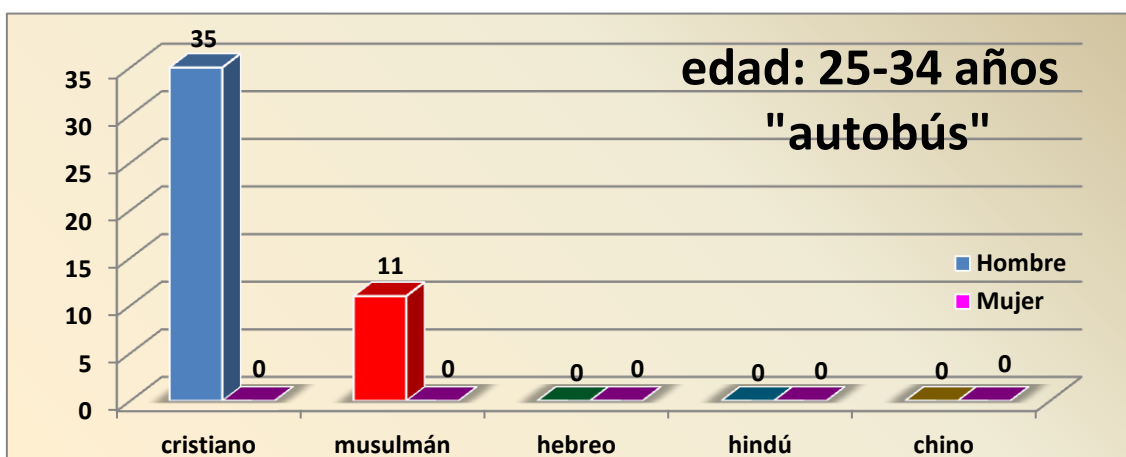


- Gráfica 329: en la franja de edad de 25 a 34 y por tipo de vehículo “ciclomotor” la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hebreos en hombres, las mujeres hebreas e hindúes no tienen implicación.

25-34 autobús		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		35	11	0	0	0	46
%		76.1	23.9	0	0	0	100
Mujer		0	0	0	0	0	0
%		0	0	0	0	0	0
TOTAL		35	11	0	0	0	46
%		76.1	23.9	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 237: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, autobús, sexos y cultura.

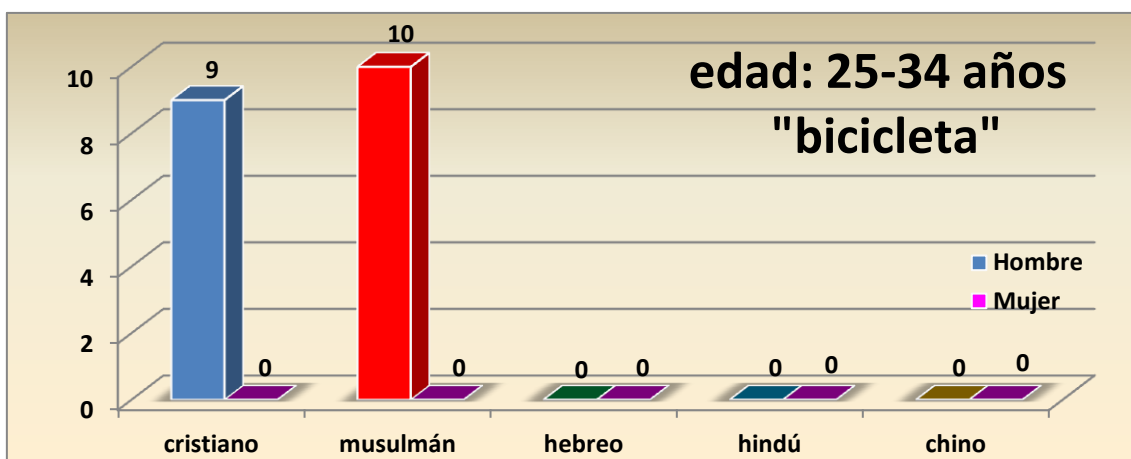


- Gráfica 330: en la franja de edad de 25 a 34 y por tipo de vehículo “autobús” la cultura cristiana es la que obtiene los mayores registros, mientras que las mujeres y hombres restantes no tienen implicación.

25-34 bicicleta	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	9	10	0	0	0	19
%	47.4	52.6	0	0	0	100
Mujer	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
TOTAL	9	10	0	0	0	19
%	47.4	52.6	0	0	0	100

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 238: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, bicicletas, sexos y cultura.

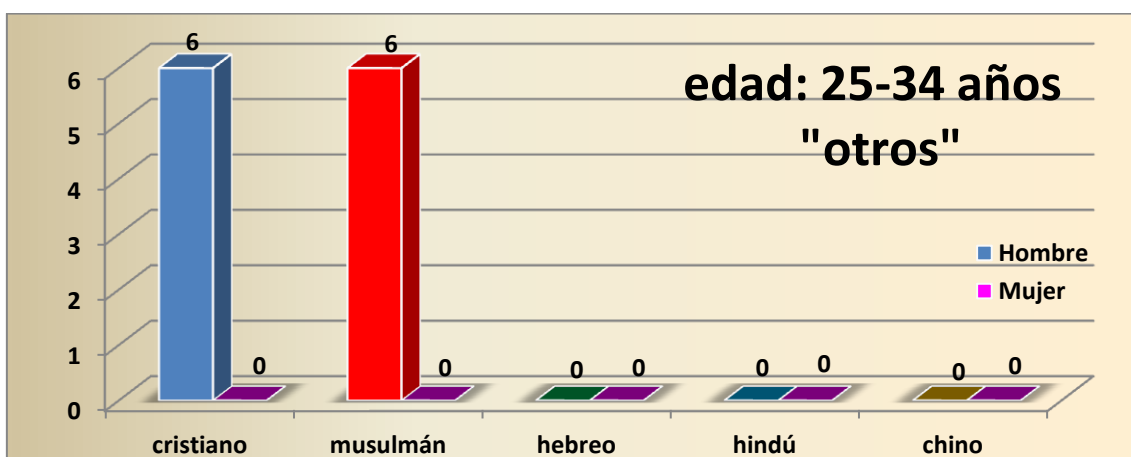


- Gráfica 331: en la franja de edad de 25 a 34 y por tipo de vehículo “ciclomotor” la cultura musulmana en hombres es la que obtiene los mayores registros, mientras que el resto no tiene implicación.

25-34 otros	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	6	6	0	0	0	12
%	50	50	0	0	0	100
Mujer	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
TOTAL	6	6	0	0	0	12
%	50	50	0	0	0	100

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 239: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, otros, sexos y cultura.



- Gráfica 332: en la franja de edad de 25 a 34 y por tipo de vehículo “ciclomotor” la cultura musulmana y cristiana en hombres obtiene los mismos registros, mientras que el resto no tienen implicación.

25-34 años	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>DAÑOS MATERIALES</b>	2234	2394	2	12	10	4652
%	65.7	64.5	28.6	80	83.3	65.1
<b>HERIDOS</b>	1166	1318	5	3	2	2494
%	34.3	35.5	71.4	20	13.3	34.9
<b>MUERTOS</b>	1	2	0	0	0	3
%	0.03	0.05	0	0	0	0.04
<b>TOTAL</b>	3401	3714	7	15	12	7149
%	47.6	52	0.1	0.2	0.2	

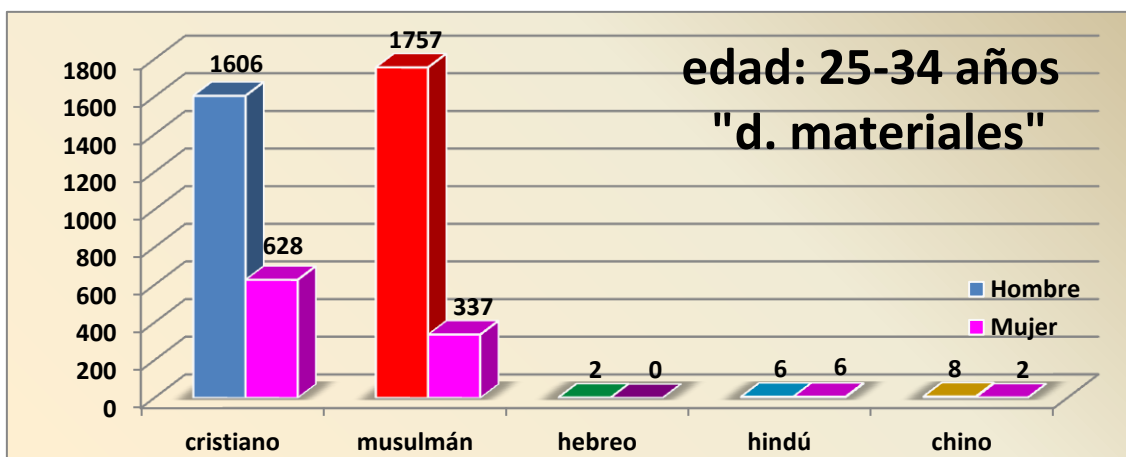
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 240: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, consecuencias y cultura.

25-34 D Materiales	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	1606	1757	2	6	8	3379
%	34.5	37.8	0.04	0.1	0.2	72.6
<b>Mujer</b>	628	637	0	6	2	1273
%	13.5	13.7	0	0.1	0.04	27.4
<b>TOTAL</b>	2234	2394	2	12	10	4652
%	48	51.5	0.04	0.3	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados

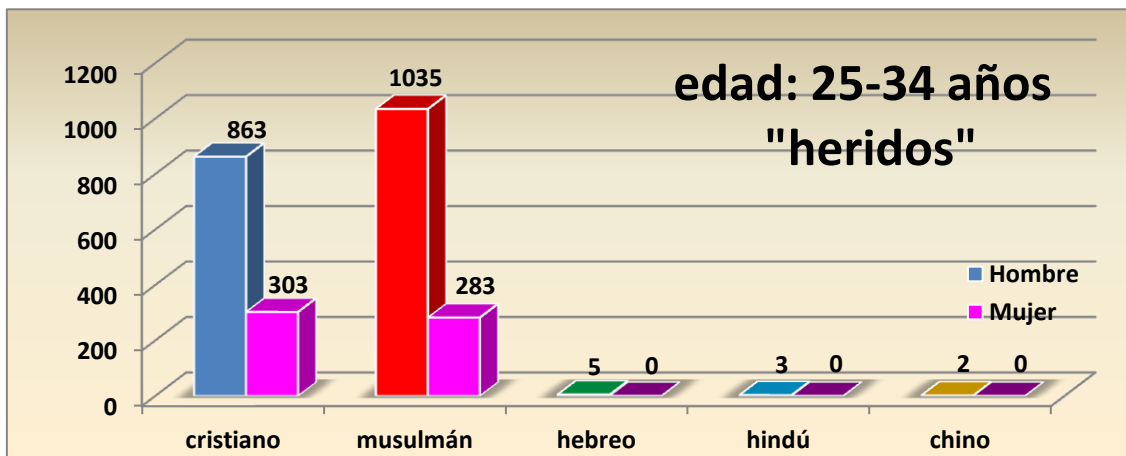
Tabla 241: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, d. materiales, sexos y cultura.



- Gráfica 333: en la franja de edad de 25 a 34 y por consecuencias “daños materiales” la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hebreos (hombres y mujeres) los que menos.

25 - 34 Heridos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	863	1035	5	3	2	1908
%	34.6	41.5	0.2	0.1	0.08	76.5
Mujer	303	283	0	0	0	586
%	12.1	11.3	0	0	0	23.5
TOTAL	1166	1318	5	3	2	2494
%	46.8	52.8	0.2	0.1	0.08	

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 242: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, heridos, sexos y cultura.



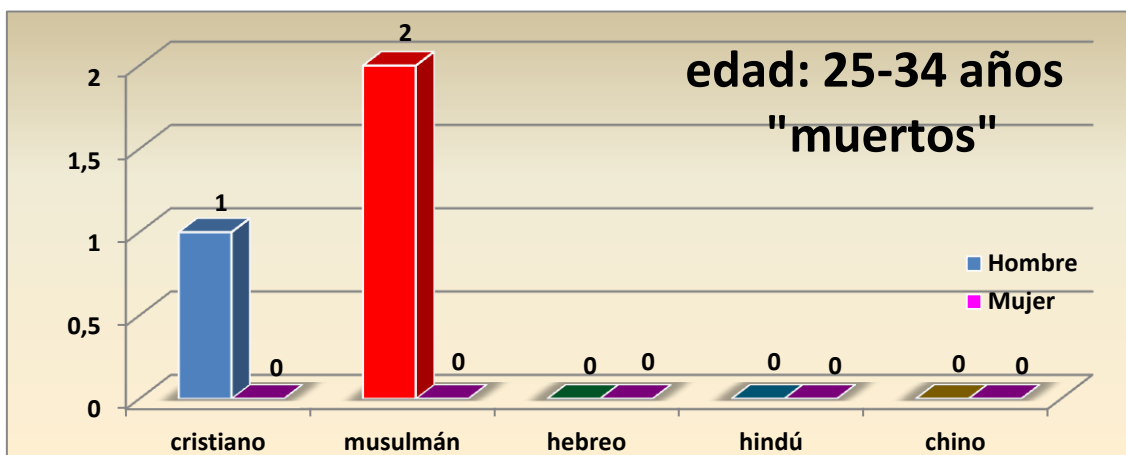
- Gráfica 334: en la franja de edad de 25 a 34 y por consecuencias “heridos” la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los chinos en los hombres, las mujeres no tienen implicación.

25-34 Muertos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	1	2	0	0	0	3
%	33.3	66.7	0	0	0	100
Mujer	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
TOTAL	1	2	0	0	0	3
%	33.3	66.7	0	0	0	

Tabla 243: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, muertos, sexos y cultura.

Datos de referencia “%” el total de implicados

- Fallecido conductor de ciclomotor de 27 años (CRIS/H) con un cable cruzado de acera a acera en Juan Carlos I (accidente fortuito).
- Fallecido conductor de motocicleta de 25 años (MUS/H) en accidente fortuito ocurrido en Recinto Sur.
- Fallecido peatón atropellado de 29 años (MUS/H) por un autobús en Muelle Cañonero Dato.



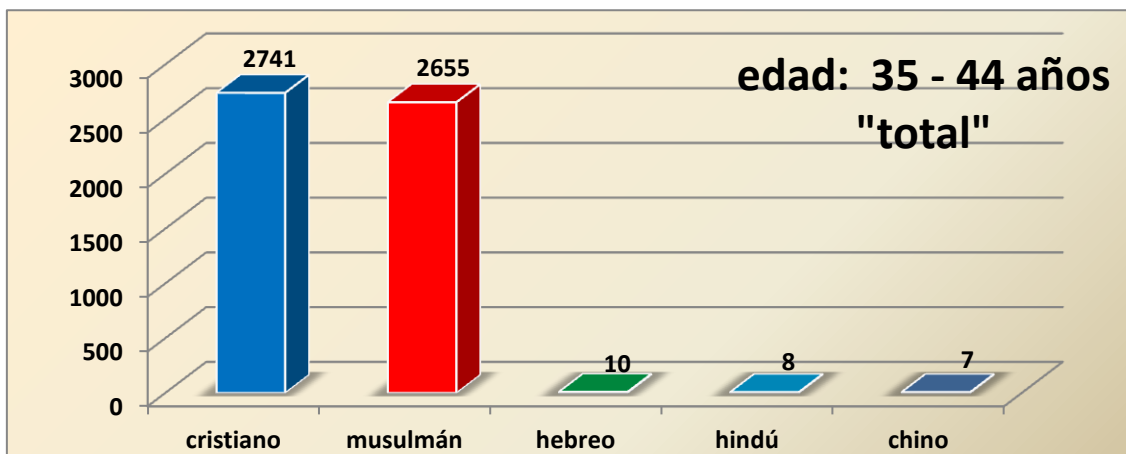
- Gráfica 335: en la franja de edad de 25 a 34 y por consecuencias “muertos” la cultura musulmana en hombres es la que obtiene los mayores registros, mientras que en el resto no hay registro alguno.

ACCIDENTES DE TRÁFICO OCURRIDOS EN LA CIUDAD DE CEUTA, DISTRIBUIDOS POR FRANJA DE EDAD (35 – 44 AÑOS).

Edad 35 - 44	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>TOTAL</b>	<b>2741</b>	<b>2655</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>5421</b>
%	50.6	49	0.2	0.1	0.1	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 244: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad” y cultura.

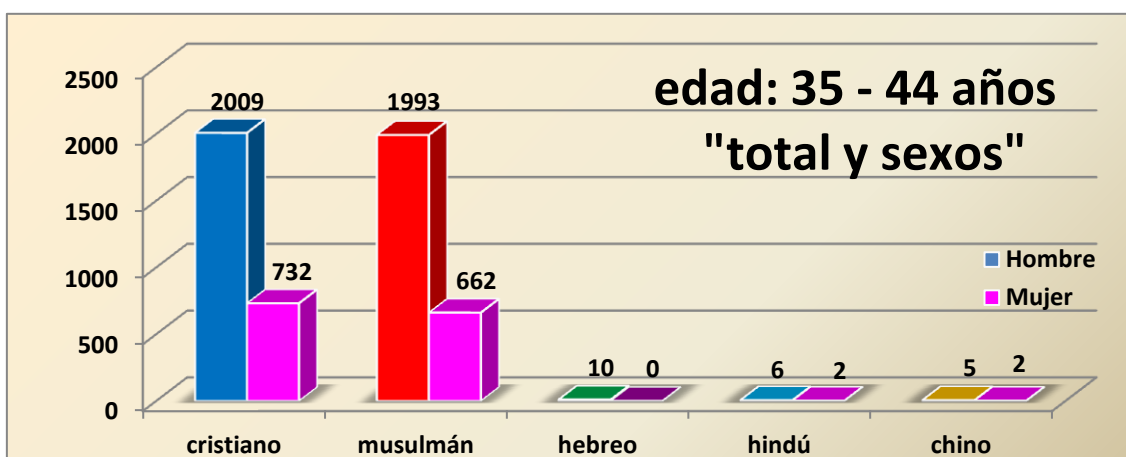


- Gráfica 336: en el total de implicados en la franja de edad de 35 a 44, la cultura cristiana es la que obtiene los mayores registros, mientras que los chinos los que menos.

Edad 35 - 44	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	<b>2009</b>	<b>1993</b>	<b>10</b>	<b>6</b>	<b>5</b>	<b>4023</b>
%	37.1	36.8	0.2	0.1	0.09	74.2
<b>Mujer</b>	<b>732</b>	<b>662</b>	<b>0</b>	<b>2</b>	<b>2</b>	<b>1398</b>
%	13.5	12.2	0	0.04	0.04	25.8
<b>TOTAL</b>	<b>2741</b>	<b>2655</b>	<b>10</b>	<b>8</b>	<b>7</b>	<b>5421</b>
%	50.6	49	0.2	0.1	0.1	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 245: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, sexos y cultura.



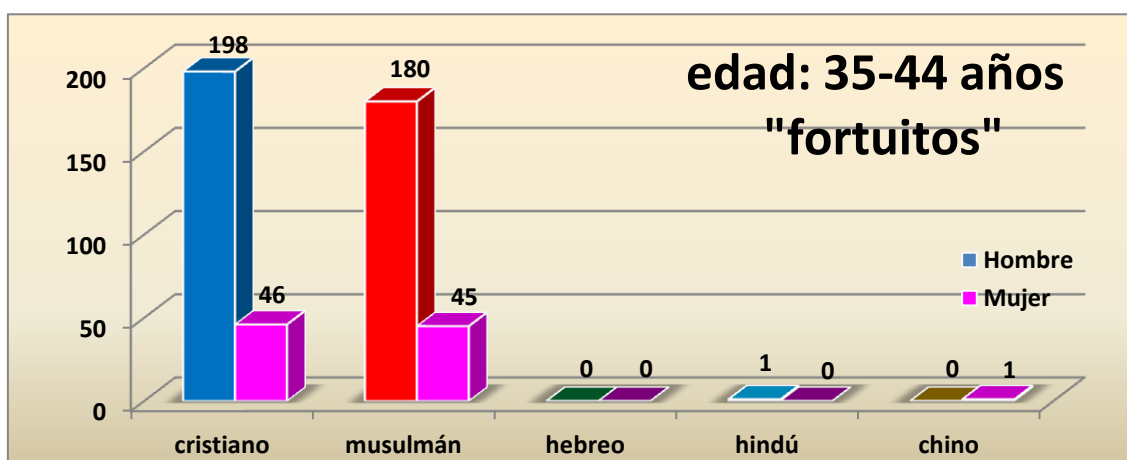
- Gráfica 337: en el total de implicados por sexos en la franja de edad de 35 a 44, la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los chinos en hombres y las hebreas en mujeres los que menos.

35-44 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>FORTUITO</b>		244	225	0	1	1	471
	%	8.9	8.5	0	12.5	12.5	8.7
<b>SIMPLE</b>		2205	2069	8	6	4	4292
	%	80.4	78	80	75	50	79.2
<b>MÚLTIPLE</b>		120	156	0	0	0	276
	%	4.4	5.9	0	0	0	5.1
<b>ATROPELLO</b>		172	204	2	1	3	382
	%	6.3	7.7	20	12.5	37.5	7
<b>TOTAL</b>		2741	2654	10	8	8	5421
	%	50.6	49	0.2	0.1	0.1	

Datos de referencia "%" el total de cada cultura  
 Tabla 246: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", tipo y cultura.

35-44		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>FORTUITO</b>							
<b>Hombre</b>		198	180	0	1	0	378
	%	42	38.2	0	0.2	0	80.3
<b>Mujer</b>		46	45	0	0	1	92
	%	9.8	7.6	0	0	0.2	19.5
<b>TOTAL</b>		244	225	0	1	1	471
	%	51.8	47.8	0	0.2	0.2	

Datos de referencia "%" el total de implicados  
 Tabla 247: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", fortuitos, sexos y cultura.

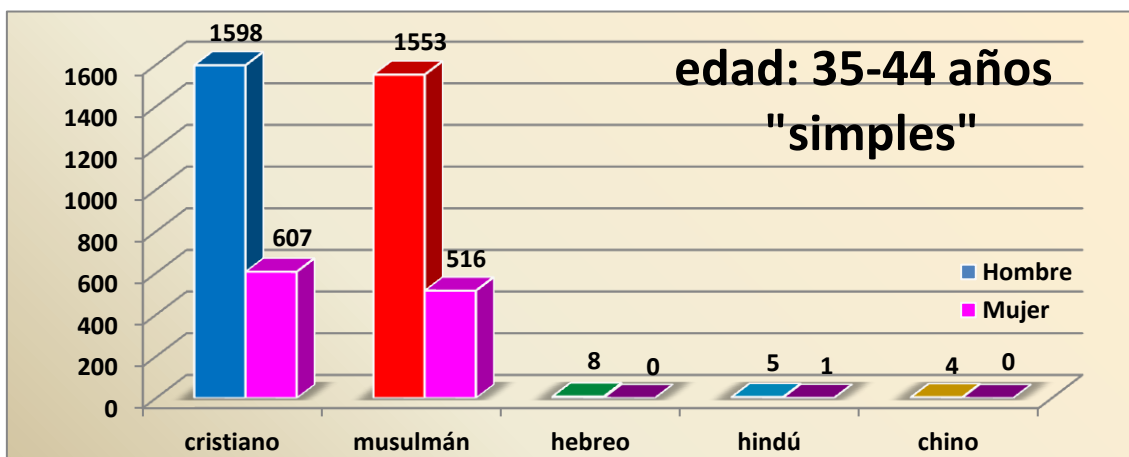


- Gráfica 338: en la franja de edad de 35 a 44, y según el tipo de accidente "fortuitos" la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los hebreos (hombres y mujeres) los que menos.

35-44 SIMPLE		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		1598	1553	8	5	4	3168
	%	37.2	36.2	0.2	0.1	0.09	73.8
Mujer		607	516	0	1	0	1124
	%	14.1	12	0	0.02	0	26.2
TOTAL		2205	2069	8	6	4	4292
	%	51.4	48.2	0.2	0.1	0.09	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 248: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, simples, sexos y cultura.

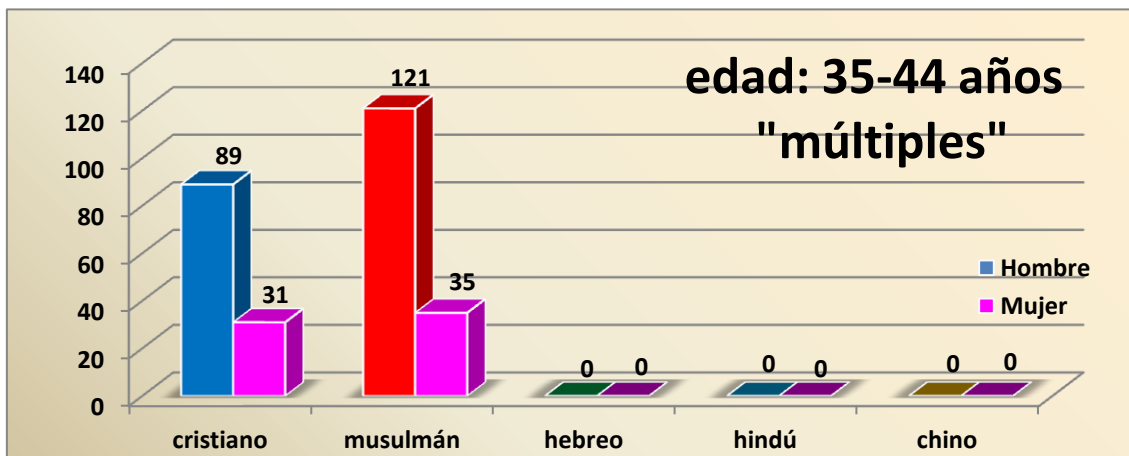


- Gráfica 339: en la franja de edad de 35 a 44, y según el tipo de accidente “simples” la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene los mayores registros, mientras que los chinos en hombres y hebreas y chinas en mujeres los que menos.

35-44 MÚLTIPLE		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		89	121	0	0	0	210
	%	32.2	43.8	0	0	0	76.1
Mujer		31	35	0	0	0	66
	%	11.2	12.7	0	0	0	23.9
TOTAL		120	156	0	0	0	276
	%	43.5	56.5	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 249: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, múltiples, sexos y cultura.

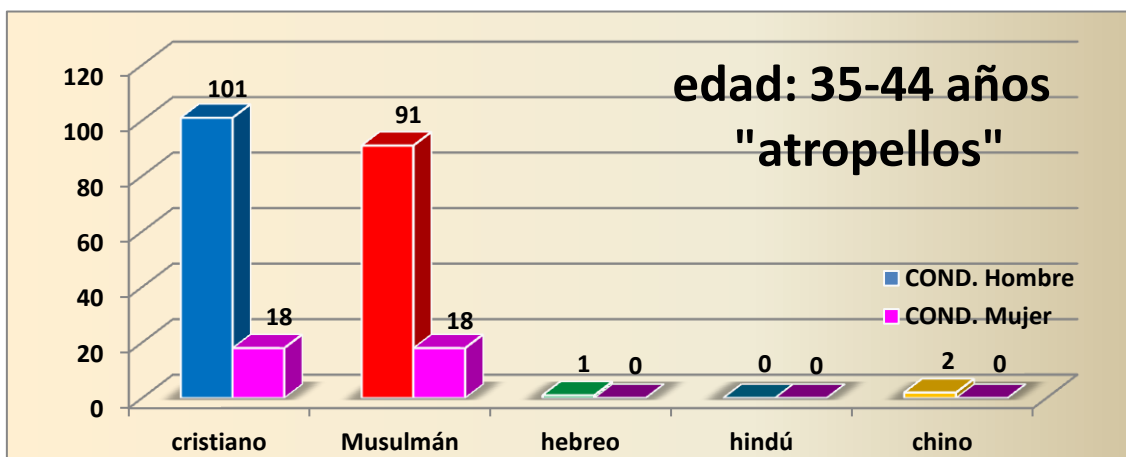


- Gráfica 340: en la franja de edad de 35 a 44, y según el tipo de accidente “múltiples” la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que obtiene los mayores registros, hebreos, hindúes y chinos no tiene implicados.



35-44 ATROPELLOS	cristiano	Musulmán	hebreo	hindú	chino	total
COND. Hombre	101	91	1	0	2	195
%	43.7	39.4	0.4	0	0.9	84.4
COND. Mujer	18	18	0	0	0	36
%	7.8	7.8	0	0	0	15.6
TOTAL COND.	119	109	1	0	2	231
%	51.5	47.2	0.4	0	0.9	

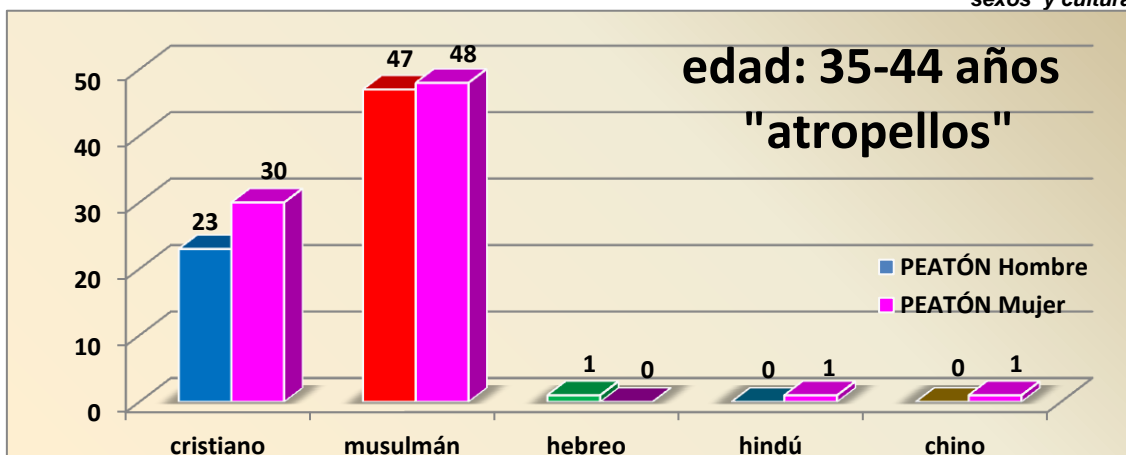
Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 250: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, atropellos conductor, sexos y cultura.



- Gráfica 341: en la franja de edad de 35 a 44, y según el tipo de accidente “atropellos” como conductor la cultura cristiana en hombres es la que obtiene mayores registros; igualadas las mujeres cristianas y musulmanas, mientras que los hindúes hombres y las mujeres hebreas, hindúes y chinas no tienen implicación.

35-44 ATROPELLOS	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
PEATÓN Hombre	23	47	1	0	0	71
%	15.2	31.1	0.7	0	0	47
PEATÓN Mujer	30	48	0	1	1	80
%	19.9	31.8	0	0.7	0.7	53
TOTAL	53	95	1	1	1	151
%	35.1	62.9	0.7	0.7	0.7	

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 251: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, atropellos peatón, sexos y cultura.



- Gráfica 342: en la franja de edad de 35 a 44, y según el tipo de accidente “atropellos” como peatones la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; mientras que los hindúes hombres y chinos y la mujeres hebreas no tienen implicación.

35 - 44 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
LUNES		442	461	1	1	2	907
	%	16.1	17.4	10	12.5	25	16.7
MARTES		457	425	1	0	1	884
	%	16.7	16	10	0	12.5	16.3
MIÉRCOLES		452	449	3	0	1	905
	%	16.5	16.9	30	0	12.5	16.7
JUEVES		475	445	4	3	1	928
	%	17.3	16.8	40	37.5	12.5	17.1
VIERNES		471	444	0	2	1	918
	%	17.2	16.7	0	25	12.5	16.9
SÁBADOS		269	285	0	0	0	554
	%	9.8	10.7	0	0	0	10.2
DOMINGOS		175	145	1	2	2	325
	%	6.4	5.5	10	25	25	6
TOTAL		2741	2654	10	8	8	5421
	%	50.6	49	0.2	0.1	0.1	

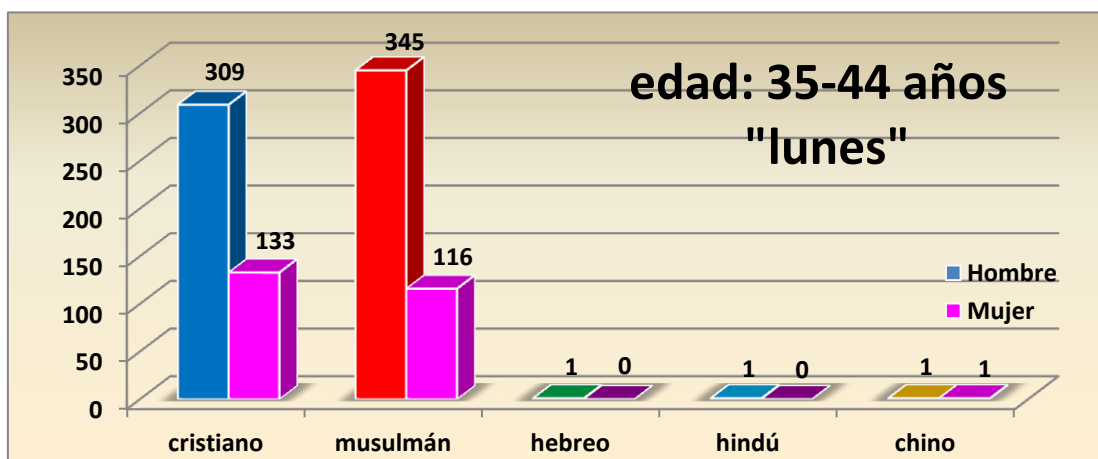
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 252: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, días de la semana, sexos y cultura.

35 - 44 lunes		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		309	345	1	1	1	657
	%	34.1	38	0.1	0.1	0.1	72.4
Mujer		133	116	0	0	1	250
	%	14.7	12.8	0	0	0.1	27.6
TOTAL		442	461	1	1	2	907
	%	48.7	50.8	0.1	0.1	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 253: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, lunes, sexos y cultura.

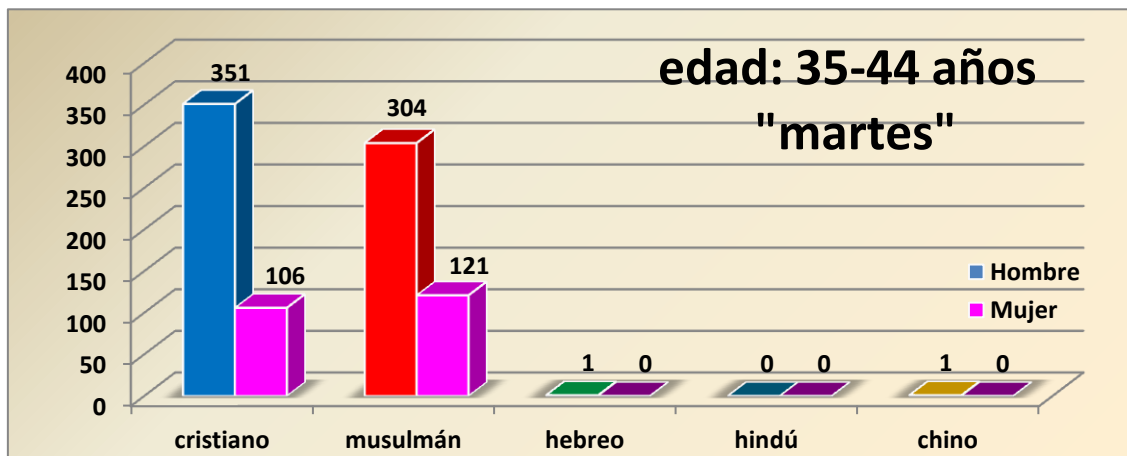


- Gráfica 343: en la franja de edad de 35 a 44, y según el día de la semana “lunes” la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres es la que obtiene mayores registros; igualados los hombres hebreos, hindúes y chinos y las mujeres hebreas e hindúes.

35 - 44 martes		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		351	304	1	0	1	657
	%	39.7	34.4	1.2	0	1.2	74.3
Mujer		106	121	0	0	0	227
	%	12	13.7	0	0	0	25.7
TOTAL		457	425	1	0	1	884
	%	51.7	48.1	1.2	0	1.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 254: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, martes, sexos y cultura.

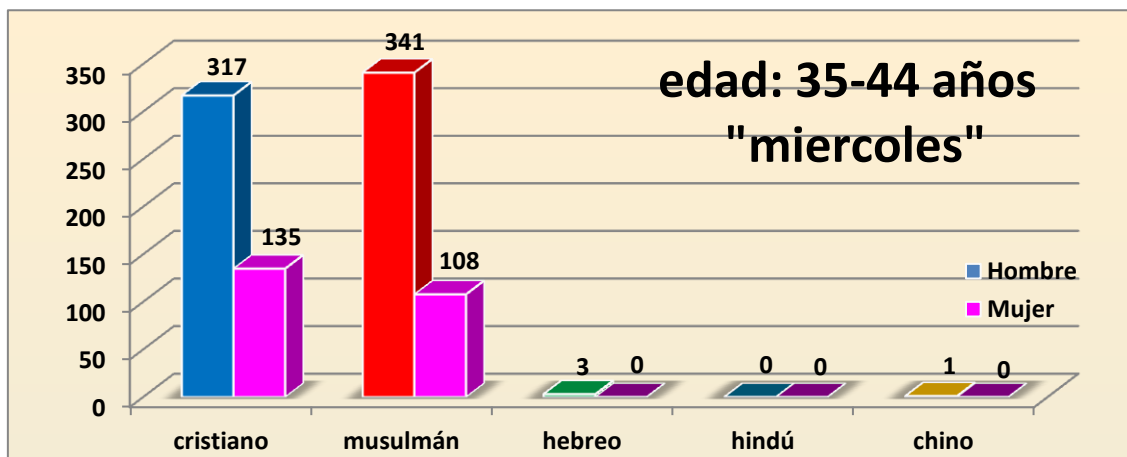


- Gráfica 344: en la franja de edad de 35 a 44, y según el día de la semana “martes” la cultura cristiana en hombres y la musulmana en mujeres es la que obtiene mayores registros; los hombres hindúes y las mujeres hebreas, hindúes y china no tienen implicación.

35 - 44 miércoles		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		317	341	3	0	1	662
	%	35	37.7	0.3	0	0.1	73.1
Mujer		135	108	0	0	0	243
	%	14.9	11.9	0	0	0	26.9
TOTAL		452	449	3	0	1	905
	%	49.9	49.6	0.3	0	0.1	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 255: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, miércoles, sexos y cultura.

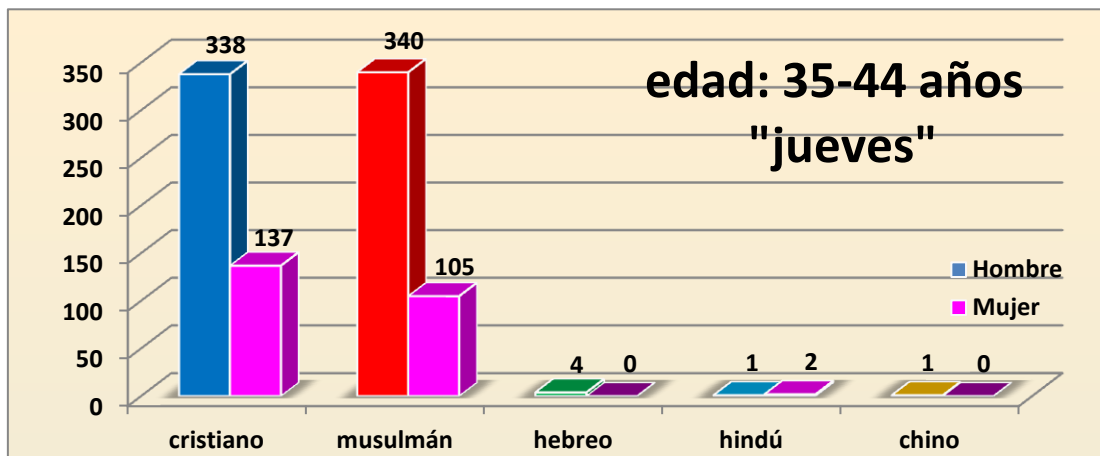


- Gráfica 345: en la franja de edad de 35 a 44, y según el día de la semana “miércoles” la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres es la que obtiene mayores registros; los hombres chinos los que menos y las mujeres hebreas, hindúes y chinas no tienen implicación.

35 - 44 jueves		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		338	340	4	1	1	684
	%	36.4	36.6	0.4	0.1	0.1	73.7
Mujer		137	105	0	2	0	244
	%	14.8	11.3	0	0.2	0	26.3
TOTAL		475	445	4	3	1	928
	%	51.2	48	0.4	0.3	0.1	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 256: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, jueves, sexos y cultura.

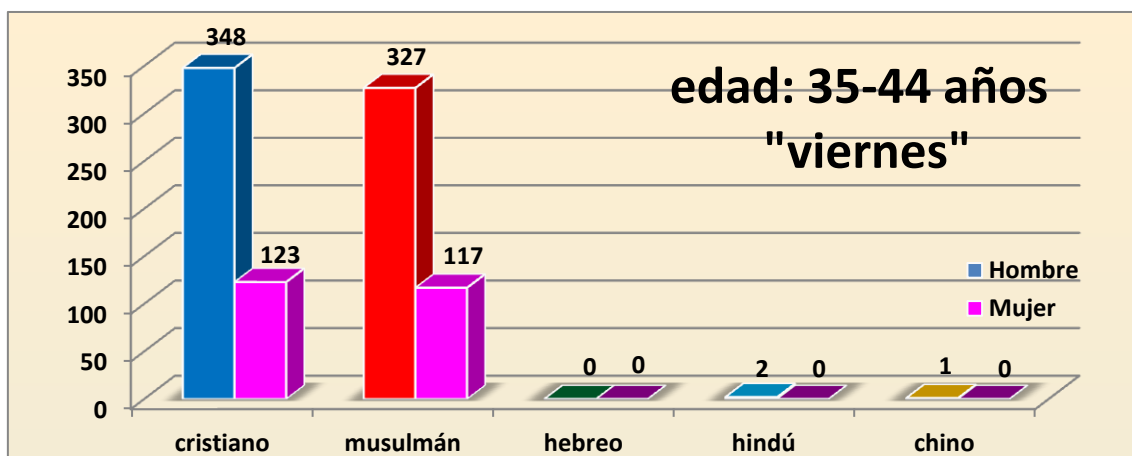


- Gráfica 346: en la franja de edad de 35 a 44, y según el día de la semana “jueves” la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres es la que obtiene mayores registros; igualados las hombres hindúes y chinos; y las mujeres hebreas y chinas sin implicadas.

35 - 44 viernes		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		348	327	0	2	1	678
	%	37.9	35.6	0	0.2	0.1	73.9
Mujer		123	117	0	0	0	240
	%	13.4	12.7	0	0	0	26.1
TOTAL		471	444	0	2	1	918
	%	51.3	48.4	0	0.2	0.1	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 257: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, viernes, sexos y cultura.

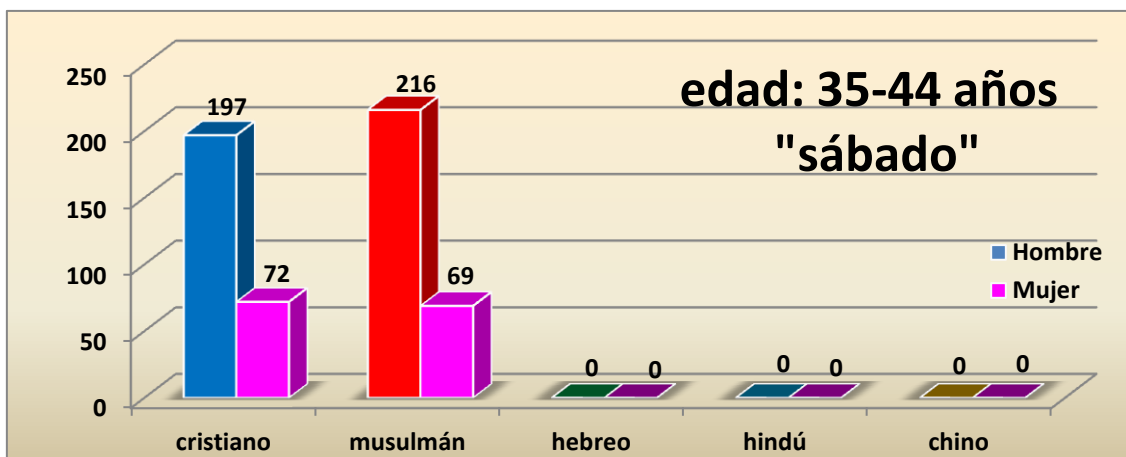


- Gráfica 347: en la franja de edad de 35 a 44, y según el día de la semana “viernes” la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; los hombres hebreos y las mujeres hebreas, hindúes y chinas no tienen implicados.

35 - 44 sábados		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		197	216	0	0	0	413
	%	35.6	39	0	0	0	74.5
Mujer		72	69	0	0	0	141
	%	13	12.5	0	0	0	25.5
TOTAL		269	285	0	0	0	554
	%	48.6	51.4	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 258: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, sábados, sexos y cultura.

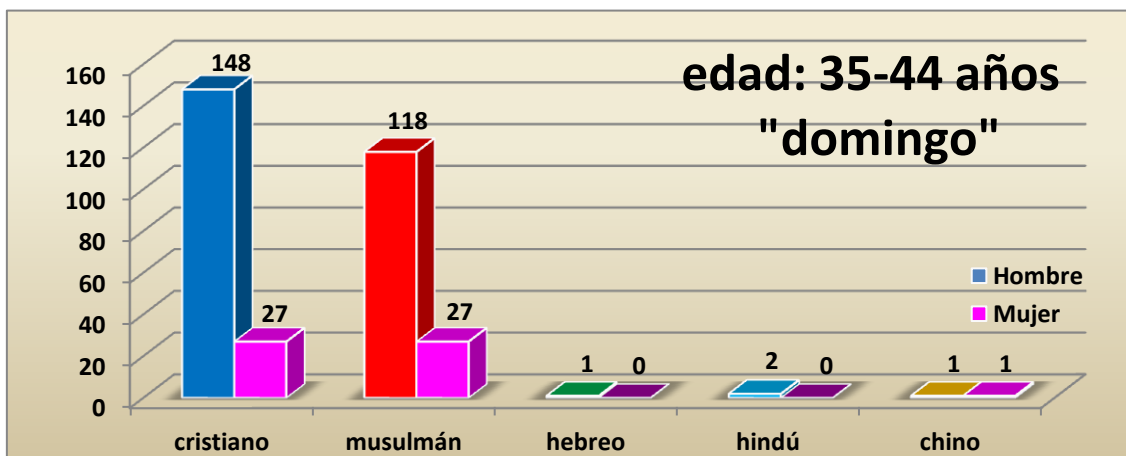


- Gráfica 348: en la franja de edad de 35 a 44, y según el día de la semana “sábado” la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres es la que obtiene mayores registros; hebreos, hindúes y chinos no tiene implicados.

35 - 44 domingos		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		148	118	1	2	1	270
	%	45.5	36.3	0.3	0.6	0.3	83.1
Mujer		27	27	0	0	1	55
	%	8.3	8.3	0	0	0.3	16.9
TOTAL		175	145	1	2	2	325
	%	53.8	44.6	0.3	0.6	0.6	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 259: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, domingos, sexos y cultura.



- Gráfica 349: en la franja de edad de 35 a 44, y según el día de la semana “domingo” la cultura cristiana en hombres es la que obtiene mayores registros; las mujeres cristianas y musulmanas con iguales registros; igualados las hombres hebreos y chinos; y las mujeres hebreas e hindúes no tienen implicados.

35-44 años	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>CICLOMOTOR</b>	116	89	1	1	0	207
%	4.3	3.5	11.1	14.3	0	3.9
<b>MOTOCICLETA</b>	197	89	0	0	0	286
%	7.3	3.5	0	0	0	5.4
<b>TURISMO</b>	2021	2130	7	6	6	4170
%	75.2	83.2	77.8	85.7	85.7	79.1
<b>FURG-CAMIÓN</b>	270	195	1	0	1	467
%	10	7.6	11.1	0	14.3	8.9
<b>AUTOBÚS</b>	65	36	0	0	0	101
%	2.4	1.4	0	0	0	1.9
<b>BICICLETA</b>	13	12	0	0	0	25
%	0.5	0.5	0	0	0	0.5
<b>OTROS</b>	6	8	0	0	0	14
%	0.2	0.3	0	0	0	0.3
<b>TOTAL</b>	2688	2559	9	7	7	5270
%	51	48.6	0.2	0.1	0.1	

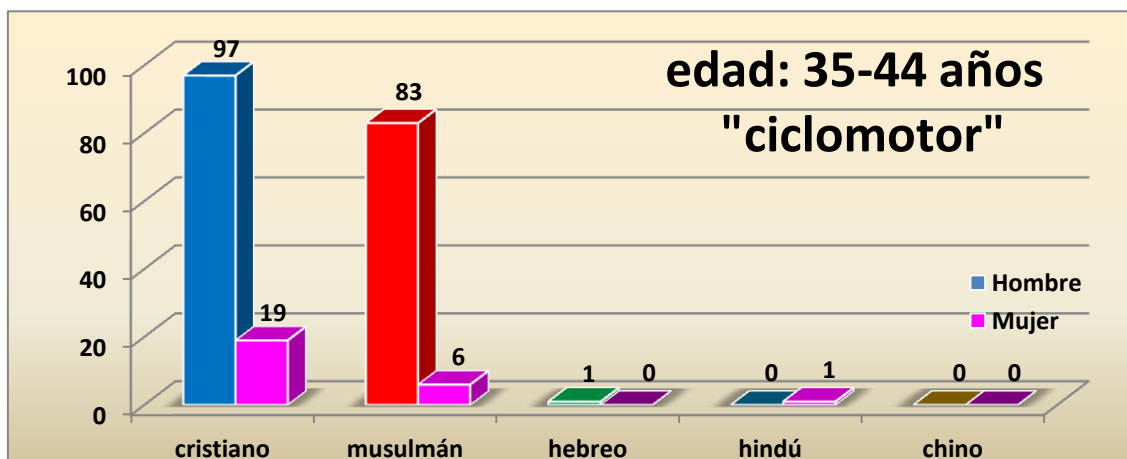
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 260: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, tipo vehículo y cultura.

35-44 ciclomotor	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	97	83	1	0	0	181
%	46.9	40.1	0.5	0	0	87.4
<b>Mujer</b>	19	6	0	1	0	26
%	9.2	2.9	0	0.5	0	12.6
<b>TOTAL</b>	116	89	1	1	0	207
%	56	43	0.5	0.5	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 261: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, ciclomotor, sexos y cultura.

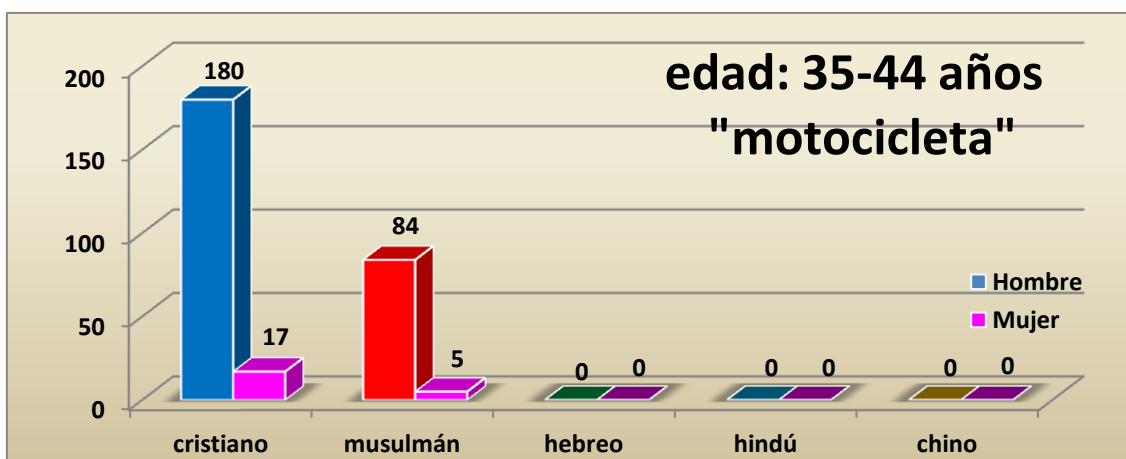


- Gráfica 350: en la franja de edad de 35 a 44, y según el tipo de vehículo “ciclomotor” la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; los hombres chinos y las mujeres hebreas, hindúes y chinas no tienen implicados.

35-44 motocicleta		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		180	84	0	0	0	264
	%	62.9	29.4	0	0	0	92.3
Mujer		17	5	0	0	0	22
	%	5.9	1.7	0	0	0	7.7
TOTAL		197	89	0	0	0	286
	%	68.9	31.1	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 262: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, motocicletas, sexos y cultura.

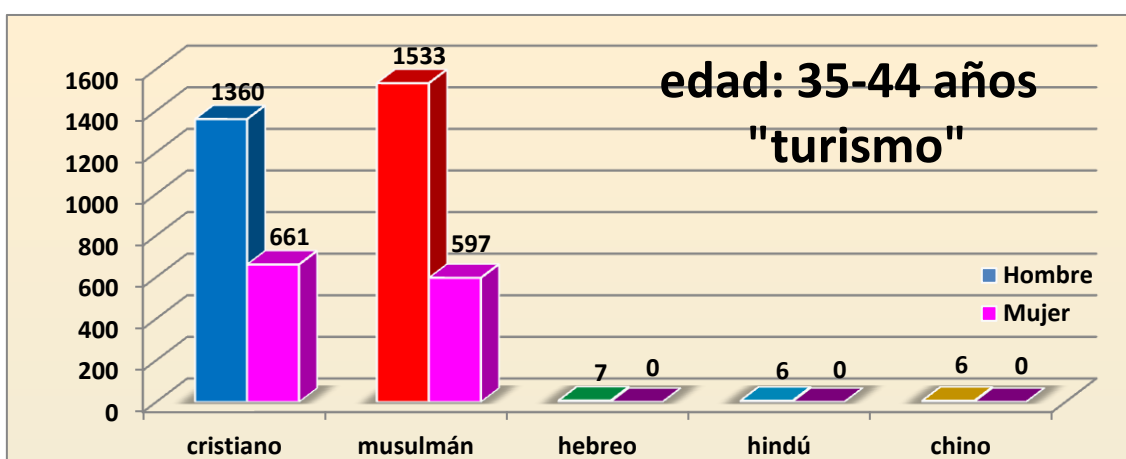


- Gráfica 351: en la franja de edad de 35 a 44, y según el tipo de vehículo “motocicleta” la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; los hebreos, hindúes y chinos s no tienen implicados.

35-44 turismo		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		1360	1533	7	6	6	2912
	%	32.6	36.8	0.2	0.1	0.1	69.8
Mujer		661	597	0	0	0	1258
	%	15.9	14.3	0	0	0	30.2
TOTAL		2021	2130	7	6	6	4170
	%	48.5	51.1	0.2	0.1	0.1	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 263: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, turismos, sexos y cultura.

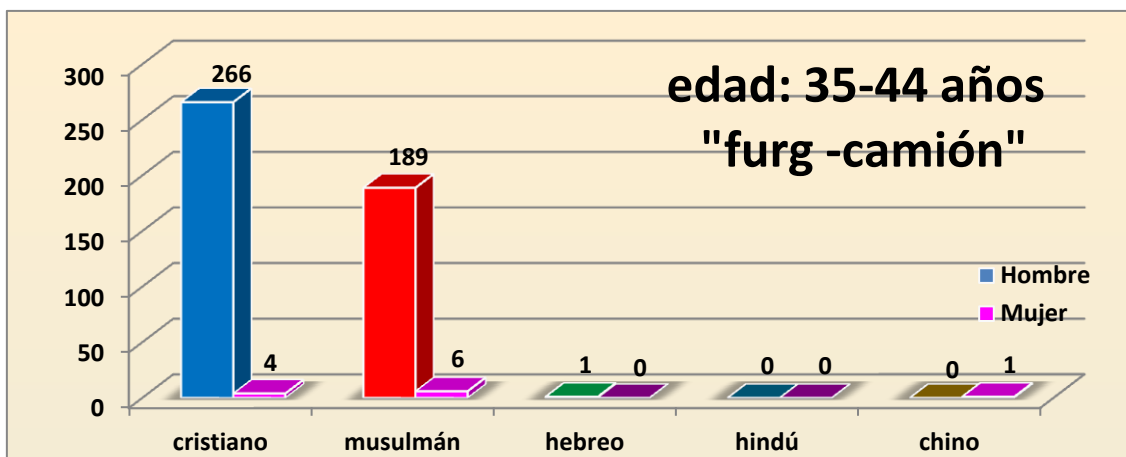


- Gráfica 352: en la franja de edad de 35 a 44, y según el tipo de vehículo “turismo” la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres es la que obtiene mayores registros; los hombres hindúes y chinos igualan los resultados y las mujeres hebreas, hindúes y chinas no tienen implicados.

35-44 furg-camión	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	266	189	1	0	0	456
%	57	40.5	0.2	0	0	97.6
Mujer	4	6	0	0	1	11
%	0.9	1.3	0	0	0.2	2.4
TOTAL	270	195	1	0	1	467
%	57.8	41.8	0.2	0	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 264: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, furg-camión, sexos y cultura.

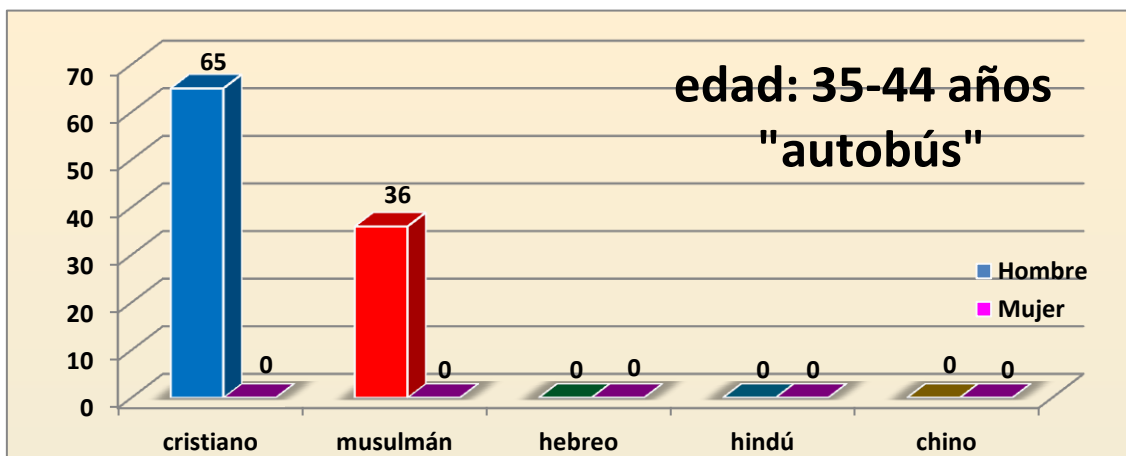


- Gráfica 353: en la franja de edad de 35 a 44, y según el tipo de vehículo “furgoneta-camión” la cultura cristiana en hombres y la musulmana en mujeres es la que obtiene mayores registros; los hombres hindúes y chinos y las mujeres hebreas e hindúes no tienen implicados.

35-44 autobús	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	65	36	0	0	0	101
%	64.4	35.6	0	0	0	100
Mujer	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
TOTAL	65	36	0	0	0	101
%	64.4	35.6	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 265: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, autobús, sexos y cultura.



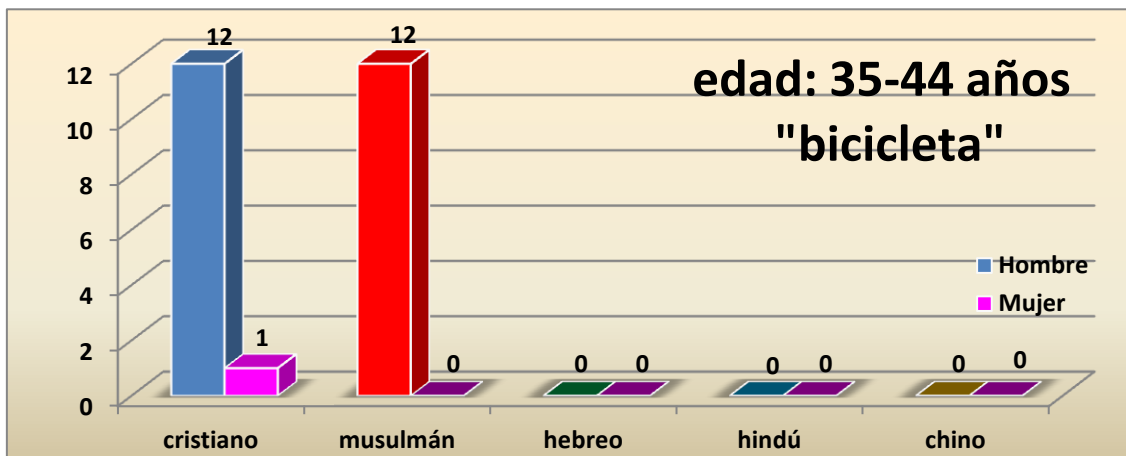
- Gráfica 354: en la franja de edad de 35 a 44, y según el tipo de vehículo “autobús” la cultura cristiana en hombres es la que obtiene mayores registros; las mujeres cristianas, musulmanas, hebreas, hindúes y chinas no tienen implicados.



35-44 bicicleta	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	12	12	0	0	0	24
%	48	48	0	0	0	96
Mujer	1	0	0	0	0	1
%	4	0	0	0	0	4
TOTAL	13	12	0	0	0	25
%	52	48	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 266: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, bicicleta, sexos y cultura.

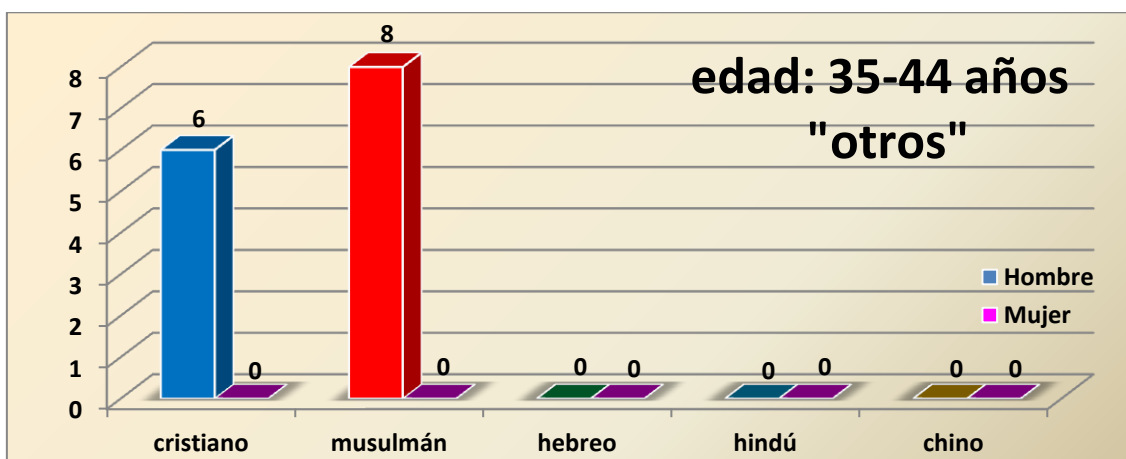


- Gráfica 355: en la franja de edad de 35 a 44, y según el tipo de vehículo “bicicleta” la cultura cristiana y musulmana en hombres obtienen los mismos registros; las mujeres musulmanas, hebreas, hindúes y chinas no tienen implicados.

35-44 otros	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	6	8	0	0	0	14
%	42.9	57.1	0	0	0	100
Mujer	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
TOTAL	6	8	0	0	0	14
%	42.9	57.1	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 267: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, otros, sexos y cultura.



- Gráfica 356: en la franja de edad de 35 a 44, y según el tipo de vehículo “ciclomotor” la cultura musulmana en hombres es la que obtiene mayores registros; las mujeres no tienen ninguna implicación.

35-44 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>DAÑOS MATERIALES</b>		1874	1827	6	4	3	3714
	%	68.4	33.7	60	50	50	68.6
<b>HERIDOS</b>		866	825	4	4	3	1702
	%	31.6	15.2	40	50	50	31.4
<b>MUERTOS</b>		0	0	0	0	0	0
	%	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>		2740	2652	10	8	6	5416
	%	50.6	49	0.2	0.1	0.1	

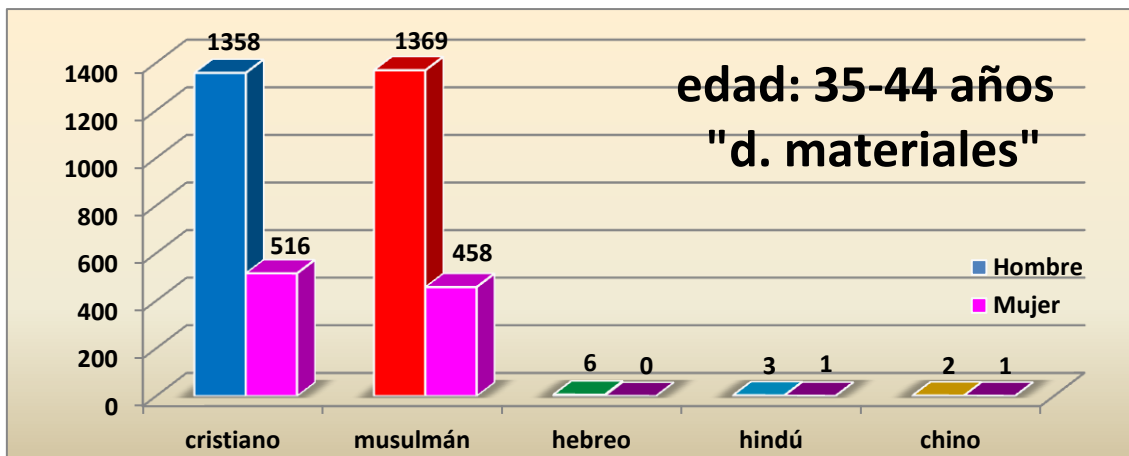
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 268: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, consecuencias, y cultura.

35-44 D Materiales		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>		1358	1369	6	3	2	2738
	%	36.6	36.9	0.2	0.08	0.05	73.7
<b>Mujer</b>		516	458	0	1	1	976
	%	13.9	12.3	0	0.03	0.03	26.3
<b>TOTAL</b>		1874	1827	6	4	3	3714
	%	50.5	49.2	0.2	0.1	0.08	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 269: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, d. materiales, sexos y cultura.

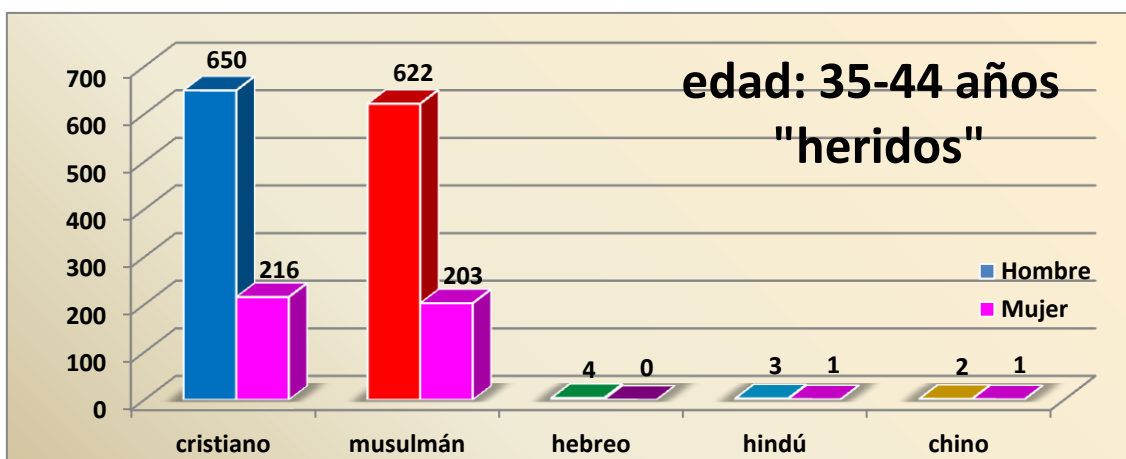


- Gráfica 357: en la franja de edad de 35 a 44, y según las consecuencias “daños materiales” la cultura musulmana en hombres y la cristiana en mujeres es la que obtiene mayores registros; los hombres chinos y las mujeres hebreas, los menos.

35-44 Heridos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	650	622	4	3	2	1281
%	38.2	36.5	0.2	0.2	0.1	75.3
Mujer	216	203	0	1	1	421
%	12.7	11.9	0	0.06	0.06	24.7
TOTAL	866	825	4	4	3	1702
%	50.9	48.5	0.2	0.2	0.2	

Datos de referencia “%” el total de implicados

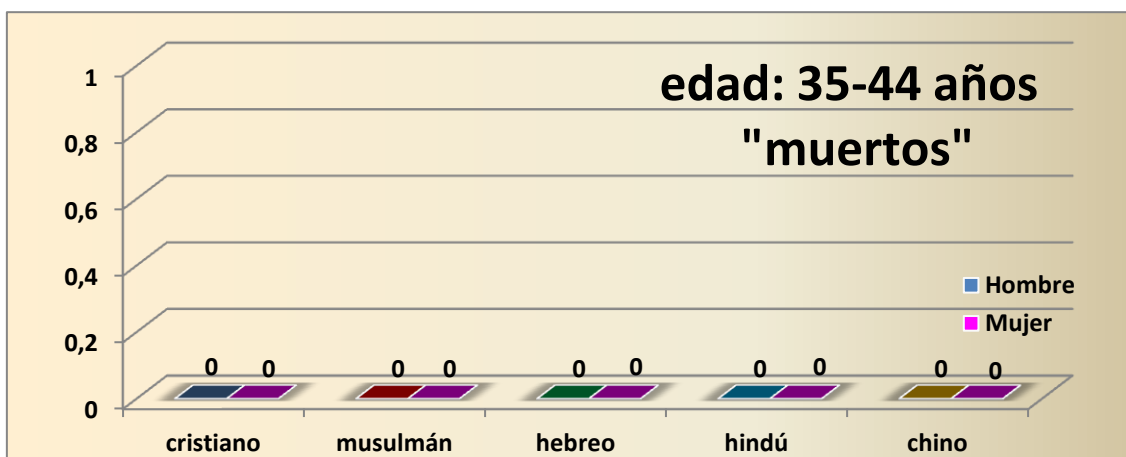
Tabla 270: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, heridos, sexos y cultura.



- Gráfica 358: en la franja de edad de 35 a 44, y según las consecuencias “heridos” la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; los hombres chinos y las mujeres hebreas, los menos.

35-44 Muertos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	0	0	0	0	0	0
Mujer	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0

Tabla 271: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, muertos, sexos y cultura.



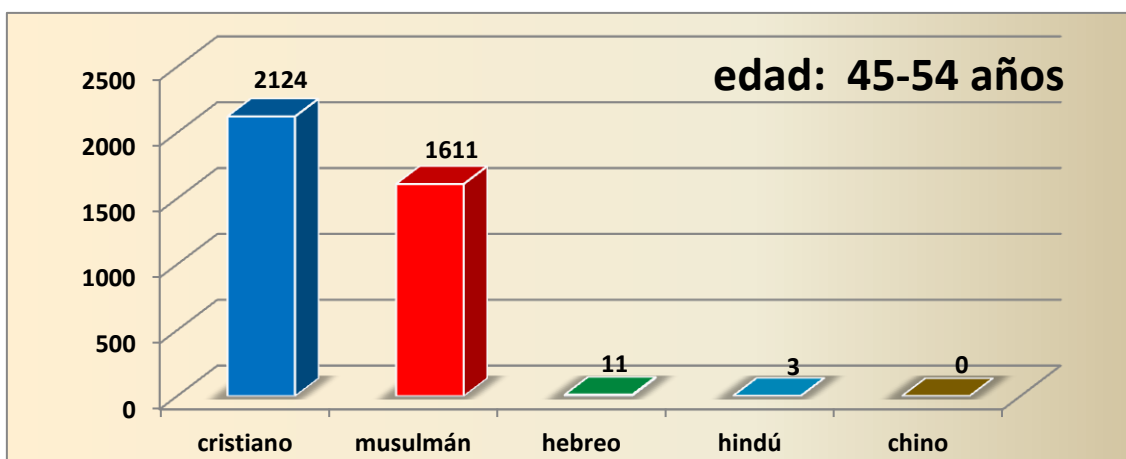
- Gráfica 359: en la franja de edad de 35 a 44, y según las consecuencias “muertos” no hay ningún registro en ninguna de las culturas.

Accidentes distribuidos por la franja de edad de 45-54 años.

Edad 45 - 54	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
total	2124	1611	11	3	0	3749
%	56.7	43	0.3	0.08	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 272: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad” y cultura.

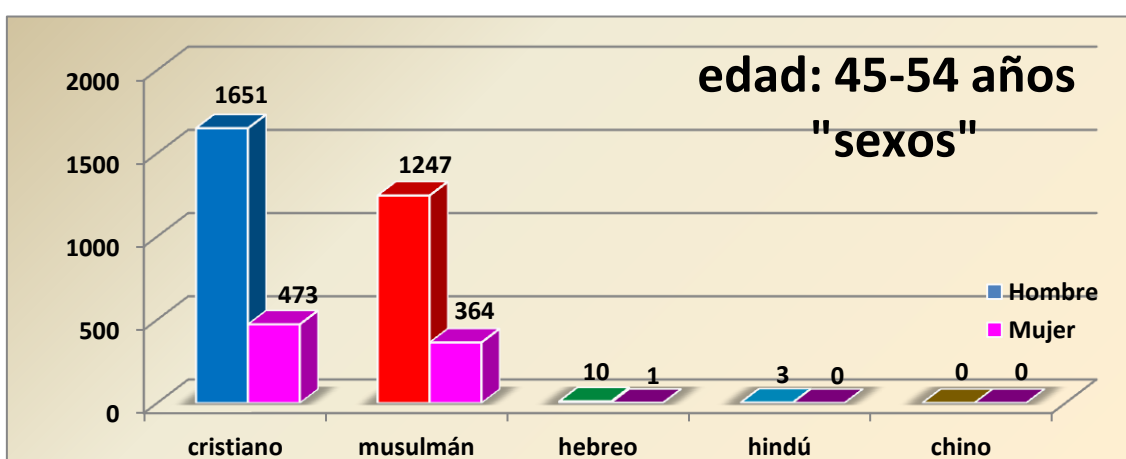


- Gráfica 360: en el total de implicados en la franja de edad de 45 a 54, la cultura cristiana es la que obtiene mayores registros; y la china con ningún implicado la que menos.

Edad 45 - 54	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	1651	1247	10	3	0	2911
%	44	33.3	0.3	0.08	0	77.6
Mujer	473	364	1	0	0	838
%	12.6	9.7	0.03	0	0	23.4
Total	2124	1611	11	3	0	3749
%	56.7	43	0.3	0.08	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 273: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, sexos y cultura.



- Gráfica 361: en el total de implicados y por sexos en la franja de edad de 45 a 54, la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; y la china con ningún implicado la que menos.

45-54 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>FORTUITO</b>		190	140	1	1	0	332
	%	8.9	8.7	9.1	33.3	0	8.9
<b>SIMPLE</b>		1699	1253	8	2	0	2962
	%	80	77.8	72.7	66.7	0	79
<b>MÚLTIPLE</b>		88	66	0	0	0	154
	%	4.1	4.1	0	0	0	4.1
<b>ATROPELLO</b>		147	152	2	0	0	301
	%	6.9	9.4	18.2	0	0	8
<b>TOTAL</b>		2124	1611	11	3	0	3749

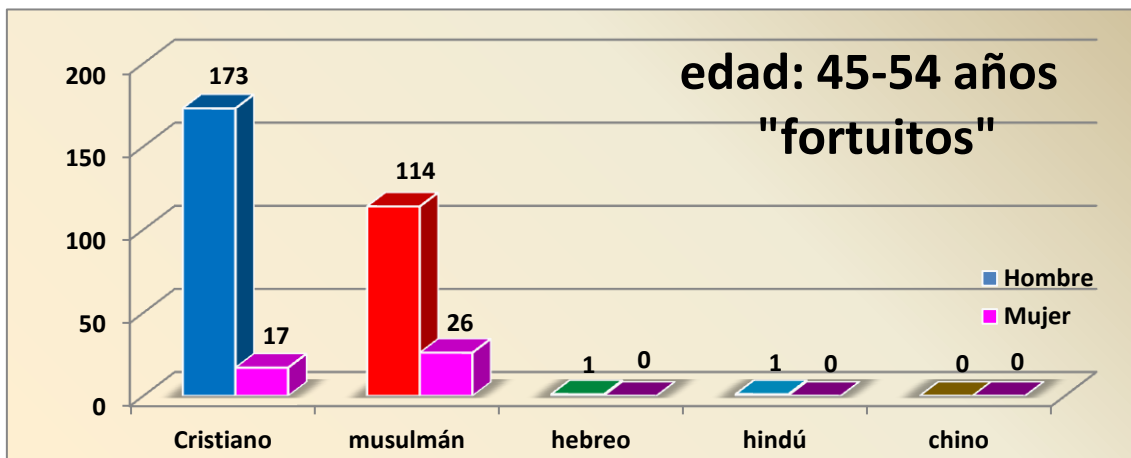
Datos de referencia "%" el total de cada cultura

Tabla 274: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", tipo AT y cultura.

45-54		Cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>FORTUITO</b>							
<b>Hombre</b>		173	114	1	1	0	289
	%	52.1	34.3	0.3	0.3	0	87
<b>Mujer</b>		17	26	0	0	0	43
	%	5.1	7.8	0	0	0	13
<b>TOTAL</b>		190	140	1	1	0	332
	%	57.2	42.2	0.3	0.3	0	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 275: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", fortuitos, sexos y cultura.

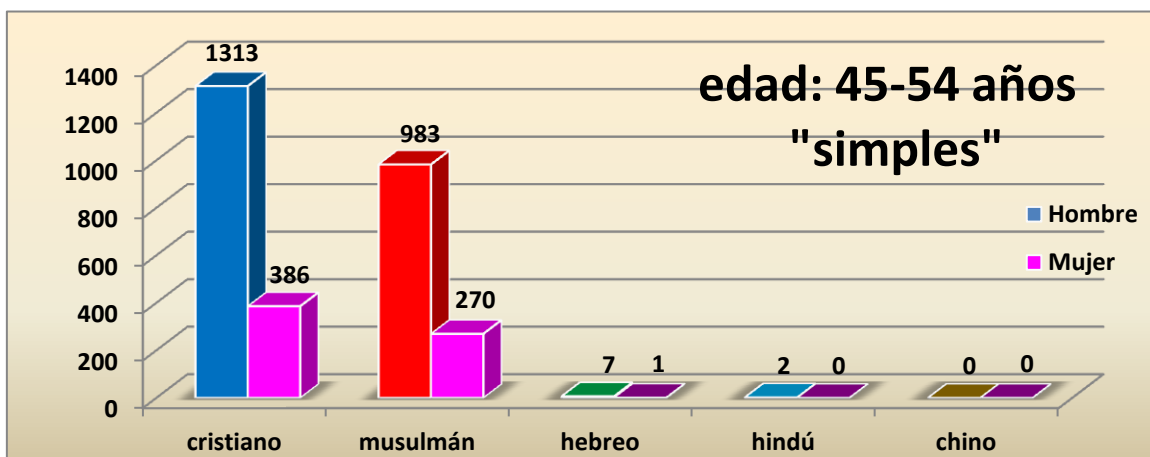


- Gráfica 362: en la franja de edad de 45 a 54 y según el tipo de accidente "fortuitos" la cultura cristiana en hombres y la musulmana en mujeres es la que obtiene mayores registros; y los hombres chinos y las mujeres hebreas, hindúes y chinas con ningún implicado la que menos.

45-54 SIMPLE	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	1313	983	7	2	0	2305
%	44.3	33.2	0.2	0.07	0	77.8
Mujer	386	270	1	0	0	657
%	13	9.1	0.03	0	0	22.2
TOTAL	1699	1253	8	2	0	2962
%	57.4	42.3	0.3	0.07	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 276: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, simples, sexos y cultura.

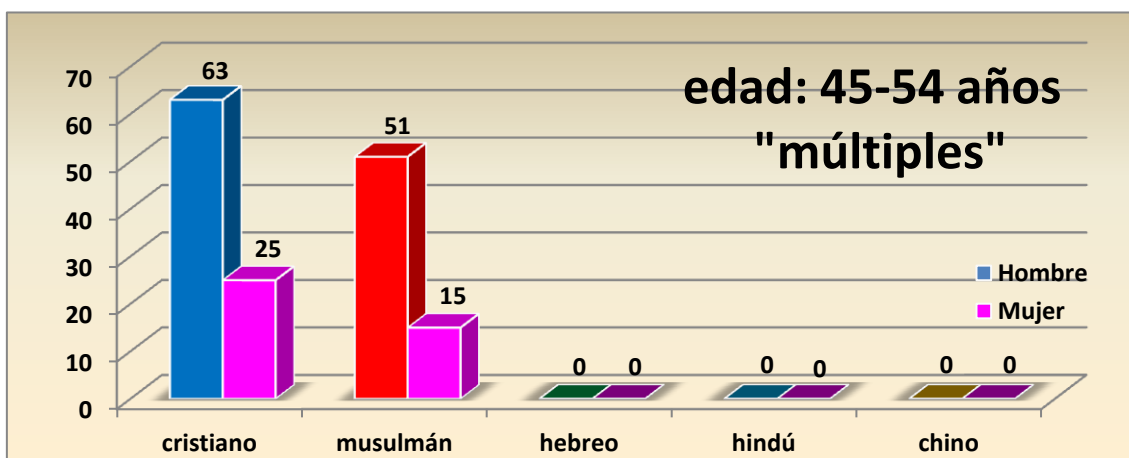


- Gráfica 363: en la franja de edad de 45 a 54 y según el tipo de accidente “simples” la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; y los hombres chinos que junto a las mujeres hindúes y chinas no tienen ningún implicado.

45-54 MÚLTIPLE	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	63	51	0	0	0	114
%	40.9	33.1	0	0	0	74
Mujer	25	15	0	0	0	40
%	16.2	9.7	0	0	0	26
TOTAL	88	66	0	0	0	154
%	57.1	42.9	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

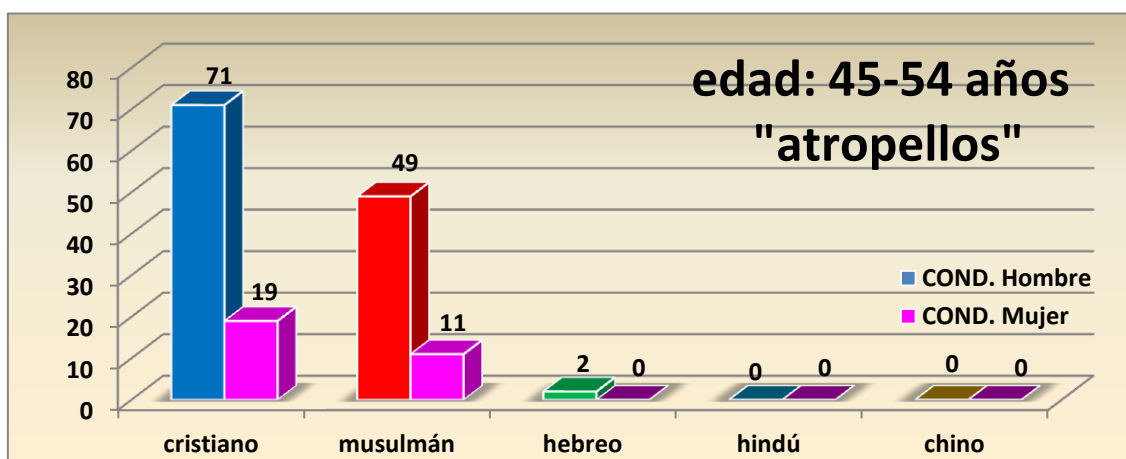
Tabla 277: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, múltiples, sexos y cultura.



- Gráfica 364: en la franja de edad de 45 a 54 y según el tipo de accidente “múltiples” los cristianos en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; y hebreos, hindúes y chinos no tienen implicados.

45-54 ATROPELLOS	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
COND. Hombre	71	49	2	0	0	122
%	46.7	32.2	1.3	0	0	80.3
COND. Mujer	19	11	0	0	0	30
%	12.5	7.2	0	0	0	19.7
TOTAL COND.	90	60	2	0	0	152
%	59.2	39.5	1.3	0	0	

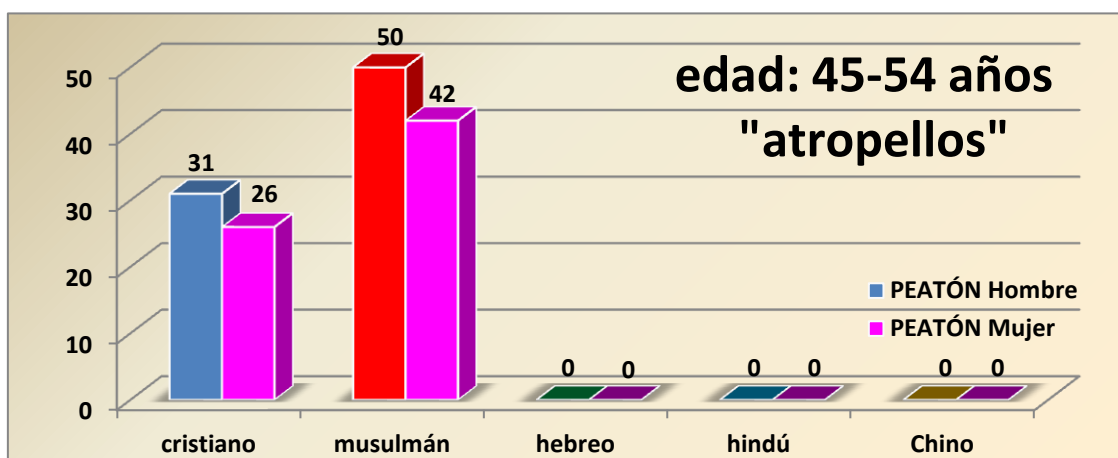
Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 278: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, atropellos conductor, sexos y cultura.



- Gráfica 365: en la franja de edad de 45 a 54 y según el tipo de accidente “atropellos” los conductores cristianos en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; los hombres hebreos están también implicados y el resto no tienen implicación.

45-54 ATROPELLOS	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	Chino	total
PEATÓN Hombre	31	50	0	0	0	81
%	20.8	33.6	0	0	0	54.4
PEATÓN Mujer	26	42	0	0	0	68
%	17.4	28.2	0	0	0	45.6
TOTAL PEATONES	57	92	0	0	0	149
%	38.3	61.7	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 279: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, atropellos peatón, sexos y cultura.



- Gráfica 366: en la franja de edad de 45 a 54 y según el tipo de accidente “atropellos” como peatones la cultura musulmana en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; y los hebreos, hindúes y chinos no tienen ningún implicado.

45 - 54 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
LUNES		332	269	2	0	0	603
	%	15.6	16.7	18.2	0	0	16.1
MARTES		373	272	1	2	0	648
	%	17.6	16.9	9.1	66.7	0	17.3
MIÉRCOLES		347	276	0	0	0	623
	%	16.3	17.1	0	0	0	16.6
JUEVES		363	287	3	1	0	654
	%	17.1	17.8	27.3	33.3	0	17.4
VIERNES		359	232	2	0	0	593
	%	16.9	14.4	18.2	0	0	15.8
SÁBADOS		215	193	1	0	0	409
	%	10.1	12	9.1	0	0	10.9
DOMINGOS		135	82	2	0	0	219
	%	6.4	5.1	18.2	0	0	5.8
TOTAL		2124	1611	11	3	0	3749
	%	56.7	43	0.3	0.08	0	

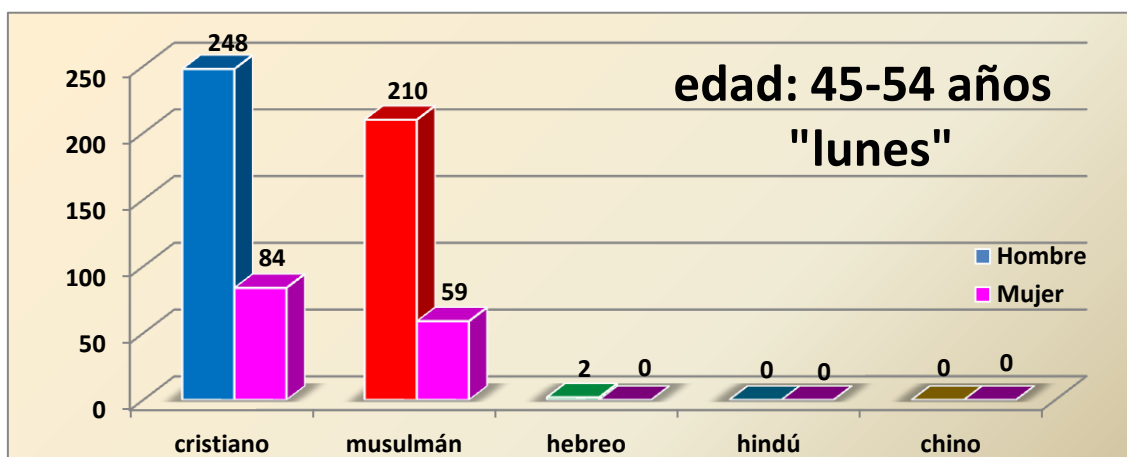
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 280: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, días de la semana, sexos y cultura.

45 - 54 lunes		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		248	210	2	0	0	460
	%	41.1	34.8	0.3	0	0	76.3
Mujer		84	59	0	0	0	143
	%	13.9	9.8	0	0	0	23.7
TOTAL		332	269	2	0	0	603
	%	55.1	44.6	0.3	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 281: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, lunes, sexos y cultura.



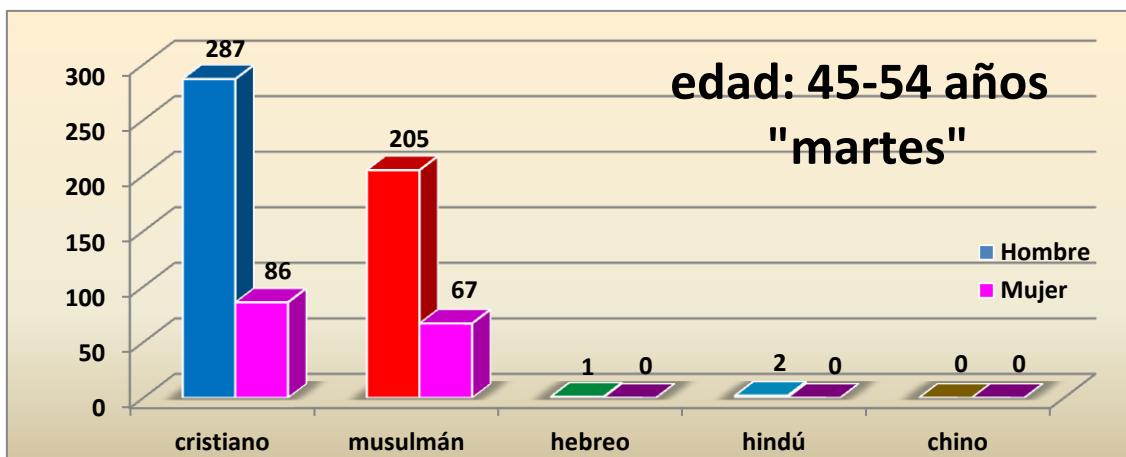
- Gráfica 367: en la franja de edad de 45 a 54 y según el día de la semana “lunes” la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; los hombres hebreos tienen alguna implicación y el resto tienen valores 0.



45 - 54 martes		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		287	205	1	2	0	495
	%	44.3	31.6	0.2	0.3	0	76.4
Mujer		86	67	0	0	0	153
	%	13.3	13.3	0	0	0	23.6
TOTAL		373	272	1	2	0	648
	%	57.6	42	0.2	0.3	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 282: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, martes, sexos y cultura.

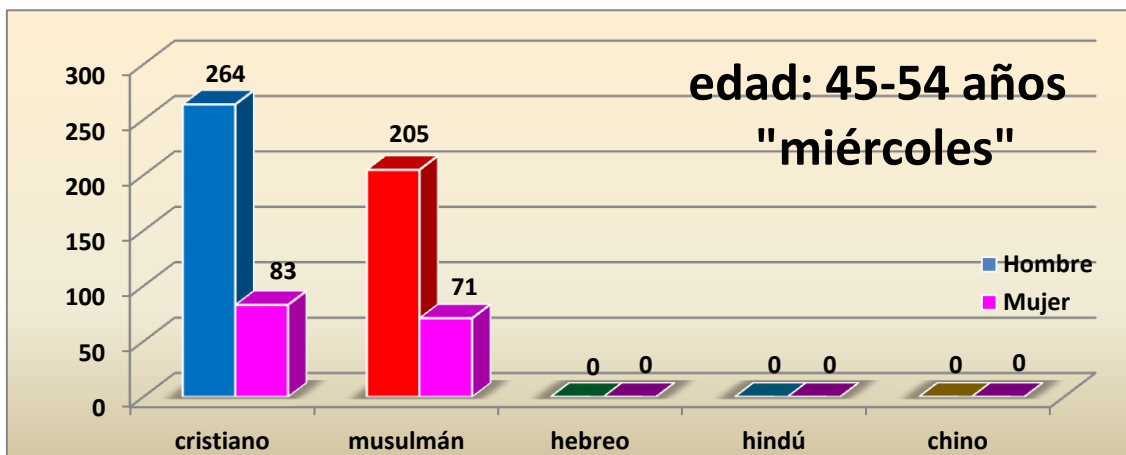


- Gráfica 368: en la franja de edad de 45 a 54 y según el día de la semana “martes” la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; los hombres chinos y las mujeres no tienen ningún implicado.

45 - 54 miércoles		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		264	205	0	0	0	469
	%	42.4	32.9	0	0	0	75.3
Mujer		83	71	0	0	0	154
	%	13.3	11.4	0	0	0	24.7
TOTAL		347	276	0	0	0	623
	%	55.7	44.3	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 283: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, miércoles, sexos y cultura.

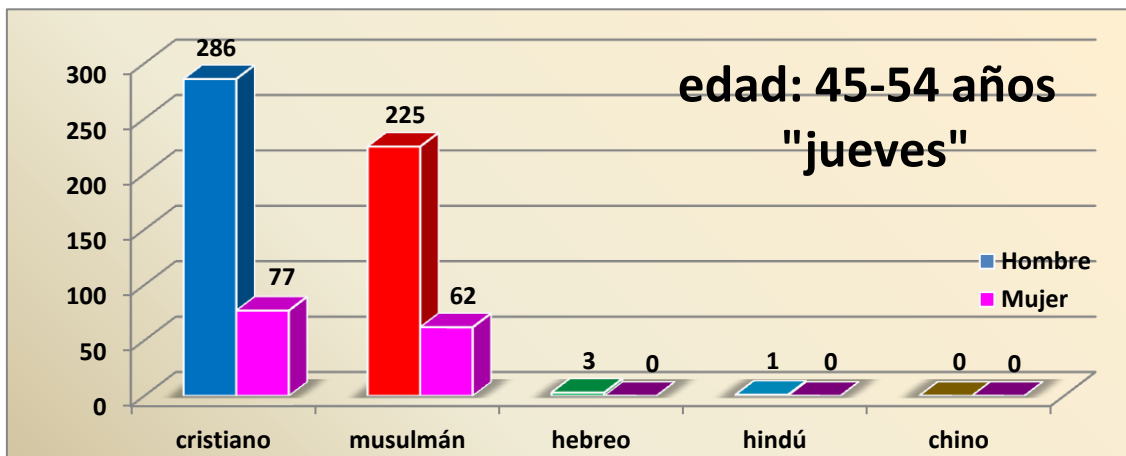


- Gráfica 369: en la franja de edad de 45 a 54 y según el día de la semana “miércoles” la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; los hebreos, hindúes y chinos tienen valores 0.

45 - 54 jueves	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	286	225	3	1	0	515
%	43.7	34.4	0.5	0.2	0	78.7
Mujer	77	62	0	0	0	139
%	11.8	9.5	0	0	0	21.3
TOTAL	363	287	3	1	0	654
%	55.5	43.9	0.5	0.2	0	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 284: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", jueves, sexos y cultura.

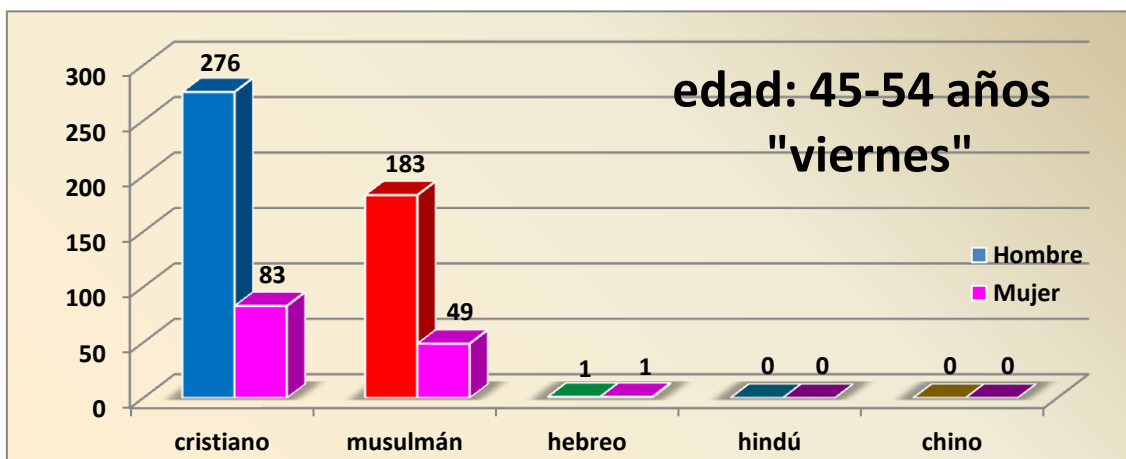


- Gráfica 370: en la franja de edad de 45 a 54 y según el día de la semana "jueves" la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; los hombres chinos y las mujeres hebreas, hindúes y chinas tienen valores 0.

45 - 54 viernes	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	276	183	1	0	0	460
%	46.5	30.9	0.2	0	0	77.6
Mujer	83	49	1	0	0	133
%	14	8.3	0.2	0	0	22.4
TOTAL	359	232	2	0	0	593
%	60.5	39.1	0.3	0	0	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 285: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", viernes, sexos y cultura.

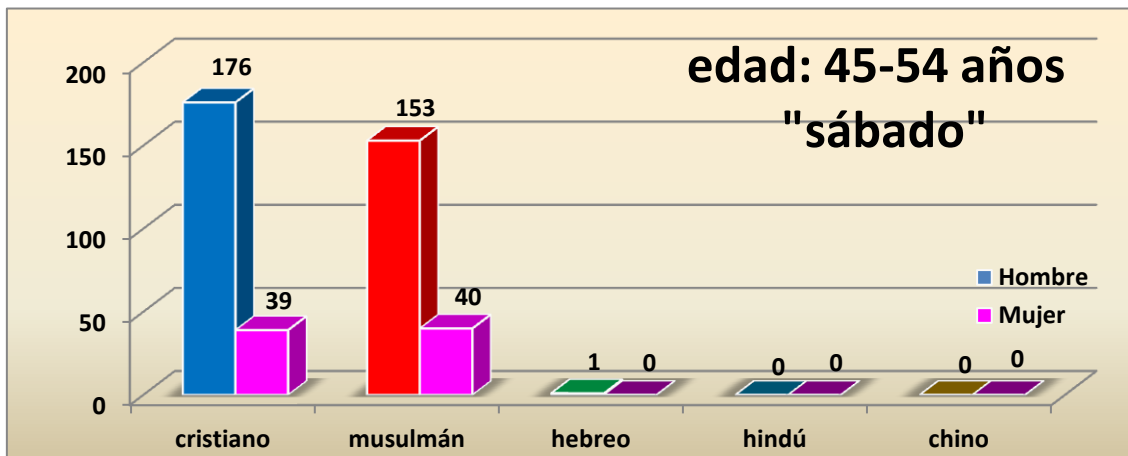


- Gráfica 371: en la franja de edad de 45 a 54 y según el día de la semana "viernes" la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; los hindúes y chinos tienen valores 0.

45 - 54 sábados		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		176	153	1	0	0	330
	%	43	37.4	0.2	0	0	80.7
Mujer		39	40	0	0	0	79
	%	9.5	9.8	0	0	0	19.3
TOTAL		215	193	1	0	0	409
	%	52.6	47.2	0.2	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 286: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, sábados, sexos y cultura.

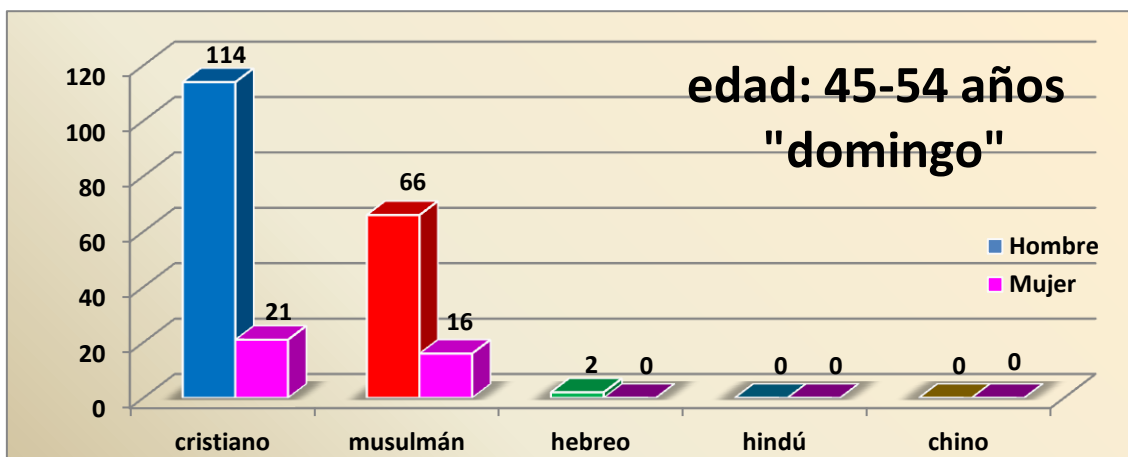


- Gráfica 372: en la franja de edad de 45 a 54 y según el día de la semana “sábado” los hombres cristianos y las mujeres musulmanas es la que obtiene mayores registros; los hombres hindúes y chinos y las mujeres hebreas, hindúes y chinas tienen valores 0.

45 - 54 domingos		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		114	66	2	0	0	182
	%	52.1	30.1	9.5	0	0	83.1
Mujer		21	16	0	0	0	37
	%	9.6	7.3	0	0	0	16.9
TOTAL		135	82	2	0	0	219
	%	61.6	37.4	9.5	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 288: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, domingos, sexos y cultura.



- Gráfica 373: en la franja de edad de 45 a 54 y según el día de la semana “domingo” la cultura cristiana en hombres y mujeres es la que obtiene mayores registros; los hombres hebreos tienen alguna implicación y el resto tienen valores 0.

45-54 años	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	Total
<b>CICLOMOTOR</b>	80	40	0	0	0	120
%	3.9	2.6	0	0	0	3.3
<b>MOTOCICLETA</b>	153	38	1	1	0	193
%	7.4	2.5	9.1	33.3	0	5.4
<b>TURISMO</b>	1608	1289	10	2	0	2909
%	77.8	84.9	90.9	66.7	0	80.8
<b>FURG-CAMIÓN</b>	179	121	0	0	0	300
%	8.7	8	0	0	0	8.3
<b>AUTOBÚS</b>	39	23	0	0	0	62
%	1.9	1.5	0	0	0	1.7
<b>BICICLETA</b>	4	4	0	0	0	8
%	0.2	0.3	0	0	0	0.2
<b>OTROS</b>	4	4	0	0	0	8
%	0.2	0.3	0	0	0	0.2
<b>TOTAL</b>	2067	1519	11	3	0	3600
%	57.4	41.9	0.3	0.08	0	

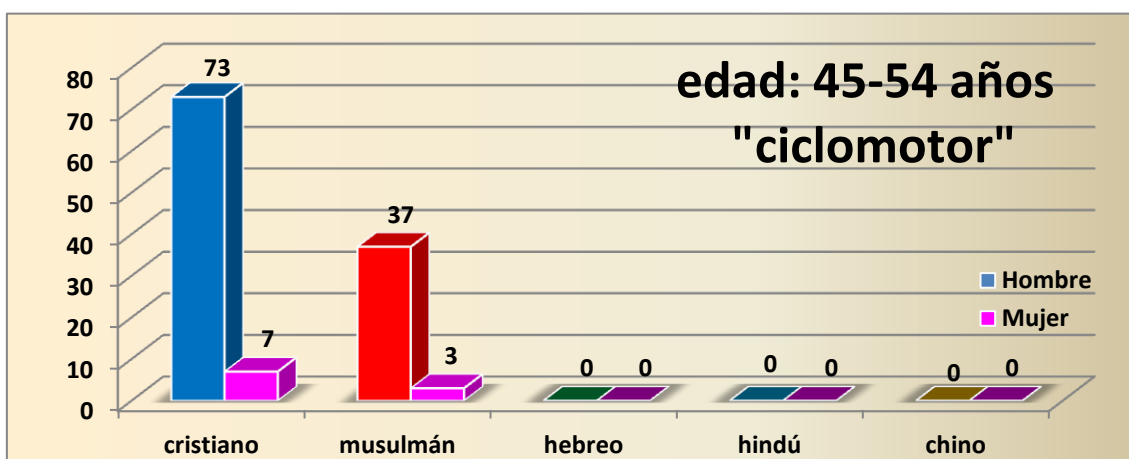
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 289: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, tipo vehículo y cultura.

45-54 ciclomotor	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	73	37	0	0	0	110
%	60.8	30.8	0	0	0	91.7
<b>Mujer</b>	7	3	0	0	0	10
%	5.8	2.5	0	0	0	8.3
<b>TOTAL</b>	80	40	0	0	0	120
%	66.7	33.3	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 290: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, ciclomotor, sexos y cultura.

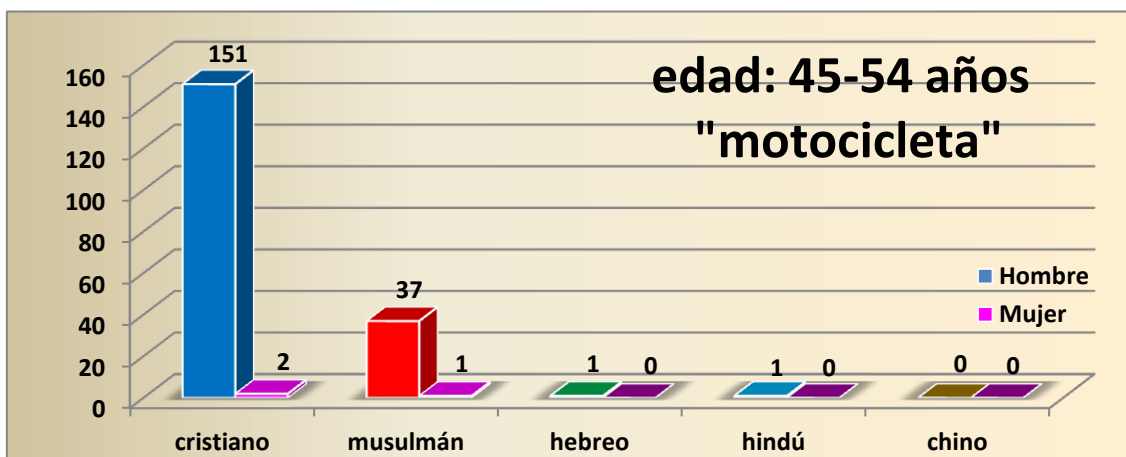


- Gráfica 374: en la franja de edad de 45 a 54 y según el tipo de vehículo “ciclomotor” los hombres cristianos y las mujeres musulmanas obtienen los mayores registros; los hebreos, hindúes y chinos tienen valores 0.

45-54 motocicleta	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	151	37	1	1	0	190
%	78.2	19.2	0.5	0.5	0	98.4
Mujer	2	1	0	0	0	3
%	1	0.5	0	0	0	1.6
TOTAL	153	38	1	1	0	193
%	79.3	19.7	0.5	0.5	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 291: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, motocicleta, sexos y cultura.

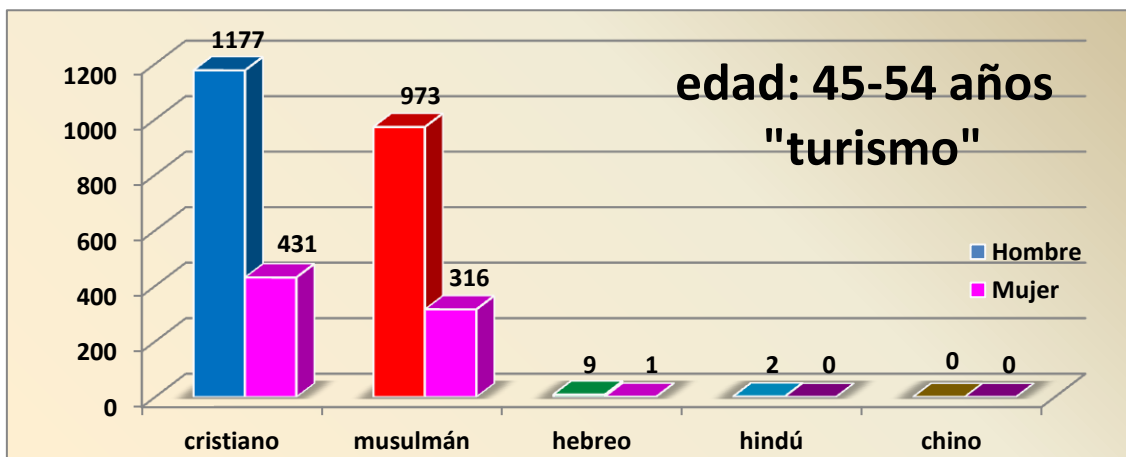


- Gráfica 375: en la franja de edad de 45 a 54 y según el tipo de vehículo “motocicleta” los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hombres chinos y las mujeres hebreas, hindúes y chinas tienen valores 0.

45-54 turismo	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	1177	973	9	2	0	2161
%	40.5	33.4	0.3	0.07	0	74.3
Mujer	431	316	1	0	0	748
%	14.8	10.9	0.03	0	0	25.7
TOTAL	1608	1289	10	2	0	2909
%	55.3	44.3	0.3	0.07	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 292: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, turismo, sexos y cultura.

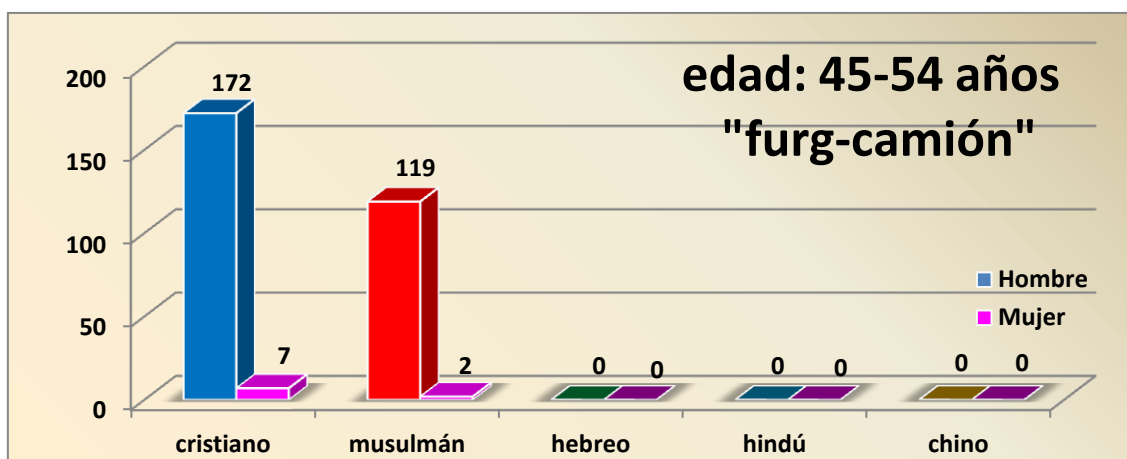


- Gráfica 376: en la franja de edad de 45 a 54 y según el tipo de vehículo “turismo” los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hombres chinos y las mujeres hindúes y chinas tienen valores 0.

45-54 furg-camión	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	172	119	0	0	0	291
%	57.3	39.7	0	0	0	97
Mujer	7	2	0	0	0	9
%	2.3	0.7	0	0	0	3
TOTAL	179	121	0	0	0	300
%	59.7	40.3	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 293: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, furg-camión, sexos y cultura.

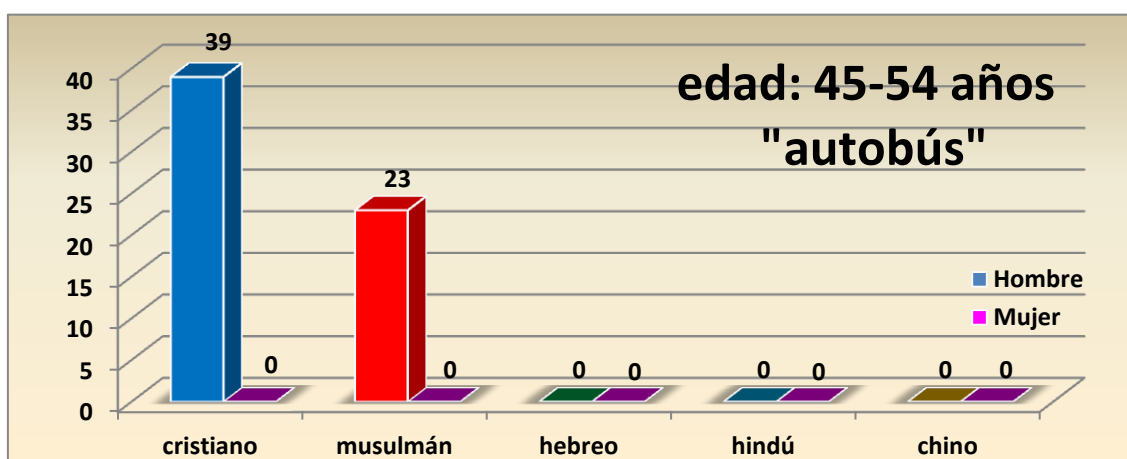


- Gráfica 377: en la franja de edad de 45 a 54 y según el tipo de vehículo “furgoneta-camión” los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hebreos, hindúes y chinos tienen valores 0.

45-54 autobús	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	39	23	0	0	0	62
%	62.9	37.1	0	0	0	100
Mujer	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
TOTAL	39	23	0	0	0	62
%	62.9	37.1	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 294: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, autobús, sexos y cultura.

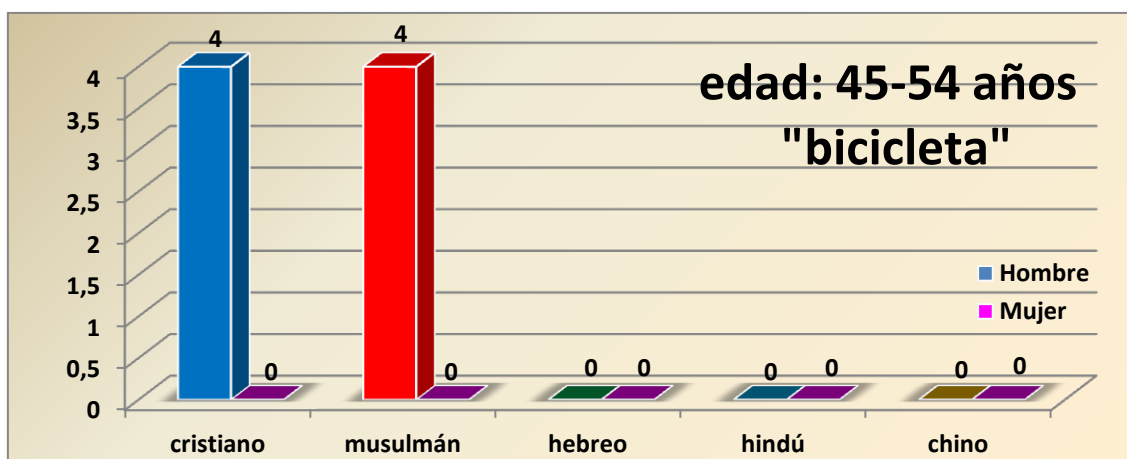


- Gráfica 378: en la franja de edad de 45 a 54 y según el tipo de vehículo “autobús” los hombres cristianos obtienen los mayores registros; los hombres hebreos, hindúes y chinos y todas las mujeres tienen valores 0.

45-54 bicicleta	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	4	4	0	0	0	8
%	50	50	0	0	0	100
Mujer	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
TOTAL	4	4	0	0	0	8
%	50	50	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 295: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, bicicletas, sexos y cultura.

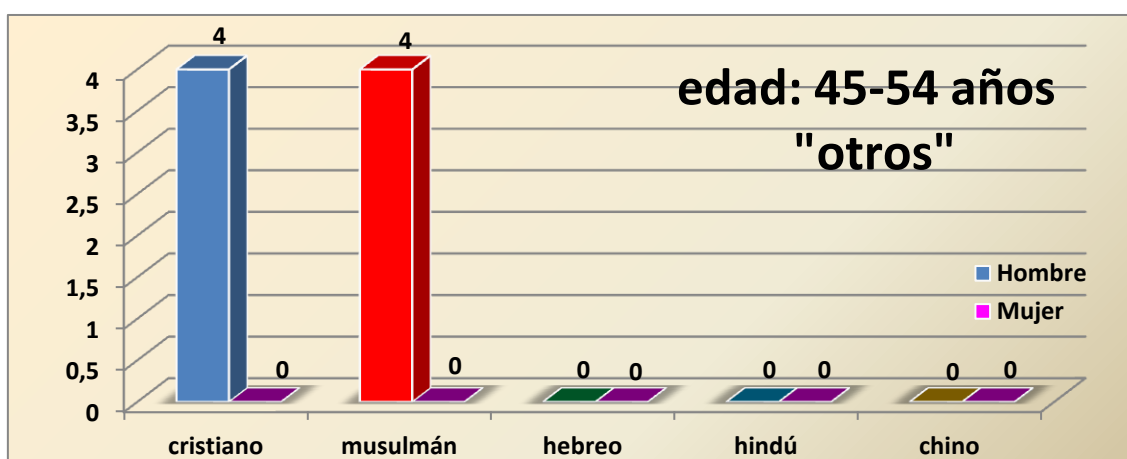


- Gráfica 379: en la franja de edad de 45 a 54 y según el tipo de vehículo “bicicleta” los hombres cristianos y musulmanes obtienen los mismos registros; los hombres hebreos, hindúes y chinos y todas las mujeres tienen valores 0.

45-54 otros	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	4	4	0	0	0	8
%	50	50	0	0	0	100
Mujer	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
TOTAL	4	4	0	0	0	8
%	50	50	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 296: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, otros, sexos y cultura.



- Gráfica 380: en la franja de edad de 45 a 54 y según el tipo de vehículo “otros” los hombres cristianos y musulmanes obtienen los mismos registros; los hombres hebreos, hindúes y chinos y todas las mujeres tienen valores 0.

45-54 años	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>DAÑOS MATERIALES</b>	1434	1130	6	3	0	2573
%	67.5	70.2	54.5	100	0	68.7
<b>HERIDOS</b>	689	479	5	0	0	1173
%	32.5	29.8	45.5	0	0	31.3
<b>MUERTOS</b>	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	2123	1609	11	3	0	3746
%	56.7	43	0.3	0.08	0	

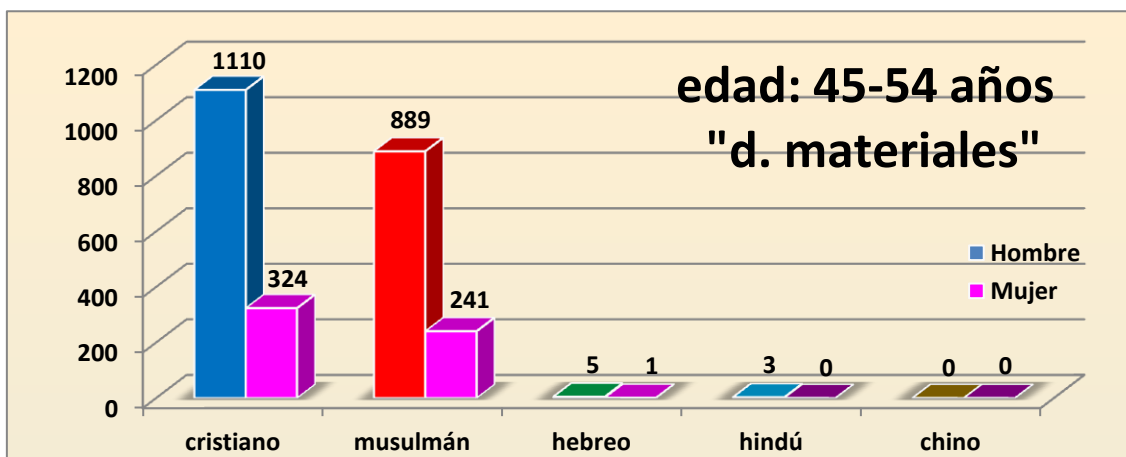
Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 297: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, consecuencias y cultura.

45-54 D. Materiales	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	1110	889	5	3	0	2007
%	43.1	34.6	0.2	0.1	0	78
<b>Mujer</b>	324	241	1	0	0	566
%	12.6	9.4	0.04	0	0	22
<b>TOTAL</b>	1434	1130	6	3	0	2573
%	55.7	43.9	0.2	0.1	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 298: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, d. materiales, sexos y cultura.



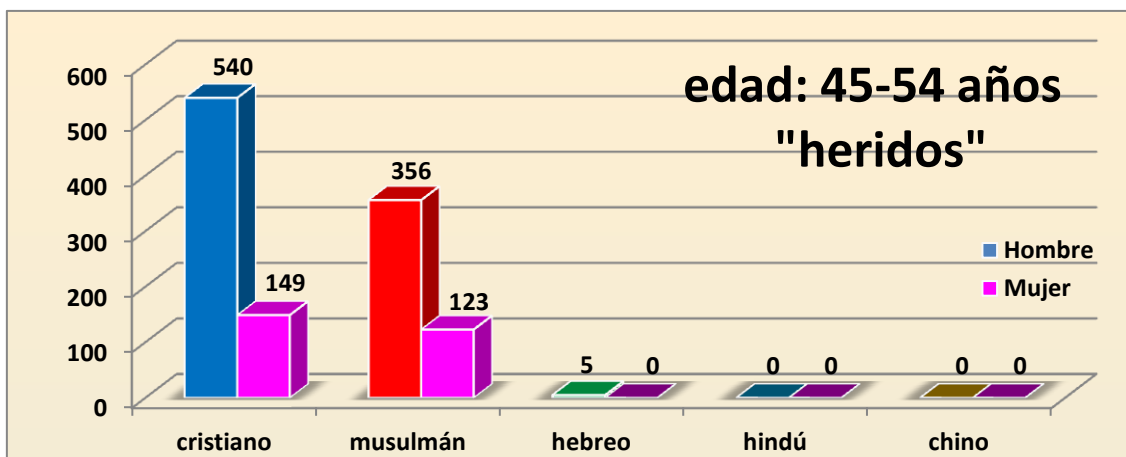
- Gráfica 381: en la franja de edad de 45 a 54 y según las consecuencias “daños materiales” los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hombres chinos y las mujeres hindúes y chinas tienen valores 0.



45-54 Heridos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	540	356	5	0	0	901
Mujer	149	123	0	0	0	272
TOTAL	689	479	5	0	0	1173
%	58.7	40.8	0.4	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

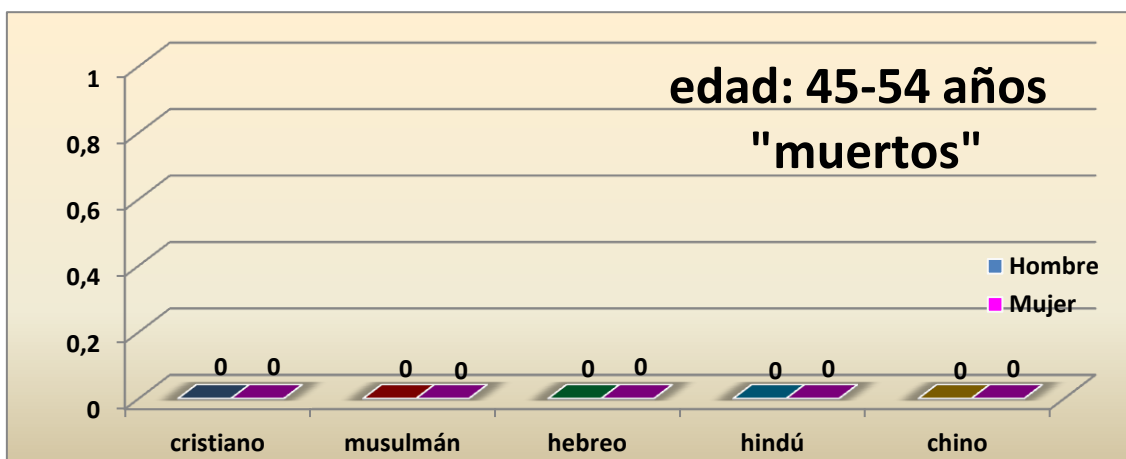
Tabla 299: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, heridos, sexos y cultura.



- Gráfica 382: en la franja de edad de 45 a 54 y según las consecuencias “heridos” los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hombres hindúes y las mujeres hebreas, hindúes y chinas tienen valores 0.

45-54 Muertos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	0	0	0	0	0	0
Mujer	0	0	0	0	0	0
TOTAL	0	0	0	0	0	0

Tabla 300: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, muertos, sexos y cultura.



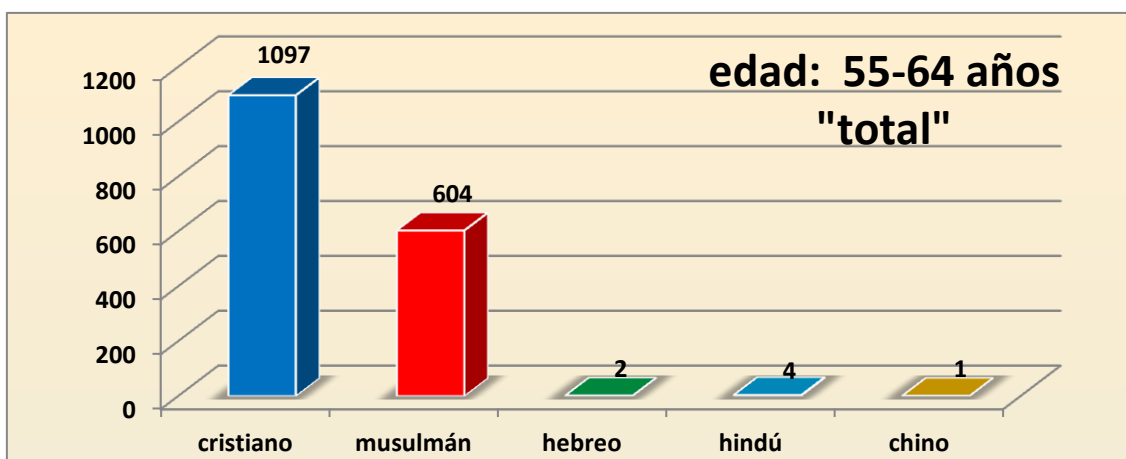
- Gráfica 383: en la franja de edad de 45 a 54 y según las consecuencias “muertos” todas las culturas implicadas tienen valores 0.

Accidentes distribuidos por la franja de edad de 55-64 años.

Edad 55 - 64	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>TOTAL</b>	1097	604	2	4	1	1708
%	64.2	35.4	0.1	0.2	0.06	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 301: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad” y cultura.

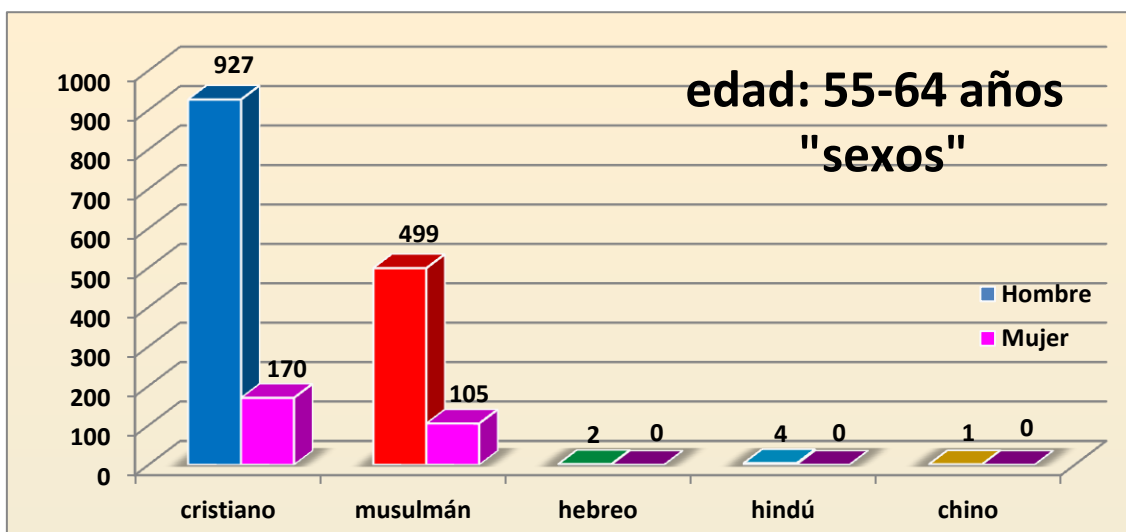


- Gráfica 384: en el total de accidentes de la franja de edad de 55 a 64 los hombres cristianos obtienen los mayores registros; y los chinos los que menos.

Edad 55 - 64	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	927	499	2	4	1	1433
%	54.3	29.2	0.1	0.2	0.06	83.9
<b>Mujer</b>	170	105	0	0	0	275
%	10	6.1	0	0	0	16.1
<b>TOTAL</b>	1097	604	2	4	1	1708

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 302: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, sexos y cultura.



- Gráfica 385: en el total de accidentes y por sexos en la franja de edad de 55 a 64 los hombres y las mujeres y los chinos los que menos, las mujeres hebreas, hindúes y chinas tienen valores 0.

55-64 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>FORTUITO</b>		90	39	0	0	0	129
	%	8.2	6.5	0	0	0	7.6
<b>SIMPLE</b>		841	452	1	3	1	1298
	%	76.7	74.8	50	75	100	76
<b>MÚLTIPLE</b>		53	29	1	1	0	84
	%	4.8	4.8	50	25	0	4.9
<b>ATROPELLO</b>		113	84	0	0	0	197
	%	10.3	13.9	0	0	0	11.5
<b>TOTAL</b>		1097	604	2	4	1	1708

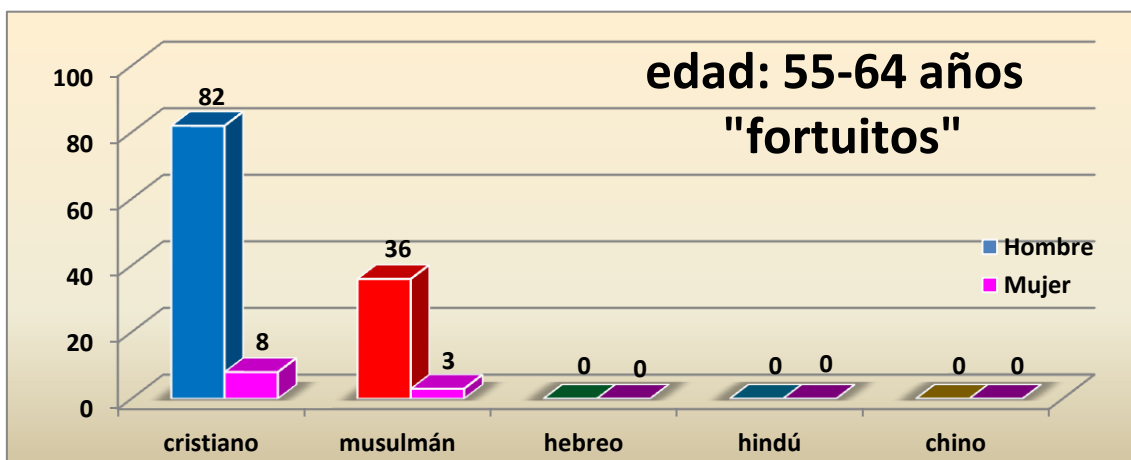
Datos de referencia "%" el total de cada cultura

Tabla 303: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", tipo de AT y cultura.

55-64		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>FORTUITO</b>							
<b>Hombre</b>		82	36	0	0	0	118
	%	63.6	27.9	0	0	0	91.5
<b>Mujer</b>		8	3	0	0	0	11
	%	6.2	2.3	0	0	0	8.5
<b>TOTAL</b>		90	39	0	0	0	129

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 304: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", fortuitos, sexos y cultura.

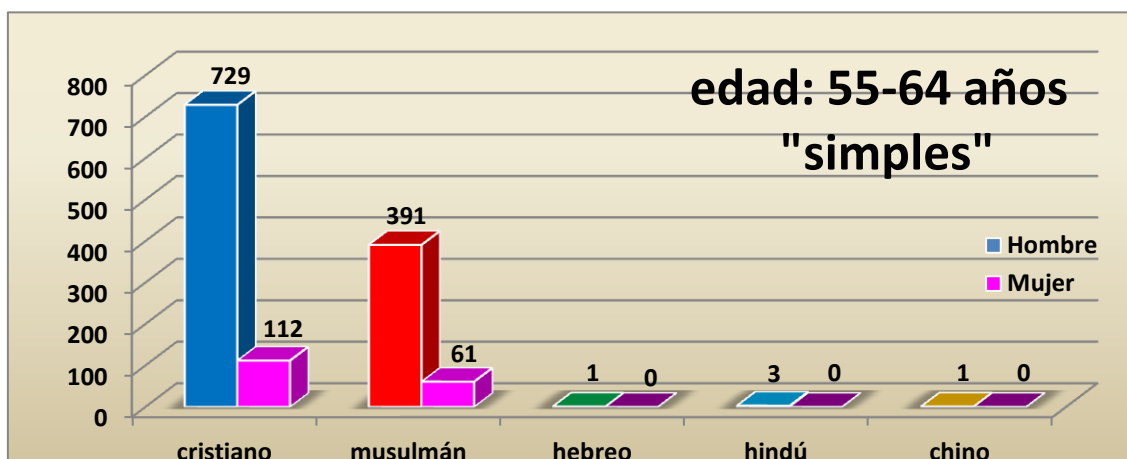


- Gráfica 386: en la franja de edad de 55 a 64 y según el tipo de accidente "fortuitos" los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hebreos, hindúes y chinos obtienen valores 0.

55-64 SIMPLE		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		729	391	1	3	1	1125
	%	56.2	30.1	0.08	0.2	0.08	86.7
Mujer		112	61	0	0	0	173
	%	8.6	4.7	0	0	0	13.3
TOTAL		841	452	1	3	1	1298

Datos de referencia “%” el total de implicados

305: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, simples, sexos y cultura.

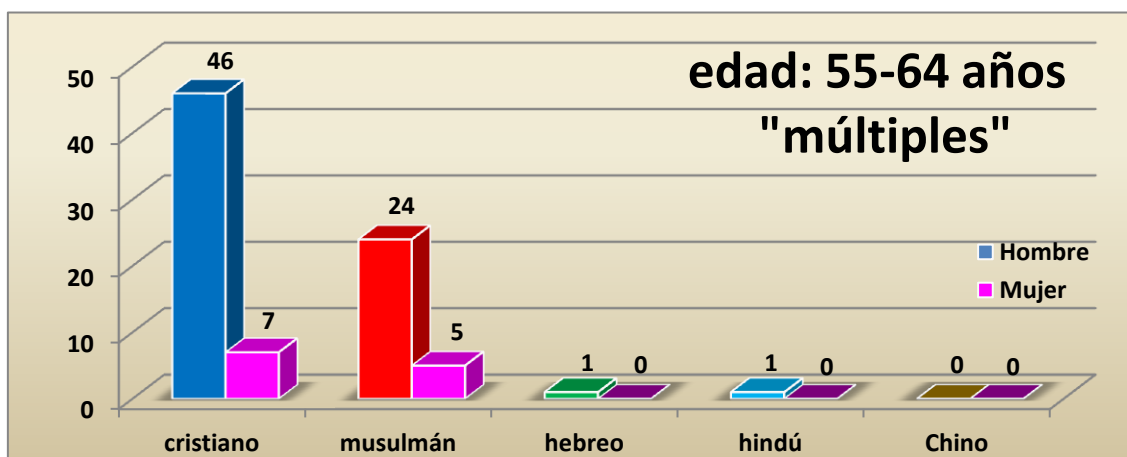


- Gráfica 387: en la franja de edad de 55 a 64 y según el tipo de accidente “simples” los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hombres chinos y las mujeres hebreas, hindúes y chinas obtienen valores 0.

55-64 MÚLTIPLE		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	Chino	total
Hombre		46	24	1	1	0	72
	%	54.8	28.6	0.2	1.2	0	85.7
Mujer		7	5	0	0	0	12
	%	8.3	6	0	0	0	14.3
TOTAL		53	29	1	1	0	84

Datos de referencia “%” el total de implicados

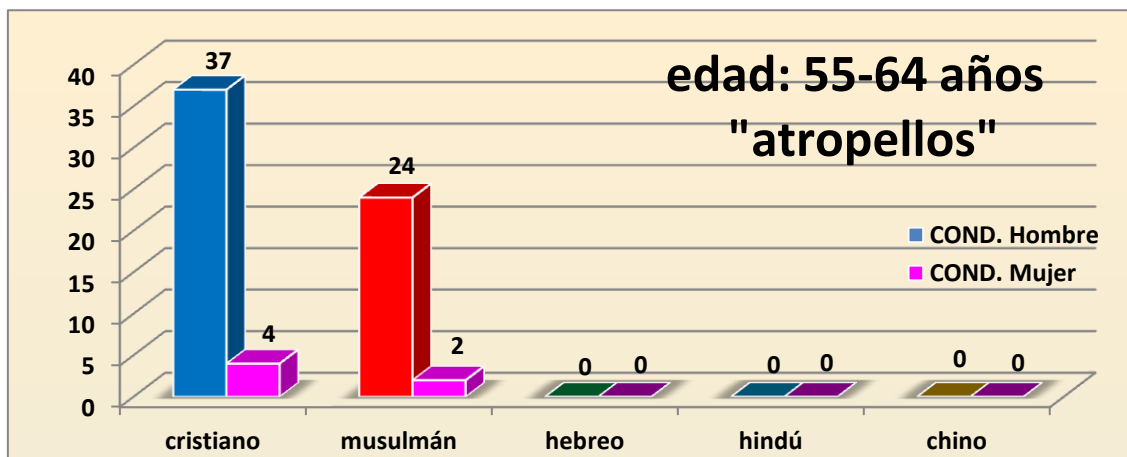
306: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, múltiples, sexos y cultura.



- Gráfica 388: en la franja de edad de 55 a 64 y según el tipo de accidente “múltiples” los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hombres chinos y las mujeres hebreas, hindúes y chinas obtienen valores 0.

55-64 ATROPELLOS	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
COND. Hombre	37	24	0	0	0	61
%	55.2	35.8	0	0	0	91
COND. Mujer	4	2	0	0	0	6
%	6	3	0	0	0	9
TOTAL COND.	41	26	0	0	0	67

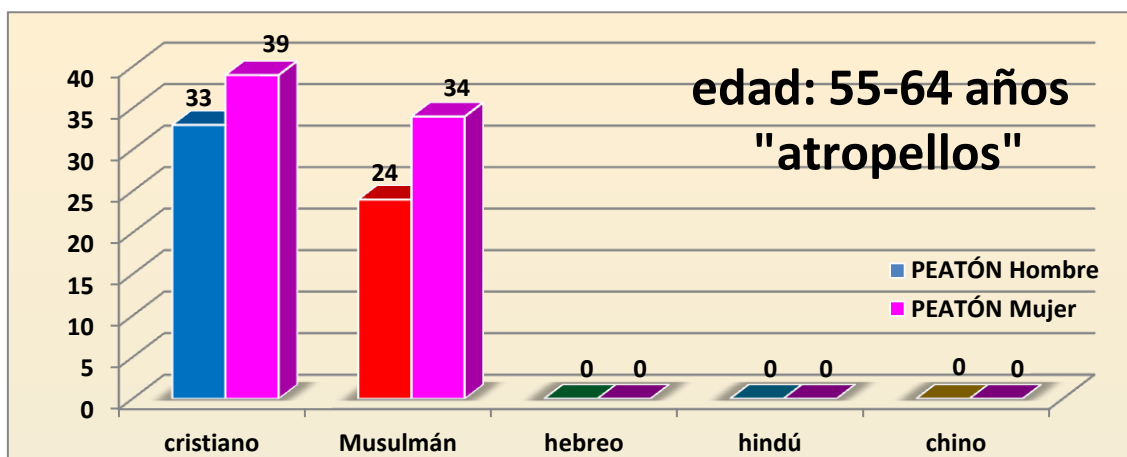
Datos de referencia “%” el total de implicados  
 307: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, atropellos conductor, sexos y cultura.



- Gráfica 389: en la franja de edad de 55 a 64 y según el tipo de accidente “atropellos” como conductores los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hebreos, hindúes y chinos obtienen valores 0.

55-64 ATROPELLOS	cristiano	Musulmán	hebreo	hindú	chino	total
PEATÓN Hombre	33	24	0	0	0	57
%	25.4	18.5	0	0	0	43.8
PEATÓN Mujer	39	34	0	0	0	73
%	30	26.2	0	0	0	56.2
TOTAL	72	58	0	0	0	130

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 308: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, atropellos peatón, sexos y cultura.



- Gráfica 390: en la franja de edad de 55 a 64 y según el tipo de accidente “atropellos” como peatones los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hebreos, hindúes y chinos obtienen valores 0. Destaca que la mujer cristiana y musulmana tiene valores superiores a los hombres.

55 - 64 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
LUNES		185	93	0	0	0	278
	%	16.9	15.4	0	0	0	
MARTES		191	109	0	0	0	300
	%	17.4	18	0	0	0	
MIÉRCOLES		168	95	1	1	0	265
	%	15.3	15.7	50	25	0	
JUEVES		190	116	0	2	0	308
	%	17.3	19.2	0	50	0	
VIERNES		178	103	1	0	1	283
	%	16.2	17.1	50	0	100	
SÁBADOS		119	54	0	0	0	173
	%	10.8	8.9	0	0	0	
DOMINGOS		66	34	0	1	0	101
	%	6	5.6	0	25	0	
TOTAL		1097	604	2	4	1	1708

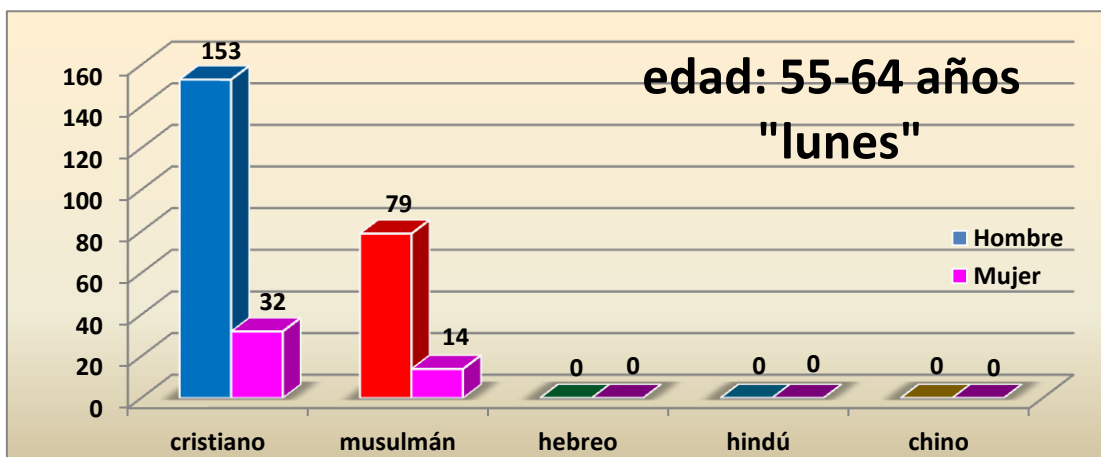
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 309: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, días de la semana y cultura.

55 - 64 lunes		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		153	79	0	0	0	232
	%	55	28.4	0	0	0	83.5
Mujer		32	14	0	0	0	46
	%	11.5	5	0	0	0	16.5
TOTAL		185	93	0	0	0	278

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 310: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, lunes, sexos y cultura.

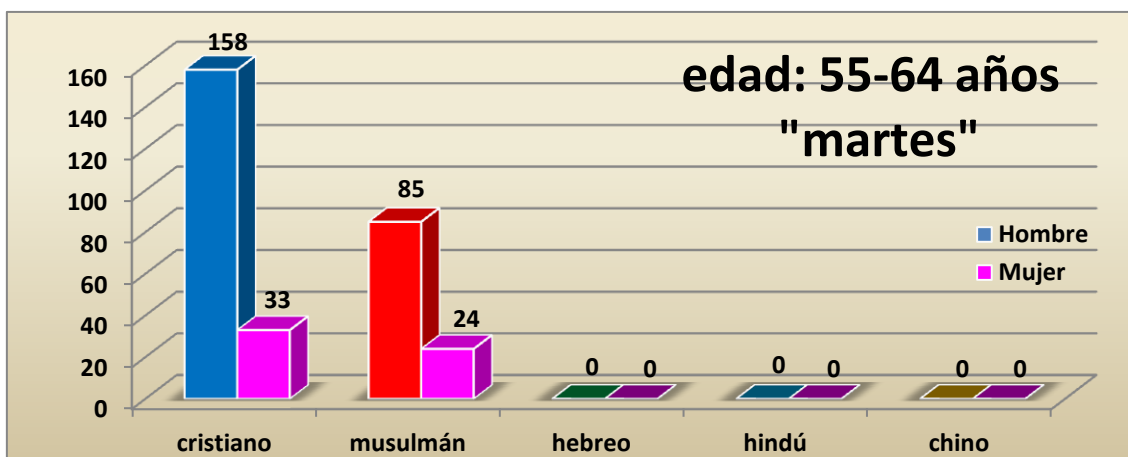


- Gráfica 391: en la franja de edad de 55 a 64 y según el día de la semana “lunes” los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hebreos, hindúes y chinos obtienen valores 0.

55 - 64 martes	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	158	85	0	0	0	243
%	52.7	28.3	0	0	0	81
Mujer	33	24	0	0	0	57
%	11	8	0	0	0	19
TOTAL	191	109	0	0	0	300

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 311: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, martes, sexos y cultura.

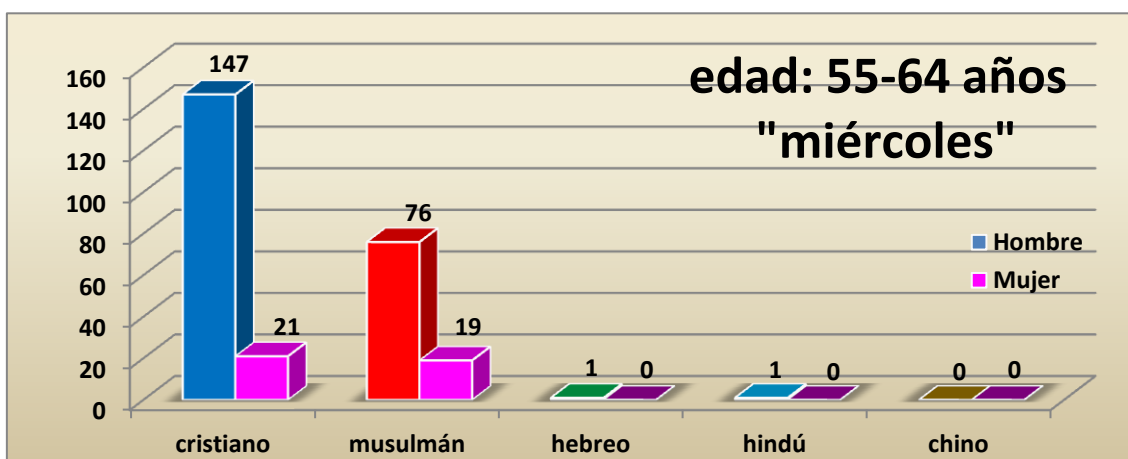


- Gráfica 392: en la franja de edad de 55 a 64 y según el día de la semana “martes” los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hebreos, hindúes y chinos obtienen valores 0.

55 - 64 miércoles	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	147	76	1	1	0	225
%	55.5	28.7	0.4	0.4	0	84.9
Mujer	21	19	0	0	0	40
%	7.9	7.2	0	0	0	15.1
TOTAL	168	95	1	1	0	265

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 312: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, miércoles, sexos y cultura.

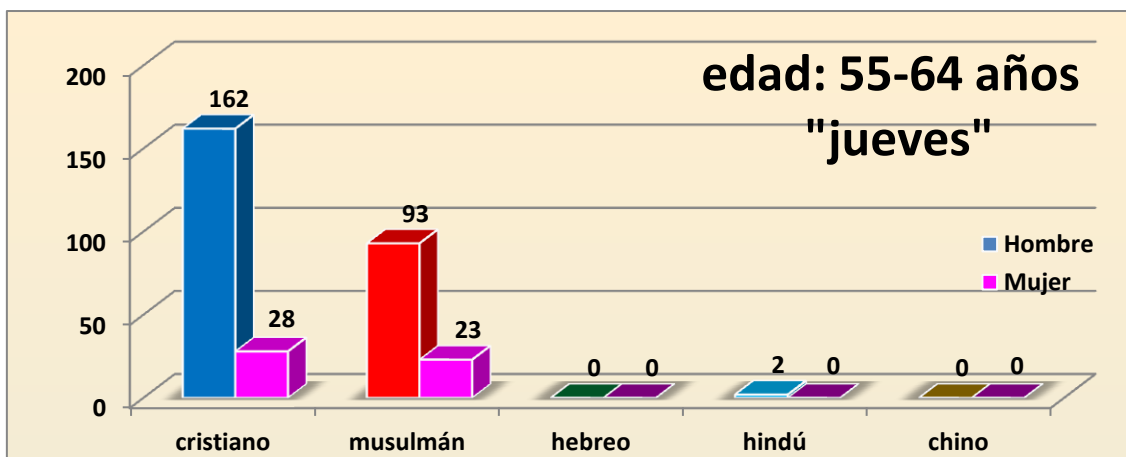


- Gráfica 393: en la franja de edad de 55 a 64 y según el día de la semana “miércoles” los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hombres chinos y las mujeres hebreas, hindúes y chinas obtienen valores 0.

55 - 64 jueves	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	162	93	0	2	0	257
%	52.6	30.2	0	0.6	0	83.4
Mujer	28	23	0	0	0	51
%	9.1	7.5	0	0	0	16.6
TOTAL	190	116	0	2	0	308

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 313: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", jueves, sexos y cultura.

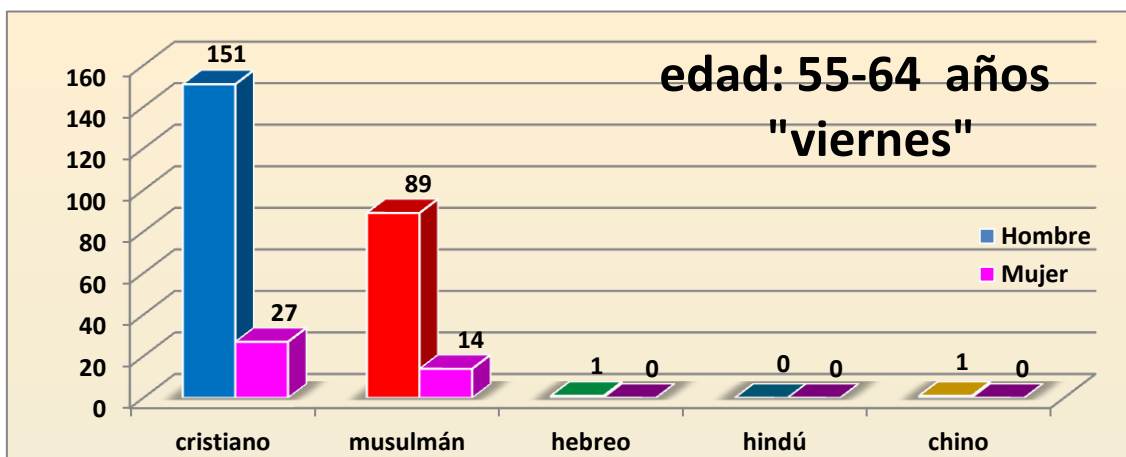


- Gráfica 394: en la franja de edad de 55 a 64 y según el día de la semana "jueves" los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hebreos, y chinos y la mujer hindú obtienen valores 0.

55 - 64 viernes	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	151	89	1	0	1	242
%	53.4	31.4	0.03	0	0.03	85.5
Mujer	27	14	0	0	0	41
%	9.5	4.9	0	0	0	14.5
TOTAL	178	103	1	0	1	283

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 314: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", viernes, sexos y cultura.



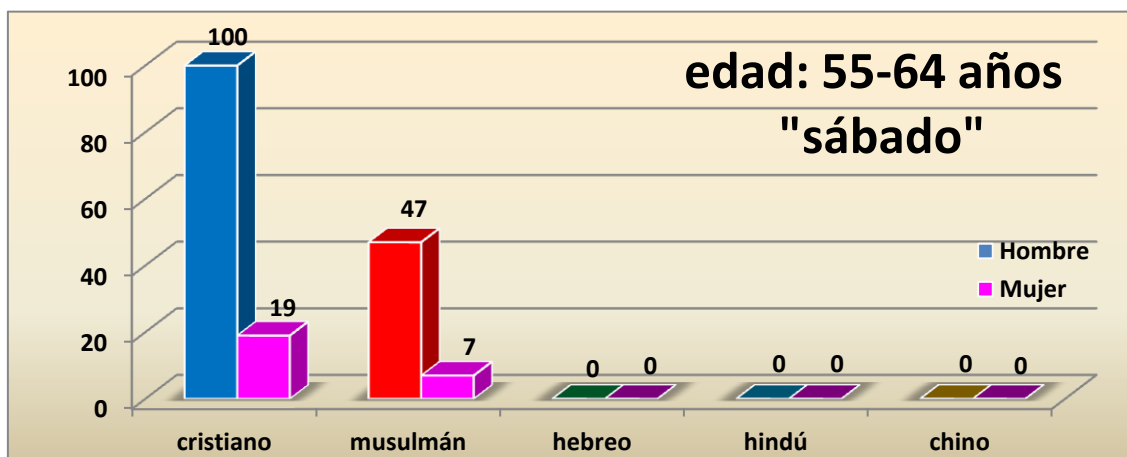
- Gráfica 395: en la franja de edad de 55 a 64 y según el día de la semana "viernes" los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hindúes y las mujeres hebreas, hindúes y chinas obtienen valores 0.



55 - 64 sábados	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	100	47	0	0	0	147
%	57.8	27.2	0	0	0	85
Mujer	19	7	0	0	0	26
%	11	4	0	0	0	15
TOTAL	119	54	0	0	0	173

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 315: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, sábados, sexos y cultura.

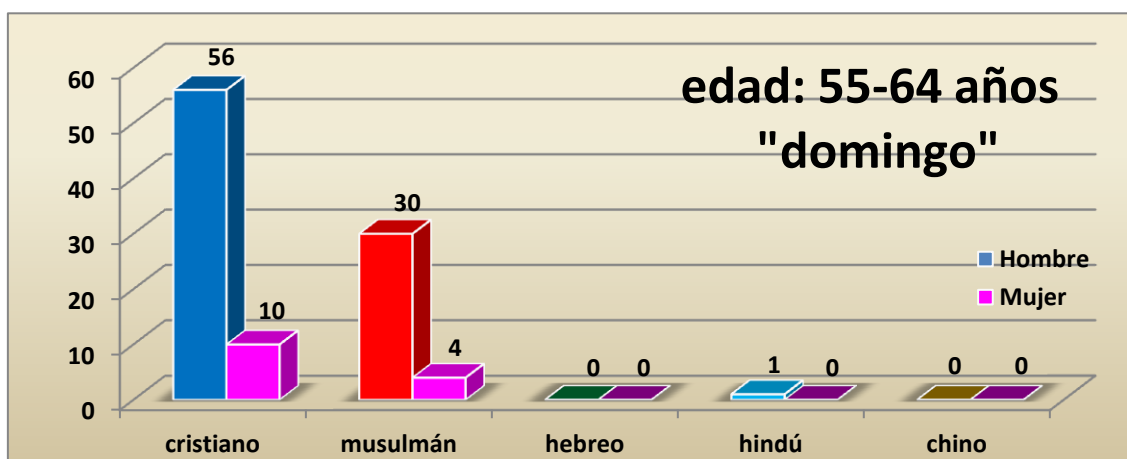


- Gráfica 396: en la franja de edad de 55 a 64 y según el día de la semana “sábado” los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hebreos, hindúes y chinos obtienen valores 0.

55 - 64 domingos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	56	30	0	1	0	87
%	55.4	29.7	0	1	0	86.1
Mujer	10	4	0	0	0	14
%	9.9	4	0	0	0	13.9
TOTAL	66	34	0	1	0	101

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 310: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, domingos, sexos y cultura.



- Gráfica 397: en la franja de edad de 55 a 64 y según el día de la semana “domingo” los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hebreos, la mujer hindú y los chinos obtienen valores 0.

55-64 años	crisiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>CICLOMOTOR</b>	27	6	0	0	0	33
%	2.6	1.1	0	0	0	2.1
<b>MOTOCICLETA</b>	50	16	0	0	0	66
%	4.9	2.9	0	0	0	4.2
<b>TURISMO</b>	839	452	2	4	1	1298
%	81.9	82.8	100	100	100	82.3
<b>FURG-CAMIÓN</b>	76	60	0	0	0	136
%	7.4	11	0	0	0	8.6
<b>AUTOBÚS</b>	30	8	0	0	0	38
%	2.9	1.5	0	0	0	2.4
<b>BICICLETA</b>	0	2	0	0	0	2
%	0	0.4	0	0	0	0.1
<b>OTROS</b>	3	2	0	0	0	5
%	0.3	0.4	0	0	0	0.3
<b>TOTAL</b>	1025	546	2	4	1	1578

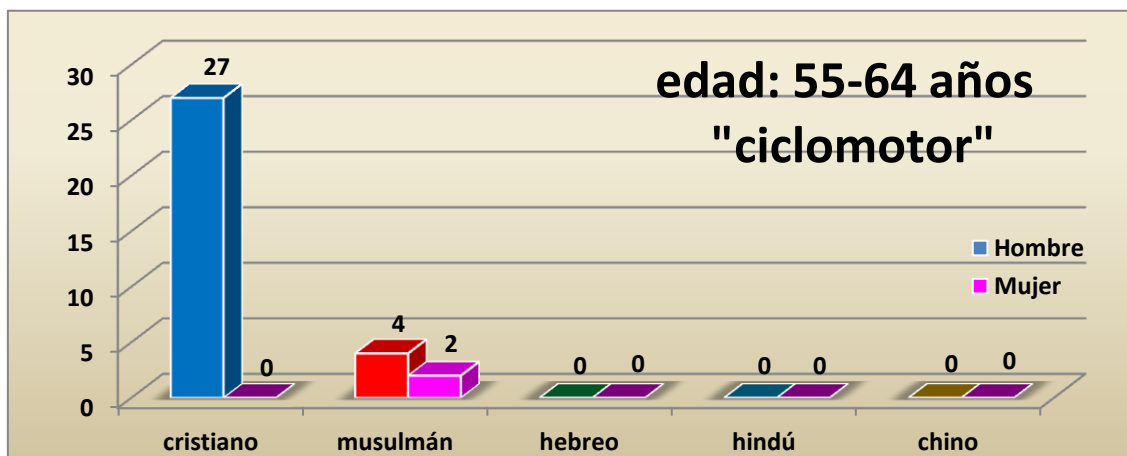
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 311: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, tipo vehículos y cultura.

55-64 ciclomotor	crisiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	27	4	0	0	0	31
%	81.8	12.1	0	0	0	94
<b>Mujer</b>	0	2	0	0	0	2
%	0	6.1	0	0	0	6
<b>TOTAL</b>	27	6	0	0	0	33

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 312: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, ciclomotor, sexos y cultura.

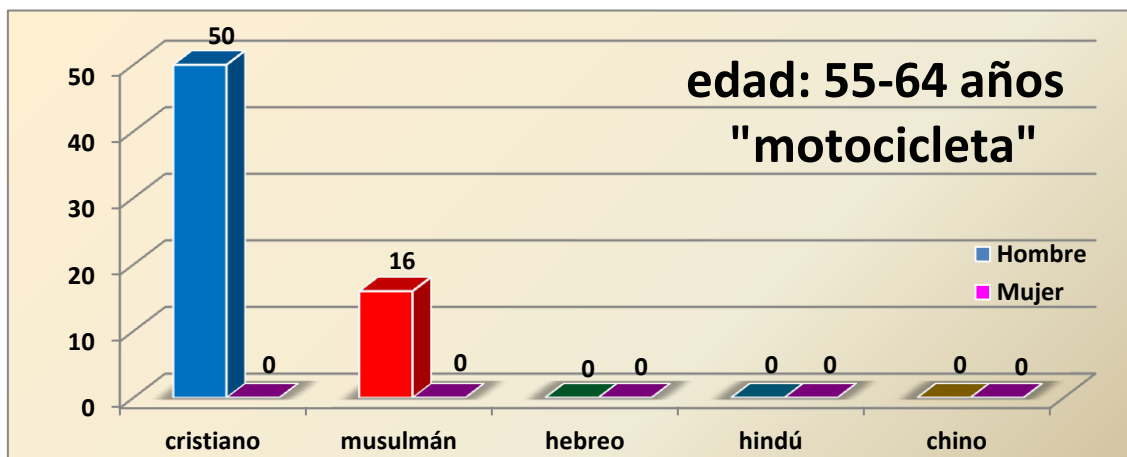


- Gráfica 398: en la franja de edad de 55 a 64 y según el tipo de vehículo “ciclomotor” los hombres cristianos y las mujeres musulmanas obtienen los mayores registros; la mujer cristiana, los hebreos, hindúes y chinos obtienen valores 0.

55-64 motocicleta	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	50	16	0	0	0	66
%	75.8	24.2	0	0	0	100
Mujer	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
TOTAL	50	16	0	0	0	66

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 313: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, motocicletas, sexos y cultura.

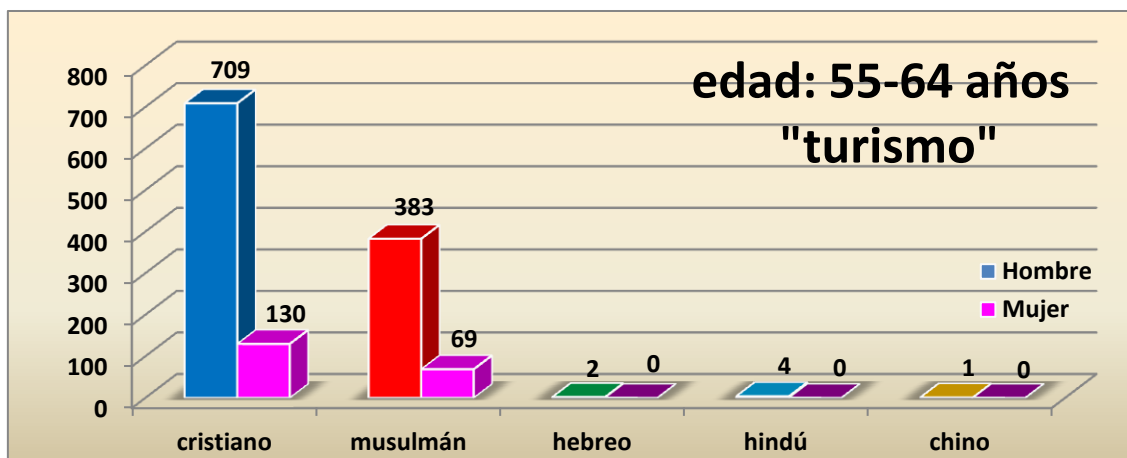


- Gráfica 399: en la franja de edad de 55 a 64 y según el tipo de vehículo “motocicleta” los hombres cristianos obtienen los mayores registros; la mujer cristiana y musulmana, los hebreos, hindúes y chinos obtienen valores 0.

55-64 turismo	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	709	383	2	4	1	1099
%	54.6	29.5	0.2	0.3	0.08	84.7
Mujer	130	69	0	0	0	199
%	10	5.3	0	0	0	15.3
TOTAL	839	452	2	4	1	1298

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 314: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, turismos, sexos y cultura.

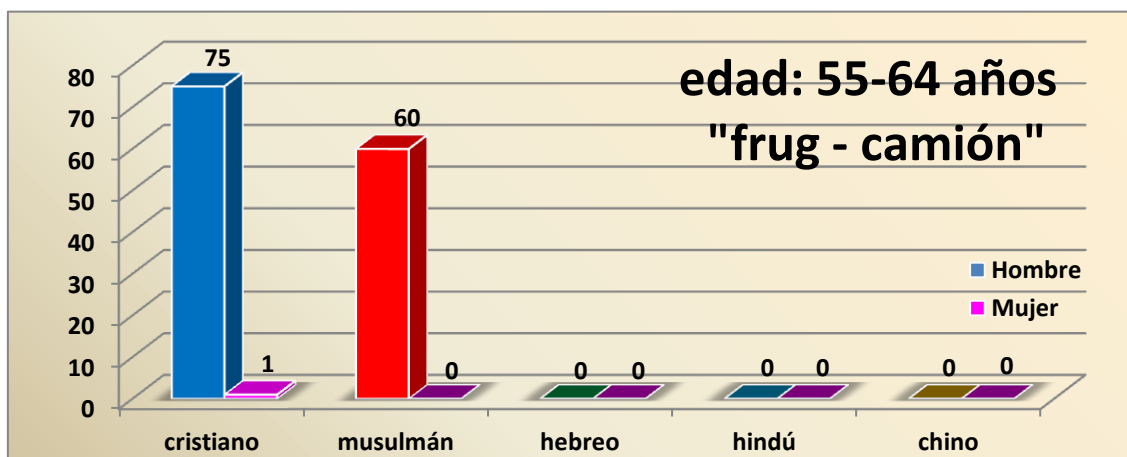


- Gráfica 400: en la franja de edad de 55 a 64 y según el tipo de vehículo “turismos” los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; la mujer hebrea, hindú y chinas obtienen valores 0.

55-64 furg-camión		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		75	60	0	0	0	135
	%	55.1	44.1	0	0	0	99.3
Mujer		1	0	0	0	0	1
	%	0.7	0	0	0	0	0.7
TOTAL		76	60	0	0	0	136

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 315: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, furg-camión, sexos y cultura.

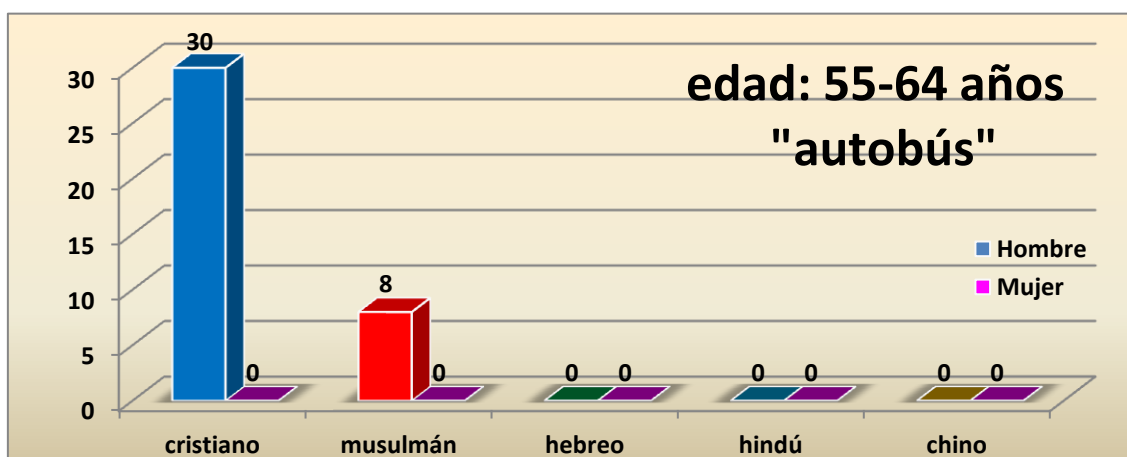


- Gráfica 401: en la franja de edad de 55 a 64 y según el tipo de vehículo “furgoneta-camión” los hombres y las mujeres cristianas obtienen los mayores registros; la mujer musulmana, los hebreos, hindúes y chinos obtienen valores 0.

55-64 autobús		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		30	8	0	0	0	38
	%	78.9	21.1	0	0	0	100
Mujer		0	0	0	0	0	0
	%	0	0	0	0	0	0
TOTAL		30	8	0	0	0	38

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 315: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, autobús, sexos y cultura.

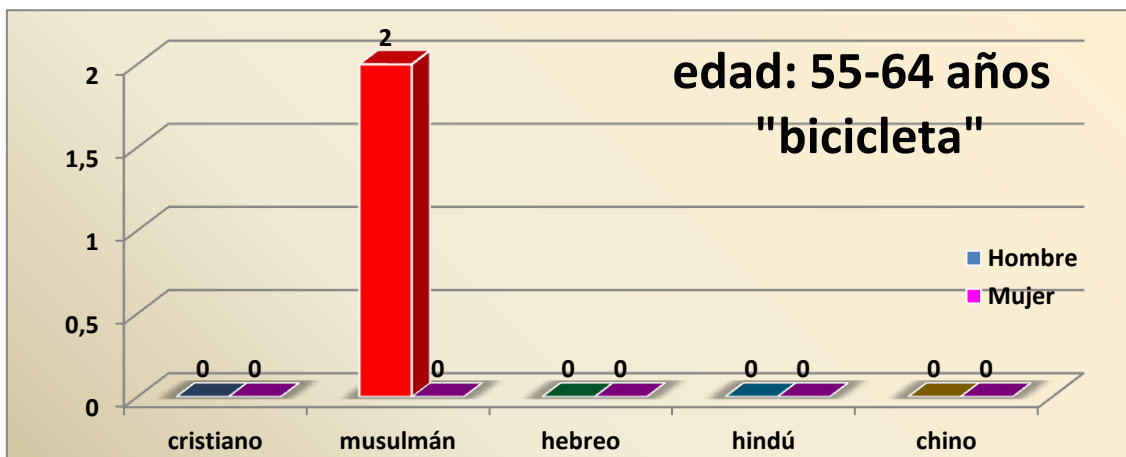


- Gráfica 402: en la franja de edad de 55 a 64 y según el tipo de vehículo “autobús” los hombres cristianos obtienen los mayores registros; la mujer cristiana y musulmana, los hebreos, hindúes y chinos obtienen valores 0.

55-64 bicicleta		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		0	2	0	0	0	2
	%	0	100	0	0	0	100
Mujer		0	0	0	0	0	0
	%	0	0	0	0	0	0
TOTAL		0	2	0	0	0	2

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 316: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, bicicletas, sexos y cultura.

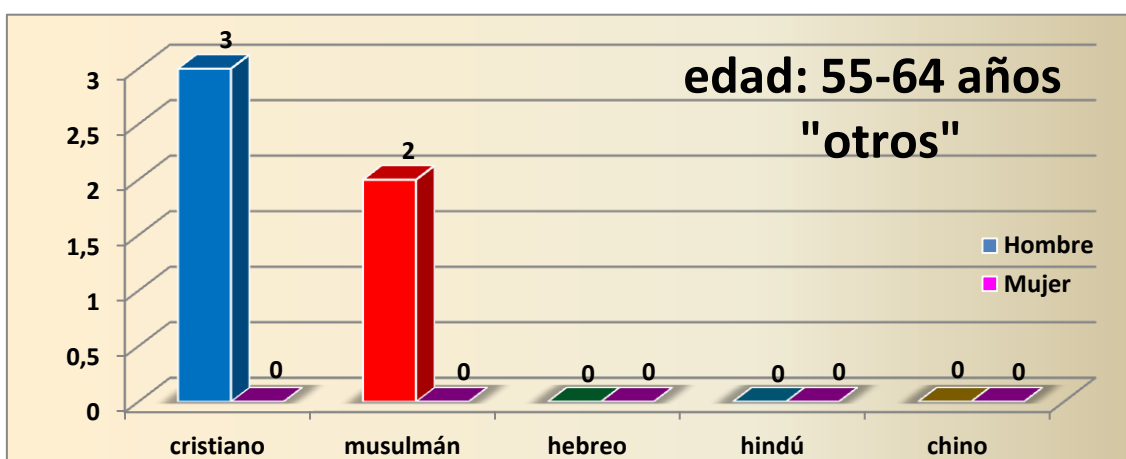


- Gráfica 403: en la franja de edad de 55 a 64 y según el tipo de vehículo “bicicleta” los hombres musulmanes son los únicos que obtienen registros.

55-64 otros		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		3	2	0	0	0	5
	%	60	40	0	0	0	100
Mujer		0	0	0	0	0	0
	%	0	0	0	0	0	0
TOTAL		3	2	0	0	0	5

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 317: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, otros, sexos y cultura.



- Gráfica 404: en la franja de edad de 55 a 64 y según el tipo de vehículo “otros” los hombres cristianos obtienen los mayores registros; la mujer cristiana y musulmana, los hebreos, hindúes y chinos obtienen valores 0.

55-64 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>DAÑOS MATERIALES</b>		750	408	1	3	1	1163
	%	68.4	67.5	50	75	100	68.1
<b>HERIDOS</b>		345	196	1	1	0	543
	%	31.4	32.5	50	25	0	31.8
<b>MUERTOS</b>		2	0	0	0	0	2
	%	0.2	0	0	0	0	0.1
<b>TOTAL</b>		1097	604	2	4	1	1708

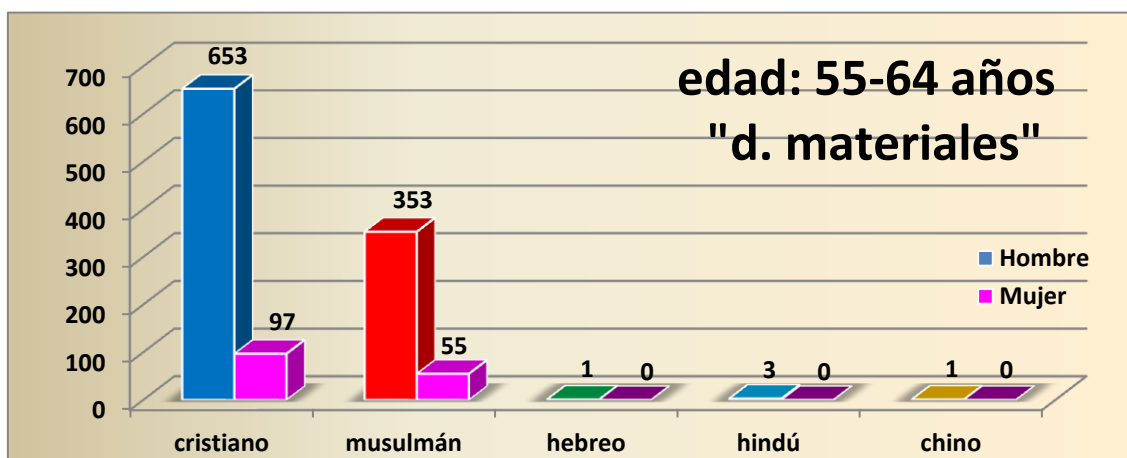
Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 318: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, consecuencias y cultura.

55-64 D Materiales		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>		653	353	1	3	1	1011
	%	56.1	30.4	0.09	0.3	0.09	86.9
<b>Mujer</b>		97	55	0	0	0	152
	%	8.3	4.7	0	0	0	13.1
<b>TOTAL</b>		750	408	1	3	1	1163
	%	64.5	35.1	0.09	0.3	0.09	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 319: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, d. materiales, sexos y cultura.

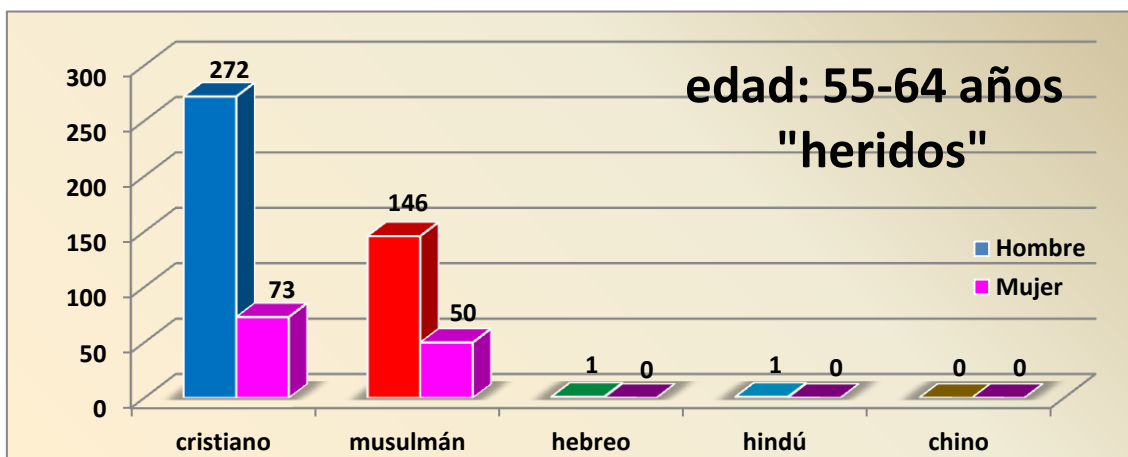


- Gráfica 405: en la franja de edad de 55 a 64 y según las consecuencias “daños materiales” los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; la mujer hebrea, hindú y chinas obtienen valores 0.

55-64 Heridos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	272	146	1	1	0	420
%	50.1	26.9	0.2	0.2	0	77.3
Mujer	73	50	0	0	0	123
%	13.4	9.2	0	0	0	22.7
TOTAL	345	196	1	1	0	543
%	63.5	36.1	0.2	0.2	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 320: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, heridos, sexos y cultura.



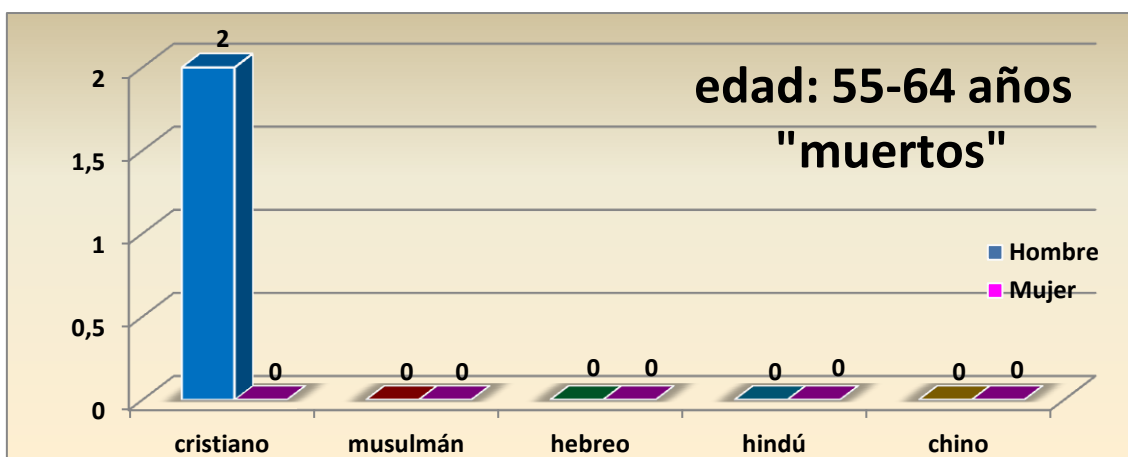
- Gráfica 406: en la franja de edad de 55 a 64 y según las consecuencias “heridos” los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; el hombre chino, la mujer hebrea, hindú y china obtienen valores 0.

55-64 Muertos	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	2	0	0	0	0	2
%	100	0	0	0	0	100
Mujer	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2	0	0	0	0	2
%	100	0	0	0	0	

Tabla 321: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, muertos, sexos y cultura.

Datos de referencia “%” el total de implicados

- Peatón (CRIS/H) de 56 años atropellado por un turismo en la Avenida de África.
- Peatón (CRIS/H) de 64 años atropellado por un camión en la calle Padre Feijoo.

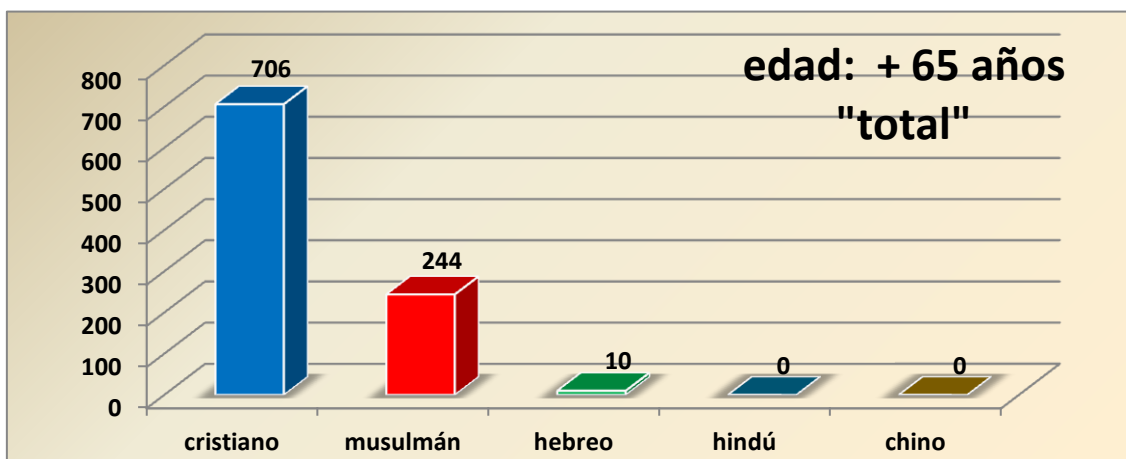


- Gráfica 407: en la franja de edad de 55 a 64 y según las consecuencias “muertos” los hombres cristianos son los únicos que obtienen registros.

Accidentes distribuidos por la franja de edad de mayores de 65 años.

Edad + 65	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
TOTAL	706	244	10	0	0	960
%	73.5	25.4	1	0	0	

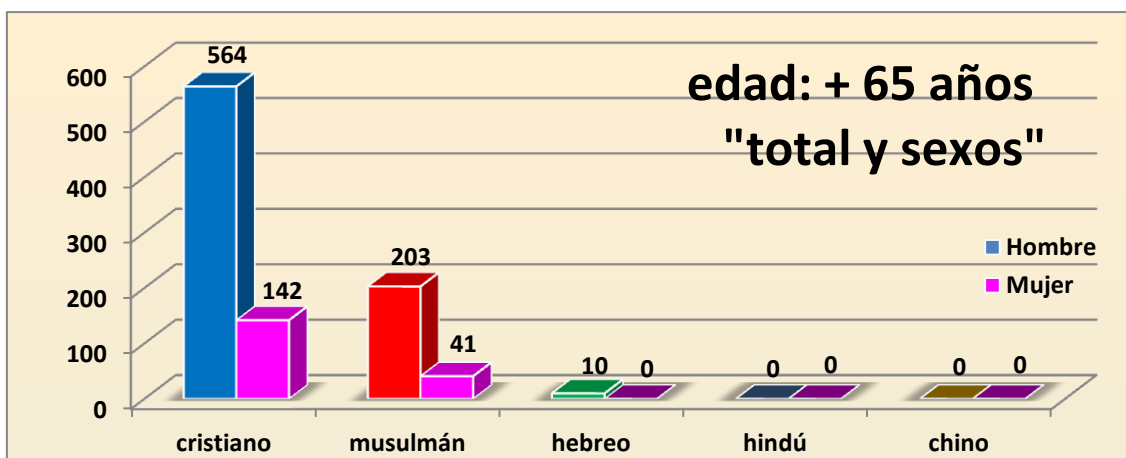
Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 322: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad” y cultura.



- Gráfica 408: el total de implicados en la franja de edad de mayores de 65 años cristianos obtienen los mayores registros; los hindúes y chinos los que menos con valores 0.

Edad + 65	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	564	203	10	0	0	777
Mujer	142	41	0	0	0	183
%	58.8	21.1	1	0	0	80.9
%	14.8	4.3	0	0	0	19.1
TOTAL	706	244	10	0	0	960

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 323: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, sexos y cultura.



- Gráfica 409: el total de implicados y sexos en la franja de edad de mayores de 65 años los hombres y mujeres cristianos obtienen los mayores registros; los hindúes y chinos y las mujeres hebreas, hindúes y chinas obtienen valores 0.



+ 65 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>FORTUITO</b>		37	15	0	0	0	52
	%	5.2	6.1	0	0	0	5.4
<b>SIMPLE</b>		483	151	9	0	0	643
	%	68.4	61.9	90	0	0	67
<b>MÚLTIPLE</b>		20	7	0	0	0	27
	%	2.8	2.9	0	0	0	2.8
<b>ATROPELLO</b>		166	71	1	0	0	238
	%	23.5	29.1	10	0	0	24.8
<b>TOTAL</b>		706	244	10	0	0	960

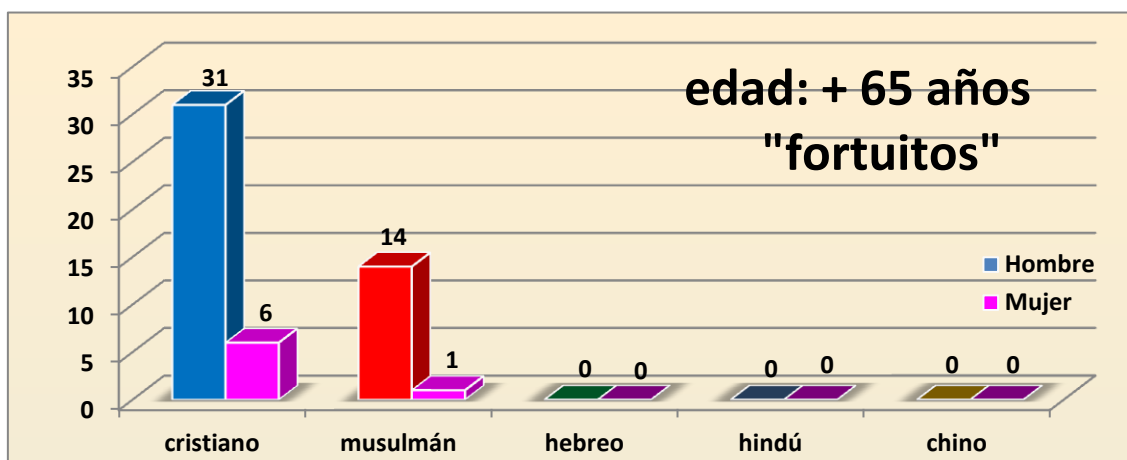
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 324: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, tipo AT y cultura.

+ 65 FORTUITO		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>		31	14	0	0	0	45
	%	59.6	26.9	0	0	0	86.5
<b>Mujer</b>		6	1	0	0	0	7
	%	11.5	1.9	0	0	0	13.5
<b>TOTAL</b>		37	15	0	0	0	52
	%	71.1	28.8	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 325: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, fortuitos, sexos y cultura.

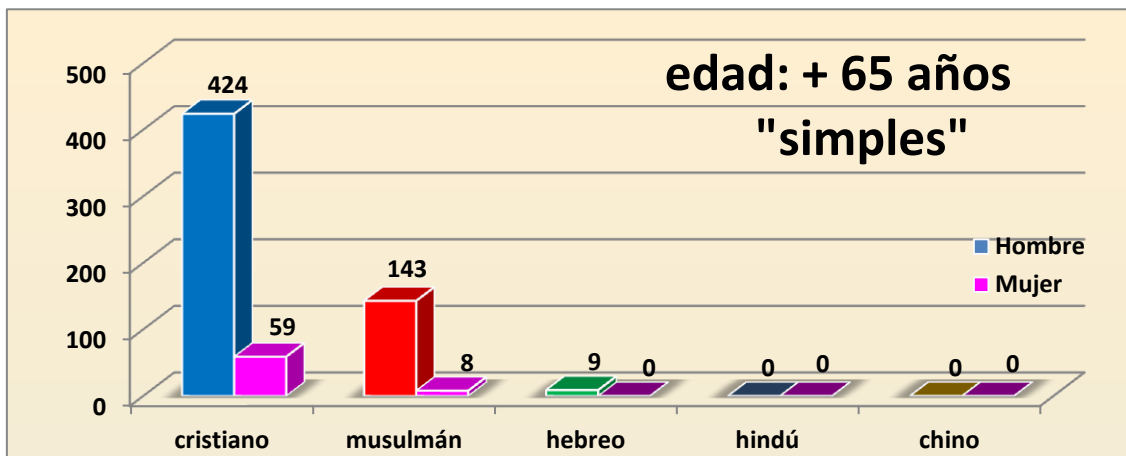


- Gráfica 410: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el tipo de accidente “fortuitos” los cristianos hombres y mujeres obtienen los mayores registros; los hebreos, hindúes y chinos obtienen valores 0.

<b>+ 65 SIMPLE</b>		<b>cristiano</b>	<b>musulmán</b>	<b>hebreo</b>	<b>hindú</b>	<b>chino</b>	<b>total</b>
<b>Hombre</b>		424	143	9	0	0	576
	%	65.9	22.2	1.4	0	0	89.6
<b>Mujer</b>		59	8	0	0	0	67
	%	9.2	1.2	0	0	0	10.4
<b>TOTAL</b>		483	151	9	0	0	643
	%	75.1	23.5	1.4	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 326: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, simples, sexos y cultura.

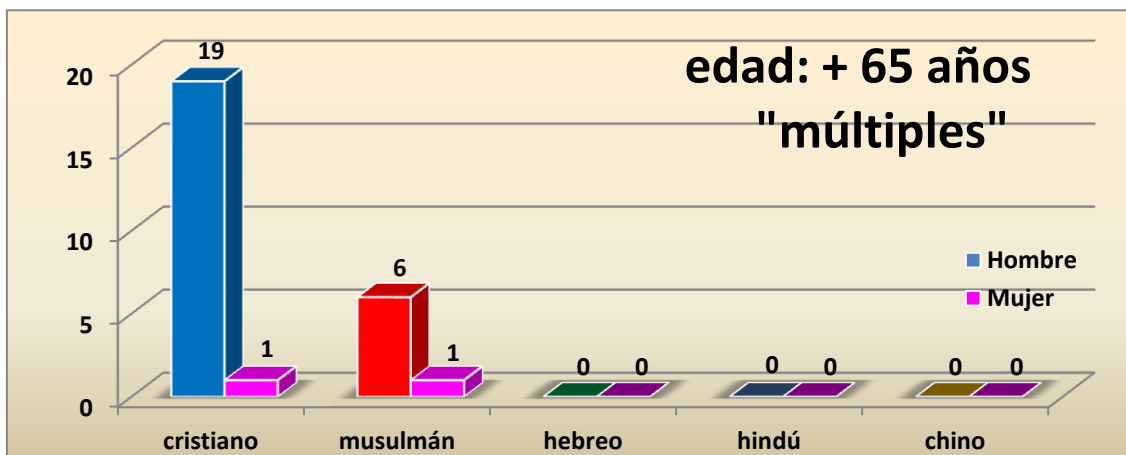


- Gráfica 411: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el tipo de accidente “simples” los cristianos hombres y mujeres obtienen los mayores registros; los hombres hebreos destacan por su implicación, mujeres hebreas, hindúes y chinos obtienen valores 0.

<b>+ 65 MÚLTIPLE</b>		<b>cristiano</b>	<b>musulmán</b>	<b>hebreo</b>	<b>hindú</b>	<b>chino</b>	<b>total</b>
<b>Hombre</b>		19	6	0	0	0	25
	%	70.4	22.2	0	0	0	92.6
<b>Mujer</b>		1	1	0	0	0	2
	%	3.7	3.7	0	0	0	7.4
<b>TOTAL</b>		20	7	0	0	0	27
	%	74.1	25.9	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

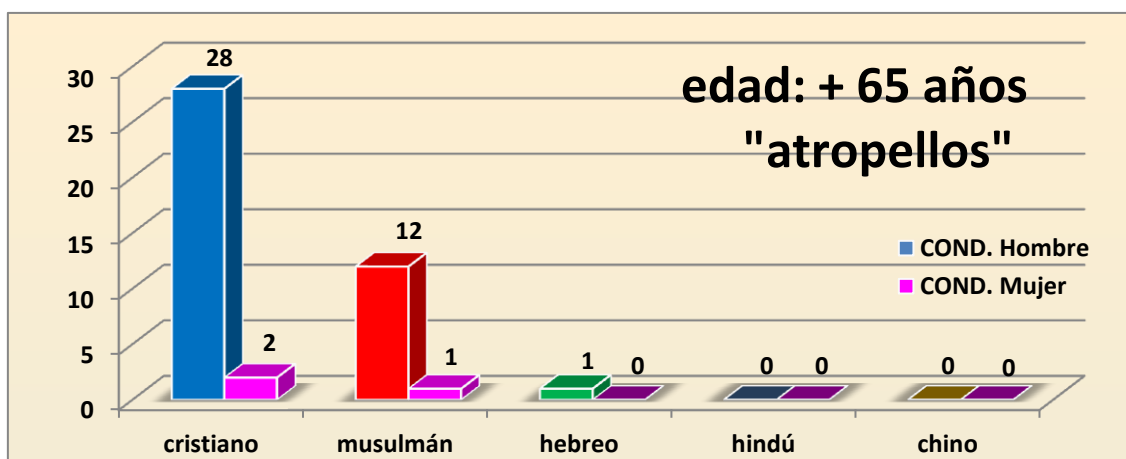
Tabla 327: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, múltiples, sexos y cultura.



- Gráfica 412: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el tipo de accidente “múltiples” los cristianos hombres obtienen los mayores registros; las mujeres cristianas y musulmanas obtienen los mismos valores y los hebreos, hindúes y chinos obtienen valores 0.

+ 65 ATROPELLOS	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
COND. Hombre	28	12	1	0	0	41
%	63.6	27.3	2.3	0	0	93.2
COND. Mujer	2	1	0	0	0	3
%	4.5	2.3	0	0	0	6.8
TOTAL COND.	30	13	1	0	0	44
%	68.2	29.5	2.3	0	0	

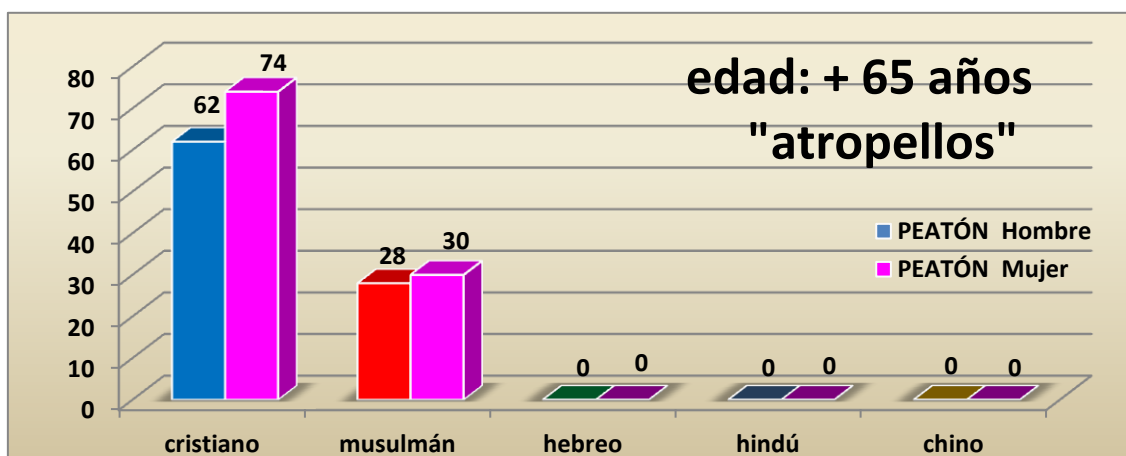
Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 328: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, atropellos conductor, sexos y cultura.



- Gráfica 413: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el tipo de accidente “atropellos” como conductores los cristianos hombres y mujeres obtienen los mayores registros; las mujeres hebreas, los hindúes y chinos obtienen valores 0.

+ 65 ATROPELLOS	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
PEATÓN Hombre	62	28	0	0	0	90
%	32	14.4	0	0	0	46.4
PEATÓN Mujer	74	30	0	0	0	104
%	38.1	15.5	0	0	0	53.6
TOTAL PEATONES	136	58	0	0	0	194
%	70.1	29.9	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 329: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, atropellos peatón, sexos y cultura.



- Gráfica 414: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el tipo de accidente “fortuitos” como peatones los cristianos hombres y mujeres obtienen los mayores registros; los hebreos, hindúes y chinos obtienen valores 0. Otra vez las mujeres cristianas y musulmanes registran valores superiores a los hombres.

+ 65 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
LUNES		123	34	2	0	0	159
	%	17.4	13.9	20	0	0	16.6
MARTES		122	42	3	0	0	167
	%	17.3	17.2	30	0	0	17.4
MIÉRCOLES		110	48	1	0	0	159
	%	15.6	19.7	10	0	0	16.6
JUEVES		107	42	1	0	0	150
	%	15.2	17.2	10	0	0	15.6
VIERNES		135	41	2	0	0	178
	%	19.1	16.8	20	0	0	18.5
SÁBADOS		62	21	1	0	0	84
	%	8.8	8.6	10	0	0	8.8
DOMINGOS		47	16	0	0	0	63
	%	6.7	6.6	0	0	0	6.6
TOTAL		706	244	10	0	0	960

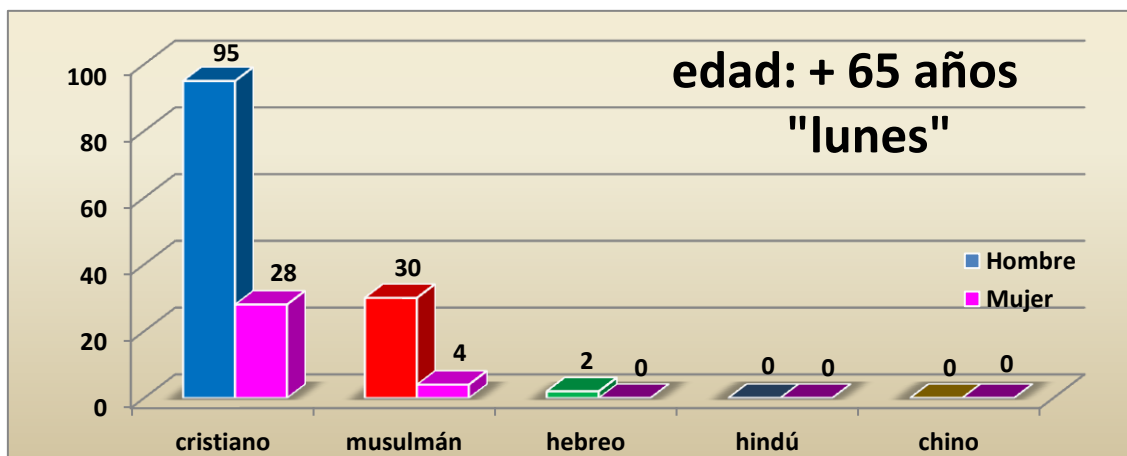
Datos de referencia "%" el total de cada cultura

Tabla 330: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", días de la semana y cultura.

+ 65 lunes		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		95	30	2	0	0	127
	%	59.7	18.9	1.3	0	0	79.9
Mujer		28	4	0	0	0	32
	%	17.6	2.5	0	0	0	20.1
TOTAL		123	34	2	0	0	159
	%	77.4	21.4	1.3	0	0	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 331: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", lunes, sexos y cultura.

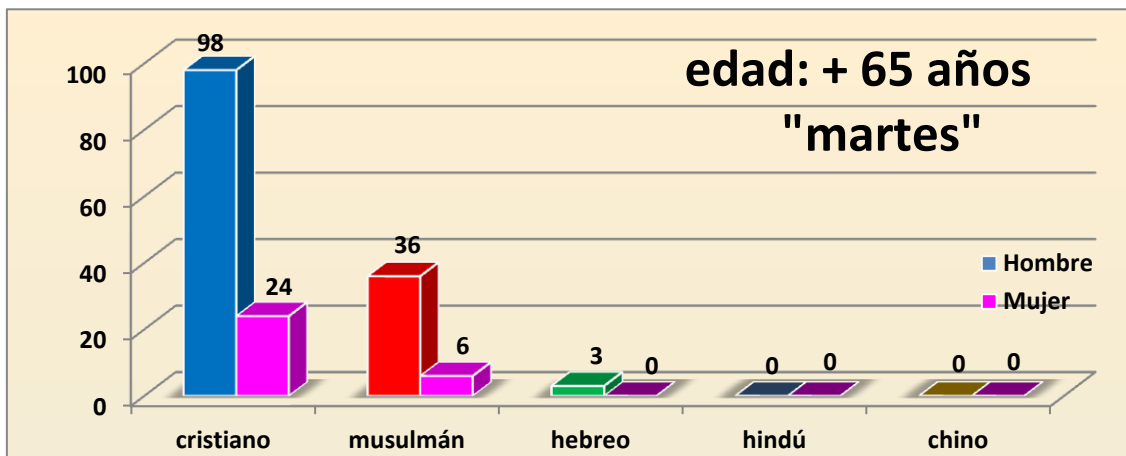


- Gráfica 415: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el día de la semana "lunes" los cristianos hombres y mujeres obtienen los mayores registros; las mujeres hebreas, los hindúes y chinos obtienen valores 0.

<b>+ 65 martes</b>		<i>cristiano</i>	<i>musulmán</i>	<i>hebreo</i>	<i>hindú</i>	<i>chino</i>	<i>total</i>
<b>Hombre</b>		98	36	3	0	0	137
	%	58.7	21.6	1.8	0	0	82
<b>Mujer</b>		24	6	0	0	0	30
	%	14.4	3.6	0	0	0	18
<b>TOTAL</b>		122	42	3	0	0	167
	%	73.1	25.1	1.8	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 332: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, martes, sexos y cultura.

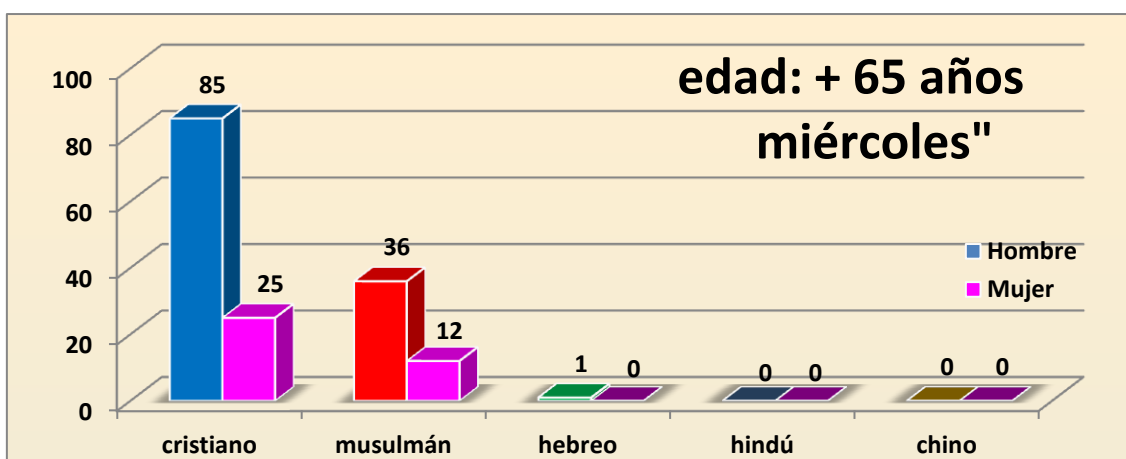


- Gráfica 416: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el día de la semana “martes” los cristianos hombres y mujeres obtienen los mayores registros; las mujeres hebreas, los hindúes y chinos obtienen valores 0.

<b>+ 65 miércoles</b>		<i>cristiano</i>	<i>musulmán</i>	<i>hebreo</i>	<i>hindú</i>	<i>chino</i>	<i>total</i>
<b>Hombre</b>		85	36	1	0	0	122
	%	53.5	22.6	0.6	0	0	76.7
<b>Mujer</b>		25	12	0	0	0	37
	%	15.7	7.5	0	0	0	23.2
<b>TOTAL</b>		110	48	1	0	0	159
	%	69.2	30.2	0.6	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 333: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, miércoles, sexos y cultura.

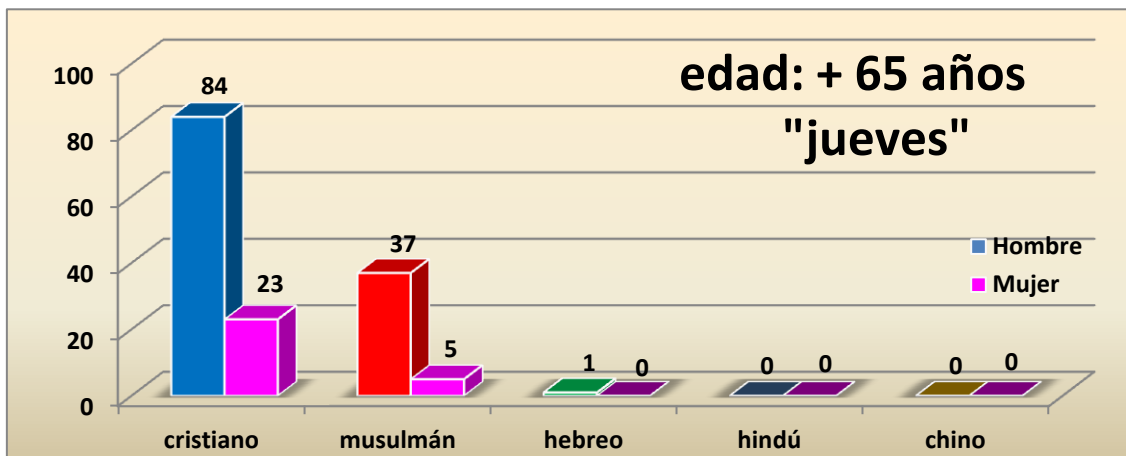


- Gráfica 417: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el día de la semana “miércoles” los cristianos hombres y mujeres obtienen los mayores registros; las mujeres hebreas, los hindúes y chinos obtienen valores 0.

+ 65 jueves		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		84	37	1	0	0	122
	%	56	24.7	0.7	0	0	81.3
Mujer		23	5	0	0	0	28
	%	15.3	3.3	0	0	0	18.7
TOTAL		107	42	1	0	0	150
	%	71.3	28	0.7	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 334: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, jueves, sexos y cultura.

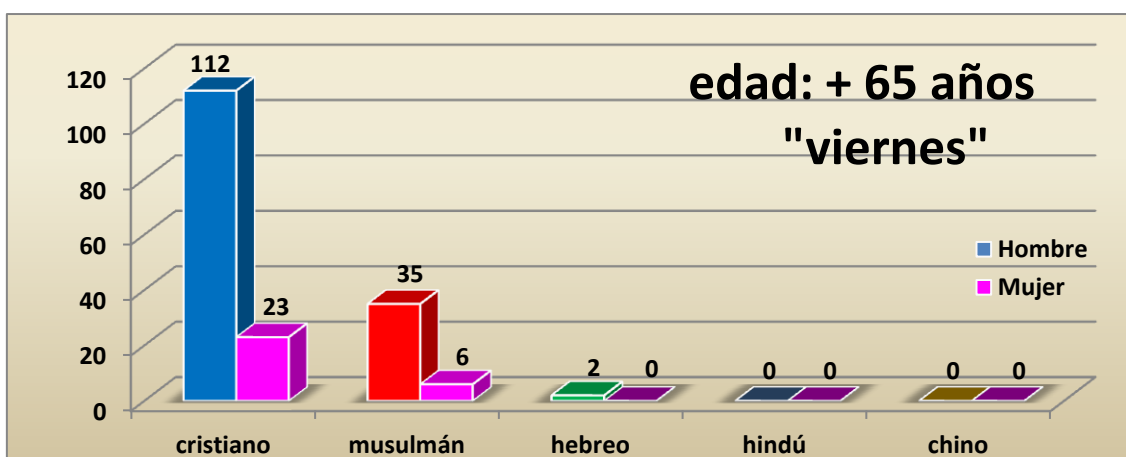


- Gráfica 418: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el día de la semana “jueves” los cristianos hombres y mujeres obtienen los mayores registros; las mujeres hebreas, los hindúes y chinos obtienen valores 0.

+ 65 viernes		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre		112	35	2	0	0	149
	%	62.9	19.7	0.1	0	0	83.7
Mujer		23	6	0	0	0	29
	%	12.9	3.4	0	0	0	16.3
TOTAL		135	41	2	0	0	178
	%	75.8	23	0.1	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 335: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, viernes, sexos y cultura.

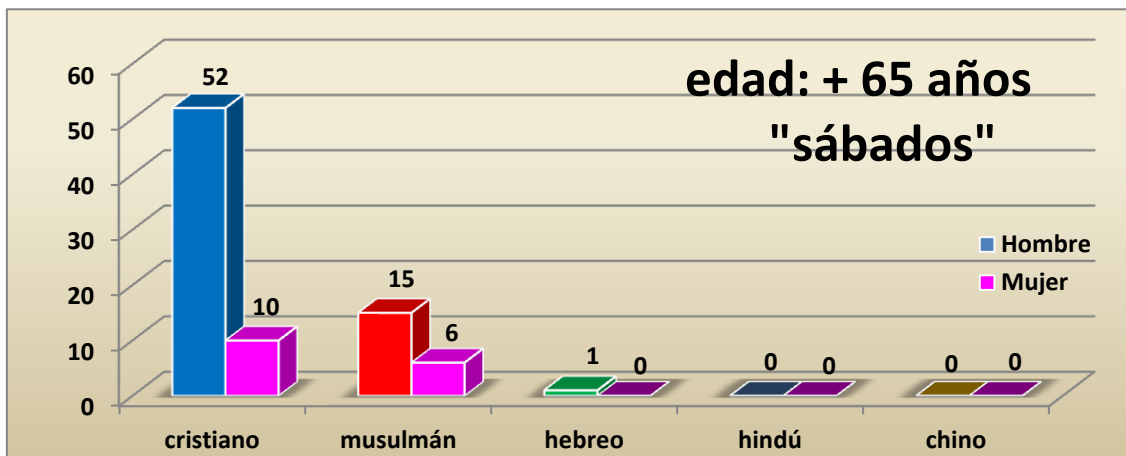


- Gráfica 419: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el día de la semana “viernes” los cristianos hombres y mujeres obtienen los mayores registros; las mujeres hebreas, los hindúes y chinos obtienen valores 0.

<b>+ 65 sábados</b>		<i>cristiano</i>	<i>musulmán</i>	<i>hebreo</i>	<i>hindú</i>	<i>chino</i>	<i>total</i>
<b>Hombre</b>		52	15	1	0	0	68
	%	61.9	17.9	1.2	0	0	81
<b>Mujer</b>		10	6	0	0	0	16
	%	11.9	7.1	0	0	0	19
<b>TOTAL</b>		62	21	1	0	0	84
	%	73.8	25	1.2	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 336: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, sábados, sexos y cultura.

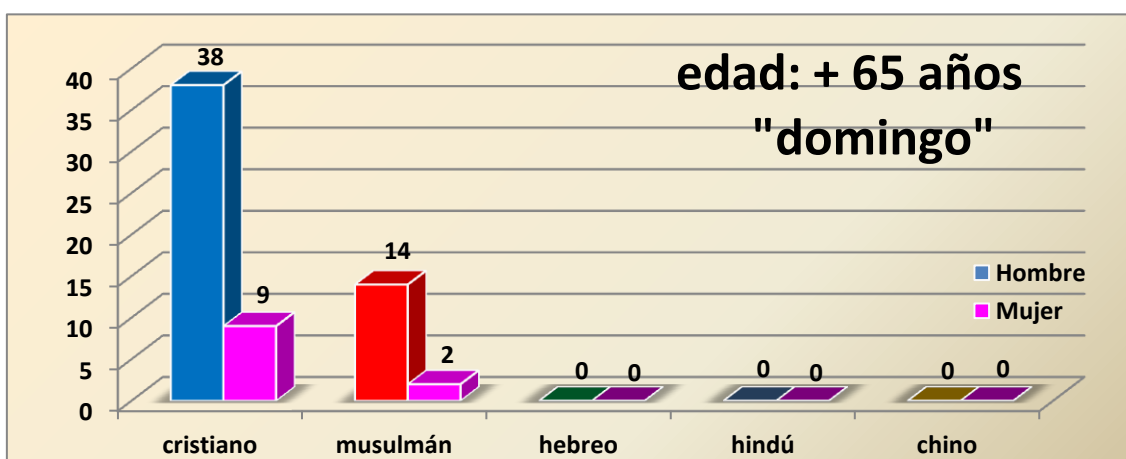


- Gráfica 420: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el día de la semana “sábados” los cristianos hombres y mujeres obtienen los mayores registros; las mujeres hebreas, los hindúes y chinos obtienen valores 0.

<b>+ 65 domingos</b>		<i>cristiano</i>	<i>musulmán</i>	<i>hebreo</i>	<i>hindú</i>	<i>chino</i>	<i>total</i>
<b>Hombre</b>		38	14	0	0	0	52
	%	60.3	22.2	0	0	0	82.5
<b>Mujer</b>		9	2	0	0	0	11
	%	14.3	3.2	0	0	0	17.5
<b>TOTAL</b>		47	16	0	0	0	63
	%	74.6	25.4	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 337: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, domingos, sexos y cultura.



- Gráfica 421: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el día de la semana “domingo” los cristianos hombres y mujeres obtienen los mayores registros; los hebreos, los hindúes y chinos obtienen valores 0.

+ 65 años	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>CICLOMOTOR</b>	8	4	0	0	0	12
%	1.4	2.2	0	0	0	1.6
<b>MOTOCICLETA</b>	5	3	0	0	0	8
%	0.9	1.6	0	0	0	1
<b>TURISMO</b>	529	159	10	0	0	698
%	92.8	85.5	100	0	0	91.1
<b>FURG-CAMIÓN</b>	25	20	0	0	0	45
%	4.4	10.8	0	0	0	5.9
<b>AUTOBÚS</b>	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
<b>BICICLETA</b>	2	0	0	0	0	2
%	0.4	0	0	0	0	0.3
<b>OTROS</b>	1	0	0	0	0	1
%	0.2	0	0	0	0	0.1
<b>TOTAL</b>	570	186	10	0	0	766

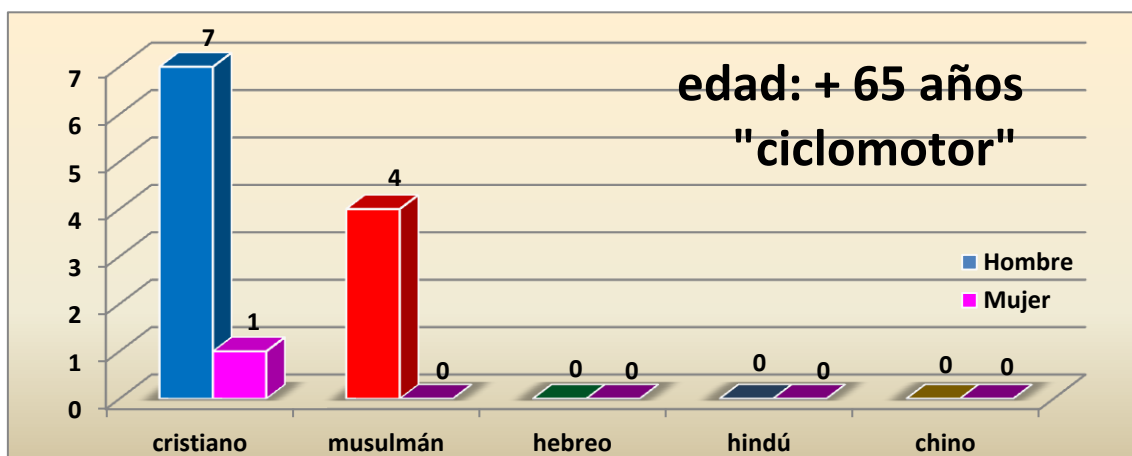
Datos de referencia “%” el total de cada cultura

Tabla 338: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, tipo vehículo y cultura.

+ 65 ciclomotor	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>	7	4	0	0	0	11
%	58.3	33.3	0	0	0	91.7
<b>Mujer</b>	1	0	0	0	0	1
%	8.3	0	0	0	0	8.3
<b>TOTAL</b>	8	4	0	0	0	12
%	66.7	33.3	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 339: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, ciclomotor, sexos y cultura.



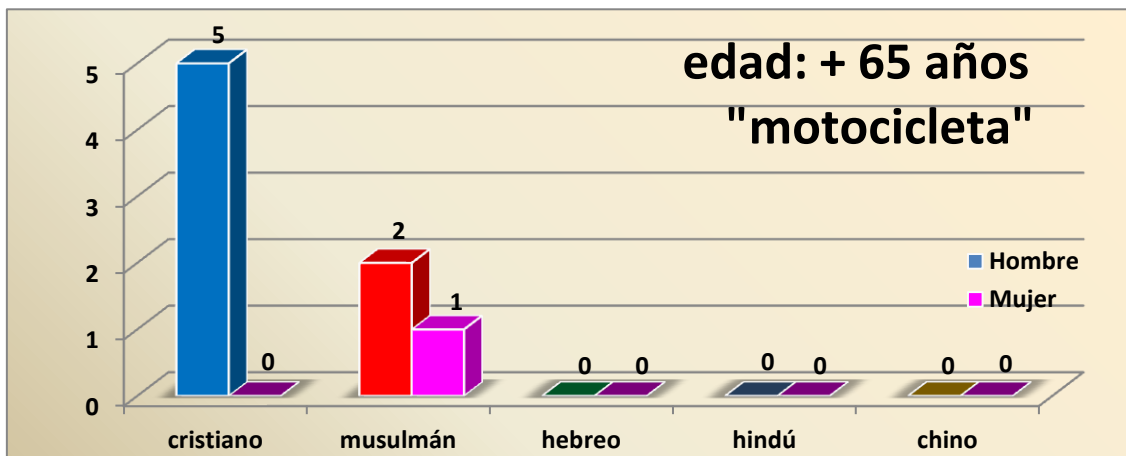
- Gráfica 422: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el tipo de vehículo “ciclomotor” los cristianos hombres y mujeres obtienen los mayores registros; las mujeres musulmanas, los hebreos, los hindúes y chinos obtienen valores 0.



+ 65 motocicleta	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	5	2	0	0	0	7
%	62.5	25	0	0	0	87.5
Mujer	0	1	0	0	0	1
%	0	12.5	0	0	0	12.5
TOTAL	5	3	0	0	0	8
%	62.5	37.5	0	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 340: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, motocicletas, sexos y cultura.

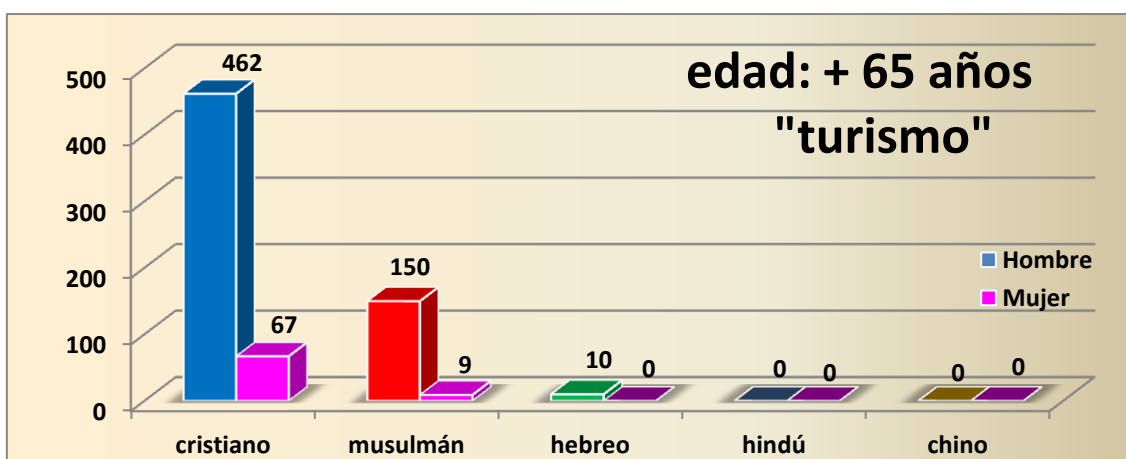


- Gráfica 423: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el tipo de vehículo “motocicleta” los cristianos hombres y las mujeres musulmanas obtienen los mayores registros; las mujeres cristianas, los hebreos, los hindúes y chinos obtienen valores 0.

+ 65 turismo	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	462	150	10	0	0	622
%	66.2	21.5	1.4	0	0	89.1
Mujer	67	9	0	0	0	76
%	9.6	1.3	0	0	0	10.9
TOTAL	529	159	10	0	0	698
%	75.8	22.8	1	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 341: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, turismos, sexos y cultura.

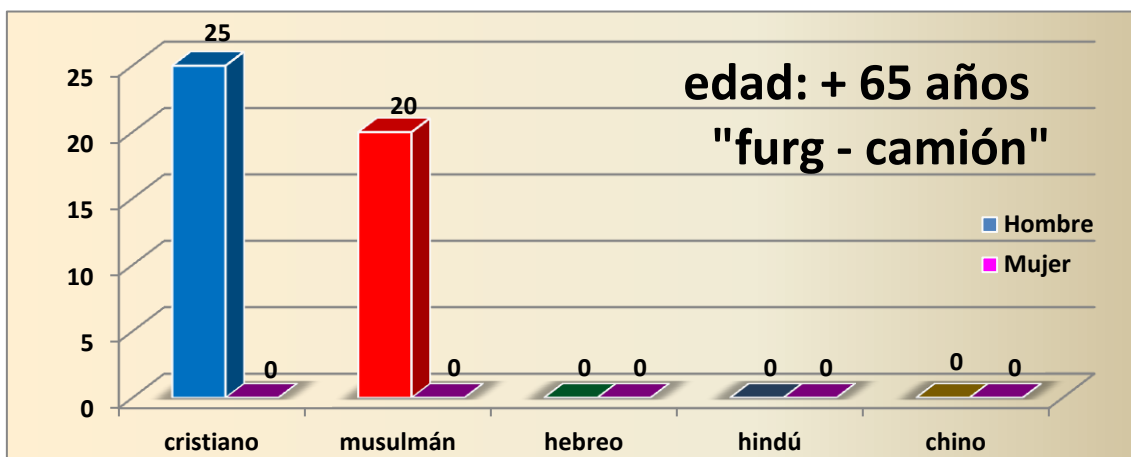


- Gráfica 424: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el tipo de vehículo “turismo” los cristianos hombres y mujeres obtienen los mayores registros; las hombres hebreos destacan por su alta implicación; las mujeres hebreas, los hindúes y chinos obtienen valores 0.

+ 65 furg-cami3n		cristiano	musulm3n	hebreo	hind3	chino	total
Hombre		25	20	0	0	0	45
	%	55.6	44.4	0	0	0	100
Mujer		0	0	0	0	0	0
	%	0	0	0	0	0	0
TOTAL		25	20	0	0	0	45
	%	55.6	44.4	0	0	0	

Datos de referencia "%" el total de implicados

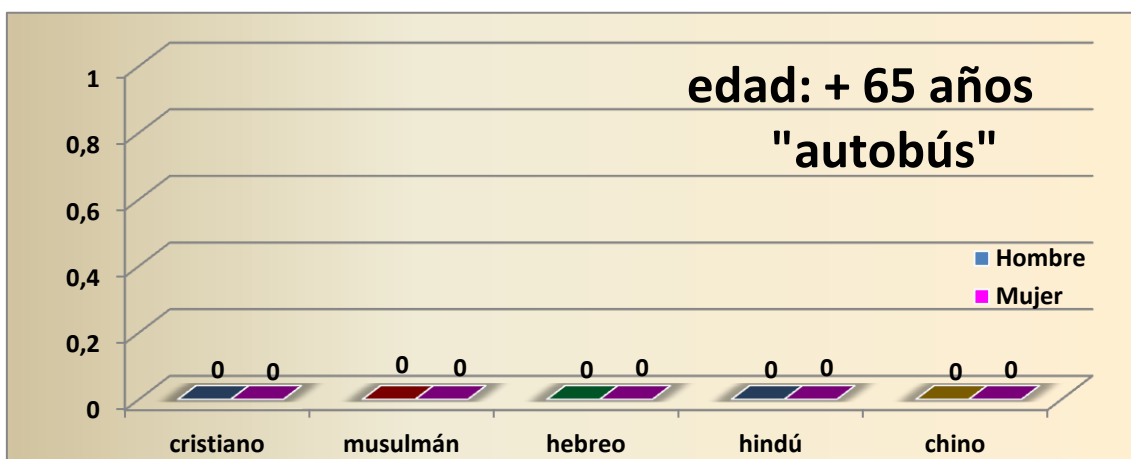
Tabla 342: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", furg-cami3n, sexos y cultura.



- Gr3fica 425: en la franja de edad de mayores de 65 a3os y seg3n el tipo de veh3culo "furgoneta-cami3n" los cristianos hombres obtienen los mayores registros; las mujeres cristianas, las musulmanas, los hebreos, los hind3es y chinos obtienen valores 0.

+ 65 autob3s		cristiano	musulm3n	hebreo	hind3	chino	total
Hombre		0	0	0	0	0	0
Mujer		0	0	0	0	0	0
TOTAL		0	0	0	0	0	0

Tabla 343: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", autob3s, sexos y cultura.

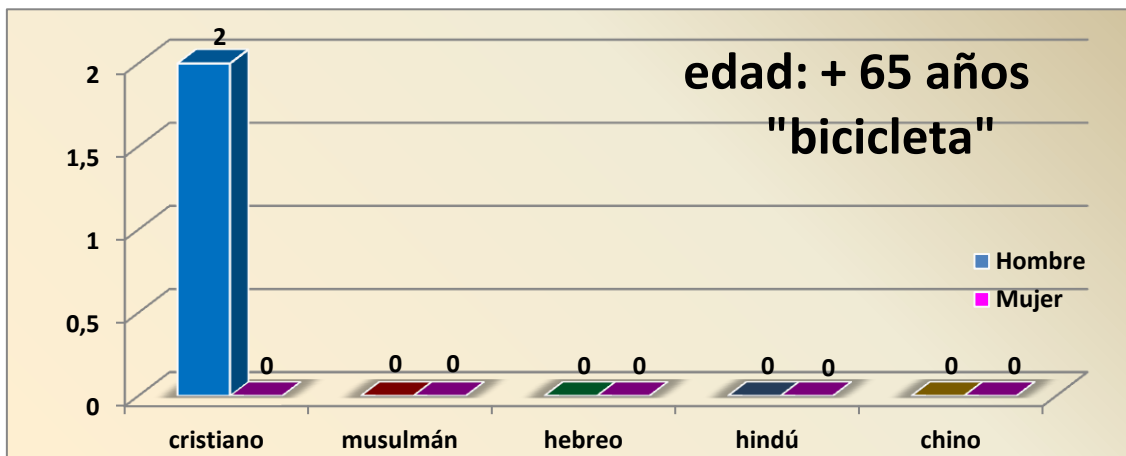


- Gr3fica 426: en la franja de edad de mayores de 65 a3os y seg3n el tipo de veh3culo "autob3s" en todas las culturas no existe ning3n implicado.

+ 65 bicicleta	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	2	0	0	0	0	2
%	100	0	0	0	0	100
Mujer	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
TOTAL	2	0	0	0	0	2
%	100	0	0	0	0	0

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 344: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, bicicletas, sexos y cultura.

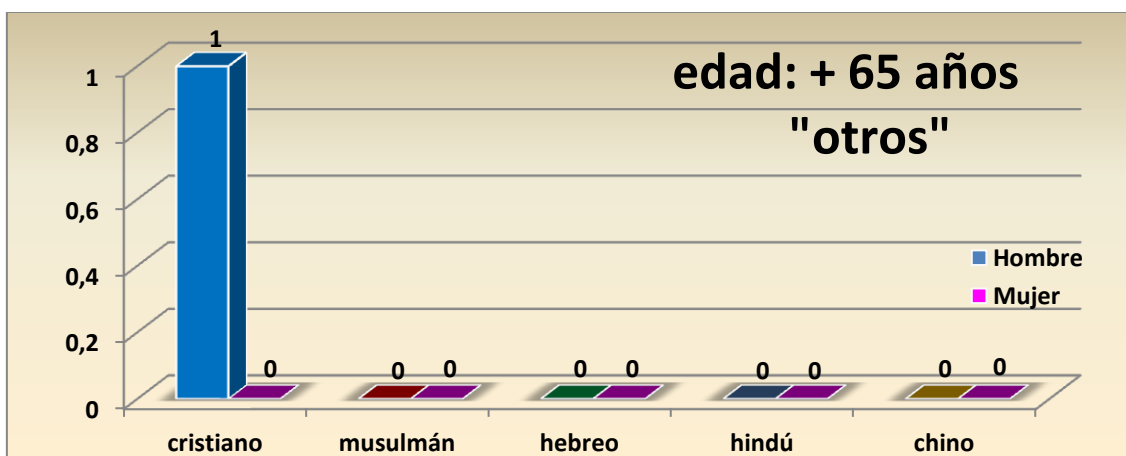


- Gráfica 427: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el tipo de vehículo "bicicleta" los cristianos hombres son los únicos que tienen implicación en los accidentes.

+65 otros	cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
Hombre	1	0	0	0	0	1
%	100	0	0	0	0	100
Mujer	0	0	0	0	0	0
%	0	0	0	0	0	0
TOTAL	1	0	0	0	0	1
%	100	0	0	0	0	0

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 345: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, otros, sexos y cultura.



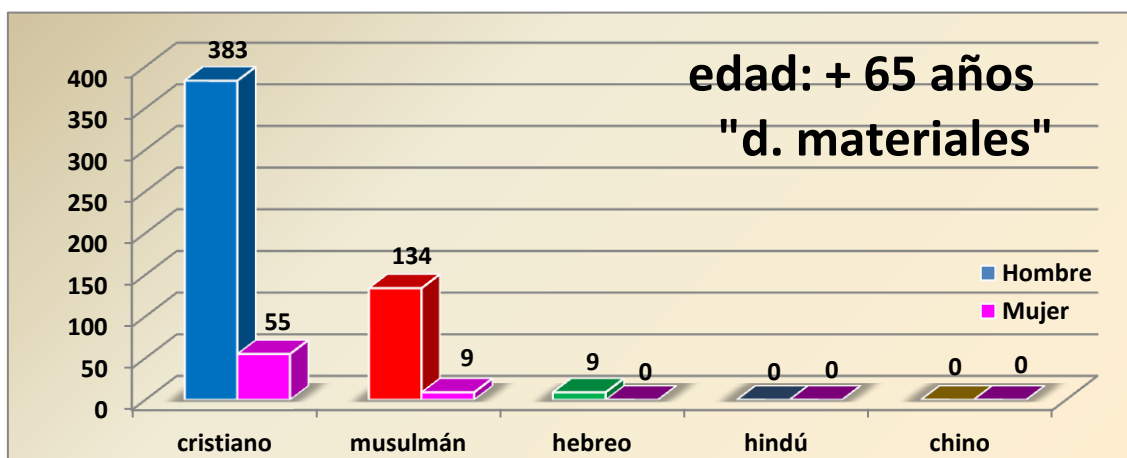
- Gráfica 428: en la franja de edad de mayores de 65 años y según el tipo de vehículo "otros" los cristianos hombres son los únicos que tienen implicación en los accidentes.

+ 65 años		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>D. MATERIALES</b>		438	143	9	0	0	590
	%	62.1	58.6	90	0	0	61.5
<b>HERIDOS</b>		266	100	1	0	0	367
	%	37.7	41	10	0	0	38.3
<b>MUERTOS</b>		1	1	0	0	0	2
	%	0.1	0.4	0	0	0	0.2
<b>TOTAL</b>		705	244	10	0	0	959

Datos de referencia “%” el total de cada cultura  
 Tabla 346: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, consecuencias y cultura.

+65 D. Materiales		cristiano	musulmán	hebreo	hindú	chino	total
<b>Hombre</b>		383	134	9	0	0	526
	%	64.9	22.7	1.5	0	0	89.1
<b>Mujer</b>		55	9	0	0	0	64
	%	9.3	1.5	0	0	0	10.8
<b>TOTAL</b>		438	143	9	0	0	590
	%	74.2	24.2	1.5	0	0	

Datos de referencia “%” el total de implicados  
 Tabla 347: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “franja de edad”, d. materiales, sexos y cultura.

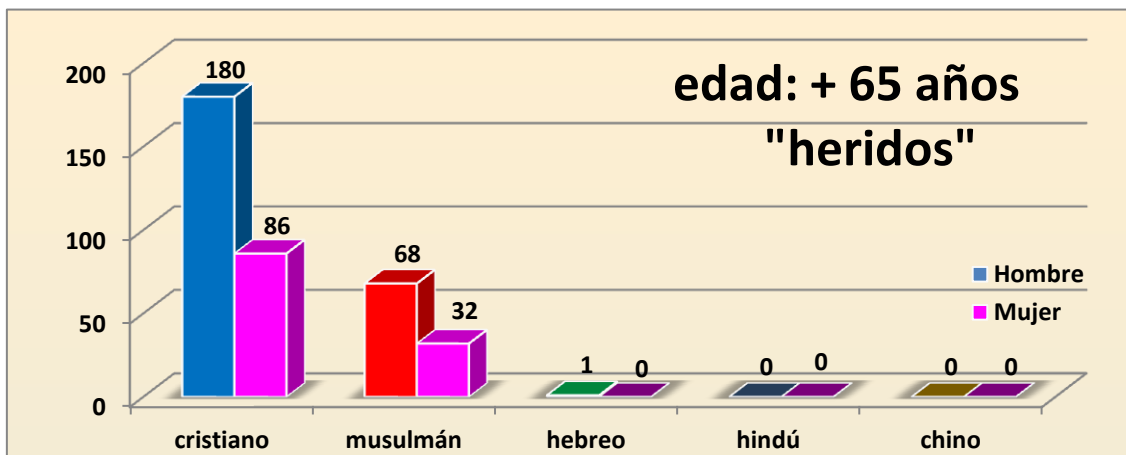


- Gráfica 429: en la franja de edad de mayores de 65 años y según las consecuencias “daños materiales” los cristianos hombres y mujeres son los que obtienen los mayores índices de implicación; los hombres hebreos destacan por su implicación, las mujeres hebreas, los hindúes y los chinos obtienen valores 0.

<b>+65 Heridos</b>	<b>cristiano</b>	<b>musulmán</b>	<b>hebreo</b>	<b>hindú</b>	<b>chino</b>	<b>total</b>
<b>Hombre</b>	180	68	1	0	0	249
%	49	18.5	0.3	0	0	67.8
<b>Mujer</b>	86	32	0	0	0	118
%	23.4	8.7	0	0	0	32.2
<b>TOTAL</b>	266	100	1	0	0	367
%	72.5	27.2	0.3	0	0	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 348: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", heridos, sexos y cultura.



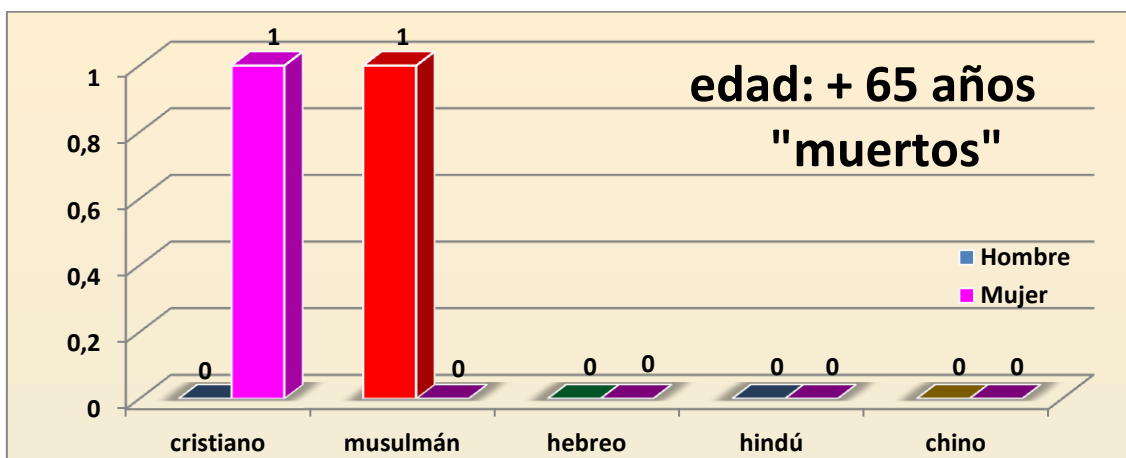
- Gráfica 430: en la franja de edad de mayores de 65 años y según las consecuencias "heridos" los cristianos hombres y mujeres son los que obtienen los mayores índices de implicación; las mujeres hebreas, los hindúes y los chinos obtienen valores 0.

<b>+ 65 Muertos</b>	<b>cristiano</b>	<b>musulmán</b>	<b>hebreo</b>	<b>hindú</b>	<b>chino</b>	<b>total</b>
<b>Hombre</b>	0	1	0	0	0	1
%	0	50	0	0	0	50
<b>Mujer</b>	1	0	0	0	0	1
%	50	0	0	0	0	50
<b>TOTAL</b>	1	1	0	0	0	2
%	50	50	0	0	0	

Tabla 349: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "franja de edad", muertos, sexos y cultura.

Datos de referencia "%" el total de implicados

- Atropellada mujer cristiana de 73 años por un taxista MUS/h de 52 años en González Tablas.
- Atropellado hombre musulmán de 78 años por el conductor de un ciclomotor MUS/h de 18 años en Teniente Coronel Gautier.

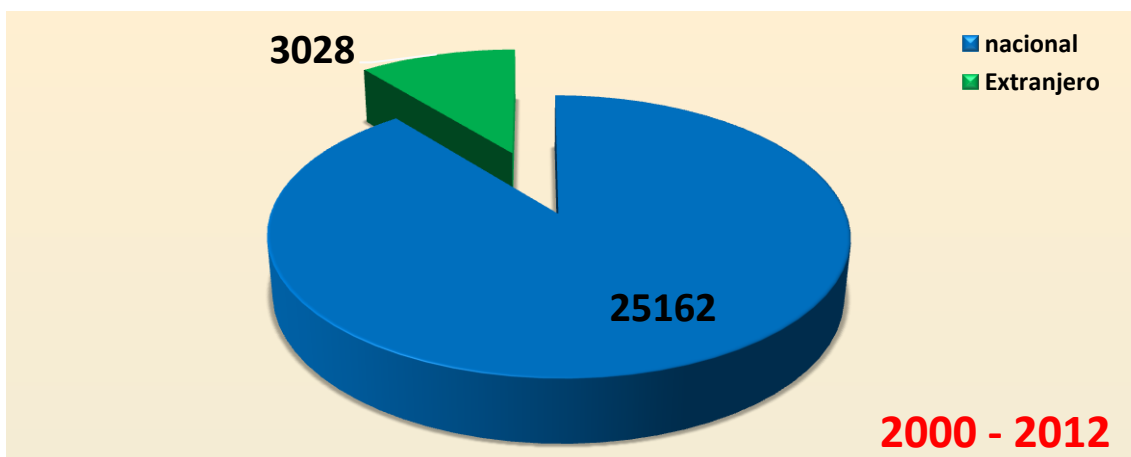


- Gráfica 431: en la franja de edad de mayores de 65 años y según las consecuencias "daños materiales" los cristianos hombres y musulmanes obtienen los mismos registros; las mujeres cristianas y musulmanas, los hebreos, los hindúes y los chinos obtienen valores 0.

3.1.10. Accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta distribuidos por la nacionalidad de los implicados.

Años	Implicados nacionales	%	Implicados Extranjeros	%	total
2000 - 2012	25162	89.25	3028	10.75	28190

Tabla 350: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "nacionalidad".

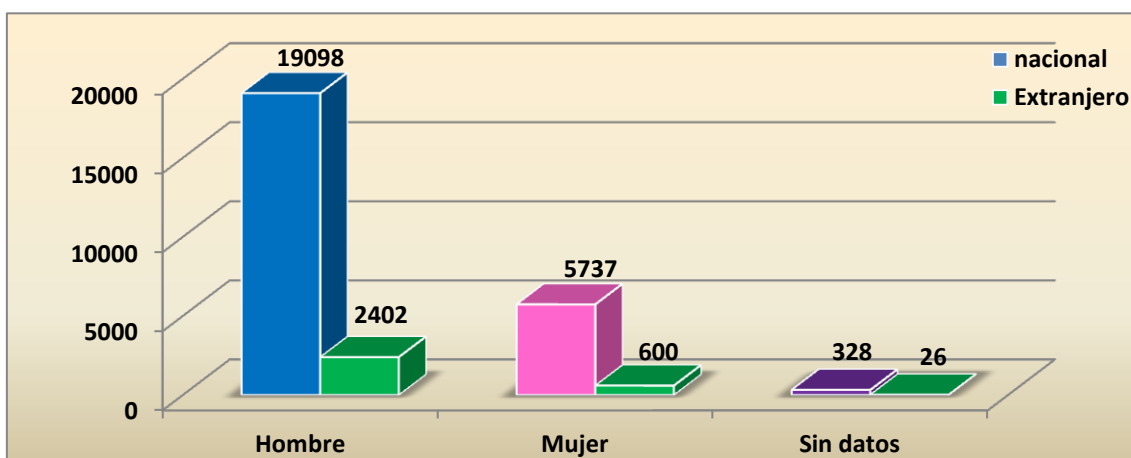


- Gráfica 432: en la distribución de los accidentes y según la nacionalidad los ciudadanos nacionales con un 89% obtienen los mayores índices de implicación, los extranjeros alcanzan un 11%.

Años 2000 - 2012		nacional	Extranjero	total
Hombre		19098	2402	21500
	%	67.7	8.5	76.3
Mujer		5737	600	6337
	%	20.4	2.1	22.5
Sin datos		328	26	354
	%	1.2	0.09	1.3
Total		25162	3028	28191
	%	89.3	10.7	

Datos de referencia "%" el total de implicados

Tabla 351: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por "nacionalidad" y sexos.



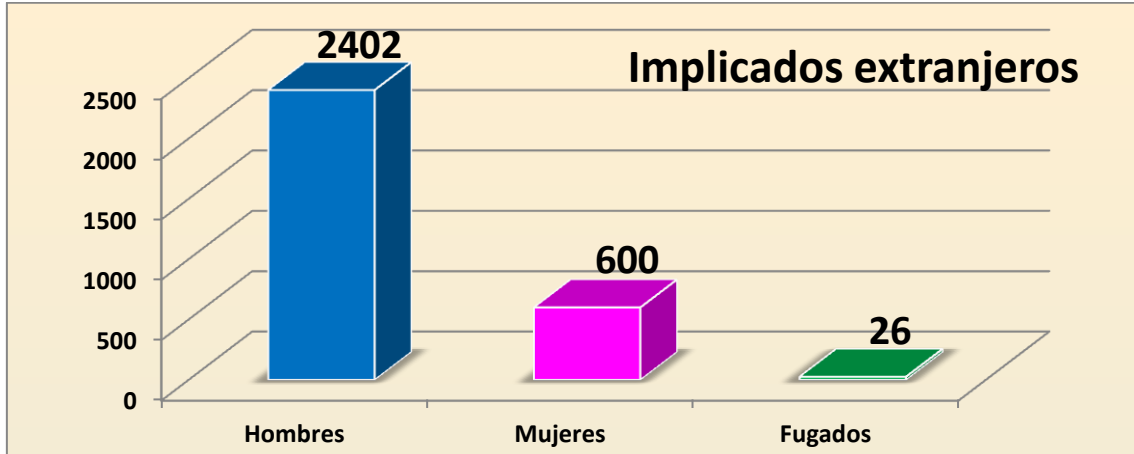
- Gráfica 433: en la distribución de los accidentes y según la nacionalidad los hombres y mujeres nacionales obtienen los mayores índices de implicación, los extranjeros hombres alcanzan un 8.5% y las mujeres un 2%.

- **Distribución accidentes por nacionalidad y sexos.**

Implicados extranjeros	Hombres	Mujeres	Fugados
3028	2402	600	26
%	79.3	19.8	0.9

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 352: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “nacionalidad” y sexos.



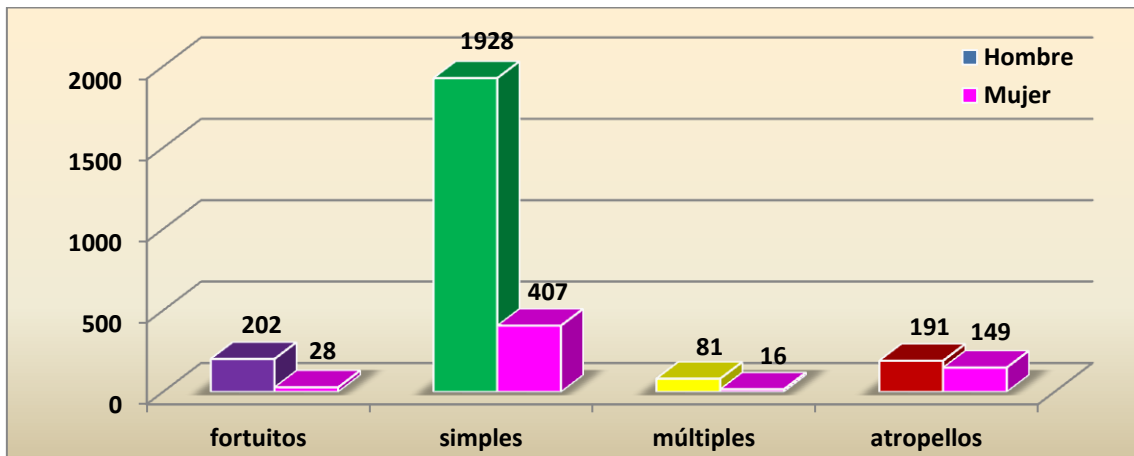
- **Gráfica 434:** en la distribución de los accidentes según la nacionalidad “extranjeros” los hombres alcanzan un 79% y mientras que las mujeres un 20% y los fugados un 1%.

- **Distribución accidentes por nacionalidad y tipo de accidente.**

Tipo AT	fortuitos	simples	múltiples	atropellos	Total
Hombre	202	1928	81	191	2402
%	87.1	82.1	83.5	54.7	79.3
Mujer	28	407	16	149	600
%	12.1	17.3	16.5	42.7	19.8
Fugado	2	15	0	9	26
%	0.9	0.6	0	2.6	0.9
Total	232	2350	97	349	3028
%	7.7	77.6	3.2	11.5	

Datos de referencia “%” el total de cada tipo de AT

Tabla 353: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “nacionalidad”, sexos y tipo de AT.



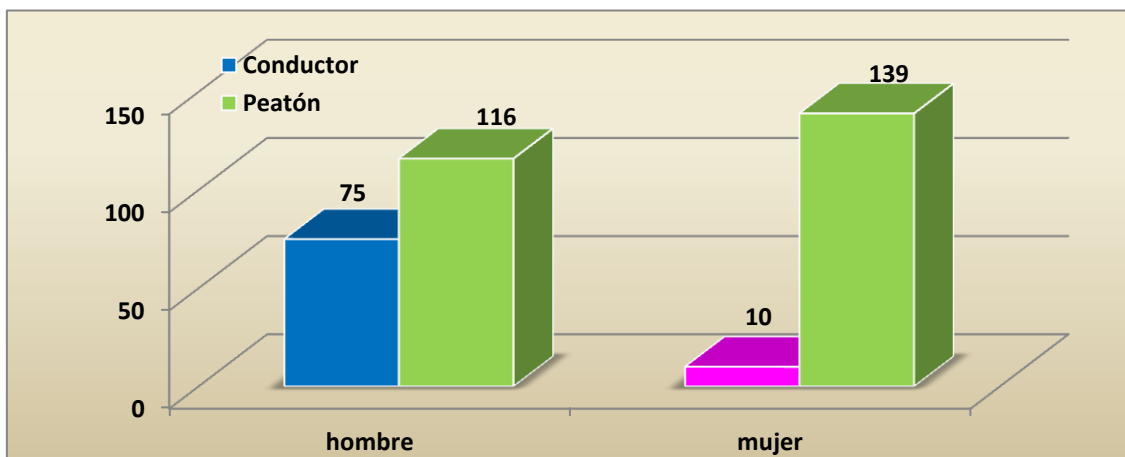
- **Gráfica 435:** en la distribución de los accidentes y según la nacionalidad los hombres y mujeres se encuentran más implicados en los accidentes; aunque también cabe destacar los atropellos.

- **Distribución accidentes por nacionalidad e implicados en atropellos.**

Implicados atropellos		hombre	mujer	Fugados	total
Conductor		75	10	9	94
	%	79.8	10.6	9.6	26.9
Peatón		116	139	0	255
	%	45.5	54.5	0	73.1
Total		191	149	9	349

Datos de referencia “%” el total de implicados

Tabla 354: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “nacionalidad” y atropellos.



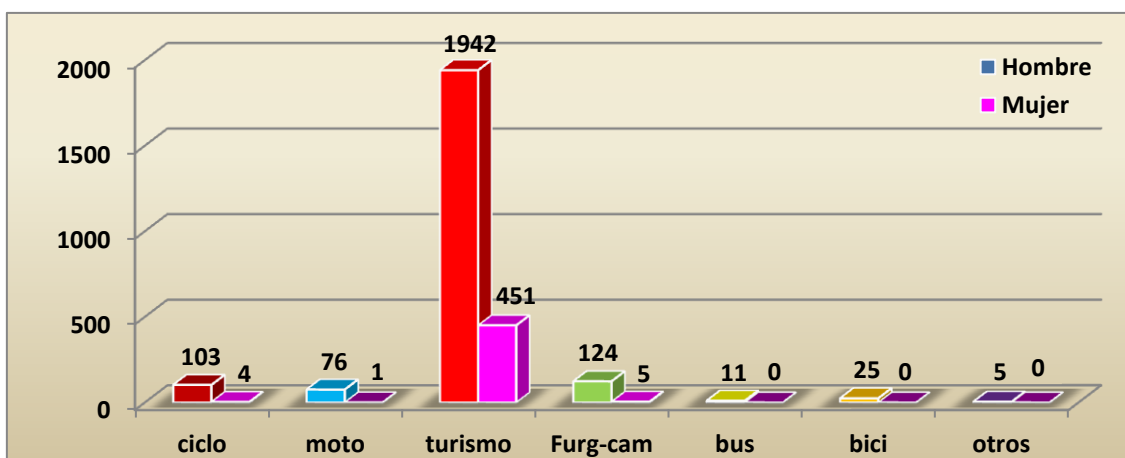
- **Gráfica 436: en la distribución de los accidentes y según la nacionalidad extranjeros “atropellos” las mujeres como peatones son las que alcanzan los valores más importantes de implicación, el hombre como conductor resulta más implicado que las mujeres.**

- **Distribución accidentes por nacionalidad y tipo de vehículo.**

Vehículo	ciclo	moto	turismo	Furg-camión	bus	bici	otros	Total
Hombre	103	76	1942	124	11	25	5	2286
	%	95.4	97.4	80.4	93.9	100	100	82.4
Mujer	4	1	451	5	0	0	0	461
	%	3.7	1.3	18.7	3.8	0	0	16.6
Fugados	1	1	21	3	0	0	0	26
	%	0.9	1.3	0.9	2.3	0	0	0.9
Total		108	78	2414	132	11	25	2773
	%	3.9	2.8	87.1	4.8	0.4	0.9	0.2

Datos de referencia “%” el total de cada tipo de vehículo

Tabla 355: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “nacionalidad” y tipo de vehículo.



- **Gráfica 437: en la distribución de los accidentes y por nacionalidad extranjeros y según el vehículo implicado; los turismos destacan tanto en los hombres y como en las mujeres con un 87%, seguidos de las furgonetas-camiones con un 5%.**

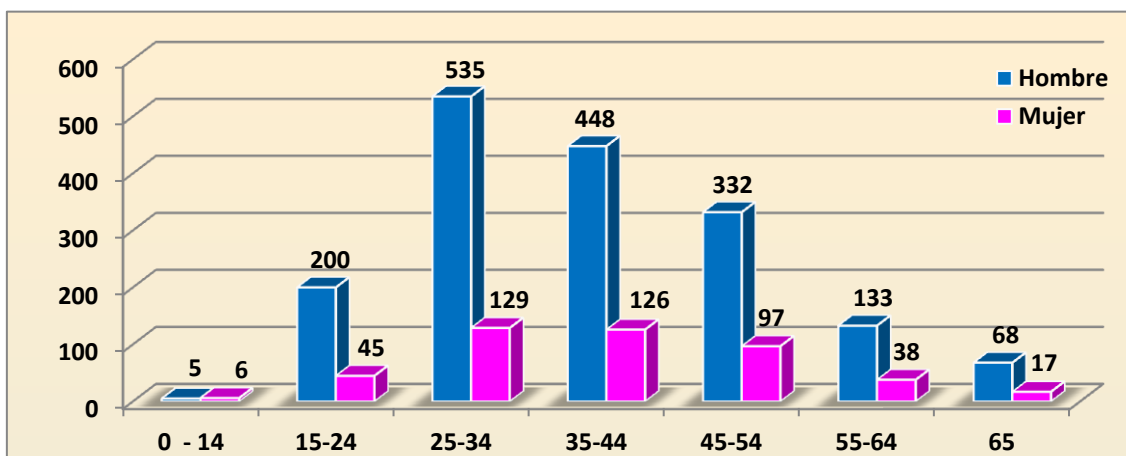


- **Distribución accidentes por nacionalidad y edad de los implicados.**

Edad	0 - 14	15-24	25-34	35-44	45-54	55-64	+ 65	Total
Hombre	5	200	535	448	332	133	68	1721
%	45.5	9.2	80.6	78	77.4	77.8	80	79
Mujer	6	45	129	126	97	38	17	458
%	54.5	2.1	19.4	22	22.6	22.2	20	21
Total	11	245	664	574	429	171	85	2179
%	0.5	11.2	30.5	26.3	19.7	7.8	3.9	

Datos de referencia “%” el total de cada franja de edad

Tabla 356: implicados en los AT de la ciudad de Ceuta distribuidos por “nacionalidad” y franja de edad.



- **Gráfica 438: en la distribución de los accidentes por nacionalidad y según la edad los hombres y mujeres en la franja de edad comprendida entre los 25-34 años es la que obtiene la mayor implicación; seguida muy de cerca por la de 34 a44 años.**

### 3.2.MAPA SOBRE LA SINIESTRALIDAD VIAL EN CEUTA.

Dentro de esta investigación, también se ha llevado a cabo un análisis pormenorizado sobre los lugares donde se han producido todos los accidentes, al objeto de confeccionar un mapa que dé a conocer los lugares de la ciudad de Ceuta donde existe una mayor accidentalidad. Este análisis se ha llevado a cabo en dos apartados, primero en función del *lugar donde se producen los accidentes divididos en tramos según cantidad* y en segundo lugar, *distribuidos estos accidentes y lugares en función de la cultura/religión de los implicados*.

- Con *más de 700 accidentes* contabilizados en el *mismo lugar o denominación de la vía*, durante los años de estudio (2000-2012), encontramos a:
  - *Avenida España con 797 accidentes.*
  - *Avenida Martínez Catena con 765 accidentes.*
  - *Avenida de África con 723 accidentes.*
  
- Con *más de 600 accidentes* contabilizados en el mismo lugar durante los años de estudio (2000-2012), encontramos a:
  - *Avenida Compañía de Mar con 621 accidentes.*
  
- Con *más de 500 accidentes* contabilizados en el mismo lugar durante los años de estudio (2000-2012), encontramos a:
  - *Paseo de la Marina Española con 575 accidentes.*
  - *Calle Capitán Claudio Vázquez con 538 accidentes.*
  - *Calle Teniente Coronel Gautier con 534 accidentes.*
  
- Con *más de 400 accidentes* contabilizados en el mismo lugar durante los años de estudio (2000-2012), encontramos a:
  - *Avenida González Tablas con 438 accidentes.*
  - *Avenida San Juan de Dios con 414 accidentes.*
  - *Avenida Juan de Borbón (Muelle Cañonero Dato) con 402 accidentes.*
  
- Con *más de 300 accidentes* contabilizados en el mismo lugar durante los años de estudio (2000-2012), encontramos a:
  - *Calle Independencia con 377 accidentes.*
  - *Calle Recinto Sur con 356 accidentes.*
  - *Avenida Reyes Católicos con 358 accidentes.*

- *Avenida Teniente General Muslera con 349 accidentes.*
  - *Plaza de la Constitución con 338 accidentes.*
  - *Barriada Príncipe Felipe con 328 accidentes.*
  - *Polígono Industrial del Tarajal con 311 accidentes.*
  - *Barriada Príncipe Alfonso con 303 accidentes.*
- *Con más de 200 accidentes contabilizados en el mismo lugar durante los años de estudio (2000-2012), encontramos a:*
- *Avenida de Lisboa con 287 accidentes.*
  - *Plaza de África con 277 accidentes.*
  - *Monte Hacho con 267 accidentes.*
  - *Calle Romero de Córdoba – Barriada Bermudo soriano con 260 accidentes.*
  - *Calle Real con 254 accidentes.*
  - *Avenida Ejercito Español con 249 accidentes.*
  - *Avenida Otero con 248 accidentes.*
  - *Barriada Parques de Ceuta con 214 accidentes.*
  - *Paseo de Colón con 204 accidentes.*
- *Con más de 100 accidentes contabilizados en el mismo lugar durante los años de estudio (2000-2012), encontramos a:*
- *Barriada Doctor Marañón con 185 accidentes.*
  - *Avenida Caballería Montesa con 178 accidentes.*
  - *Muelle de Poniente – Carretera de Servicio con 175 accidentes.*
  - *Calle Padre Feijoo con 175 accidentes.*
  - *Avenida de Regulares con 160 accidentes.*
  - *Carretera Benítez con 158 accidentes.*
  - *Barriada Juan Carlos I con 157 accidentes.*
  - *Calle Alcalde José Victori Goñalons con 144 accidentes.*
  - *Barriada Juan XXIII – Miramar Bajo con 141 accidentes.*
  - *Avenida Madrid con 140 accidentes.*
  - *Avenida Juan Pablo II con 131 accidentes.*
  - *Hospital Civil – Universitario con 128 accidentes.*
  - *Barriada Polígono Virgen de África con 127 accidentes.*
  - *Avenida Barcelona con 111 accidentes.*
- *Con menos de 100 accidentes contabilizados en el mismo lugar durante los años de estudio (2000-2012), encontramos a:*
- *Calle Deán Navarro Acuña con 99 accidentes.*
  - *Calle Argentina con 96 accidentes.*
  - *Barriada Loma Colmenar con 90 accidentes.*
  - *Calle Juan I de Portugal con 85 accidentes.*
  - *Paseo de las Palmeras con 81 accidentes.*
  - *Barriada Villajovita con 79 accidentes.*
  - *Paseo Alcalde Sánchez Prados con 73 accidentes.*
  - *Calle Méndez Núñez con 71 accidentes.*
  - *Calle Jaudenes con 61 accidentes.*
  - *Carretera de Benzú con 60 accidentes.*
  - *Paseo del Revellín con 59 accidentes.*
  - *Calle Padilla con 57 accidentes.*
  - *Carretera del Serrallo con 56 accidentes.*
  - *Calle Millán Astray con 56 accidentes.*
  - *Calle Alcalde Fructuoso Miaja con 54 accidentes.*
  - *Plaza de los Reyes con 54 accidentes.*

- *Calle General Serrano Orive con 53 accidentes.*
- *Calle Comandante General Bada Requena con 52 accidentes.*

➤ *Con menos de 50 accidentes contabilizados en el mismo lugar durante los años de estudio (2000-2012), encontramos a:*

- *Calle Linares con 48 accidentes.*
- *Muelle Alfau con 48 accidentes.*
- *Calle Pozo Rayo con 45 accidentes.*
- *Calle Camoens con 42 accidentes.*
- *Calle Antioco con 41 accidentes.*
- *Barriada la Libertad con 40 accidentes.*
- *Barriada Zurrón con 39 accidentes.*
- *Calle Cervantes con 36 accidentes.*
- *Calle González Besada con 36 accidentes.*
- *Barriada el Mixto con 36 accidentes.*
- *Calle Sargento Coriat con 35 accidentes.*
- *Carretera García Aldave con 28 accidentes.*
- *Calle Teniente Arrabal con 28 accidentes.*
- *Barriada los Rosales con 27 accidentes.*
- *Calle Beatriz de Silva con 27 accidentes.*
- *Carretera Loma Margarita con 26 accidentes.*
- *Calle Rampa de Abastos con 26 accidentes.*
- *Calle Alcalde Manuel Olivencia Amor con 26 accidentes.*
- *Calle Solís con 26 accidentes.*
- *Huerta Téllez con 25 accidentes.*

➤ *Con menos de 25 accidentes contabilizados en el mismo lugar durante los años de estudio (2000-2012), encontramos a:*

- *Calle Sargento Mena con 24 accidentes.*
- *Calle Fernández con 23 accidentes.*
- *Calle Velarde con 23 accidentes.*
- *Barriada Alfau con 22 accidentes.*
- *Calle Ingenieros con 22 accidentes.*
- *Carretera del Embalse con 21 accidentes.*
- *Calle María Salud Tejero con 21 accidentes.*
- *Calle Mendoza con 20 accidentes.*
- *Calle Canalejas con 19 accidentes.*
- *Calle Cortadura del Valle con 19 accidentes.*
- *Parking Gran Vía con 17 accidentes.*
- *Barriada Benzú con 15 accidentes.*
- *Muelle de España con 15 accidentes.*
- *Calle Sevilla con 13 accidentes.*
- *Calle Alférez Provisional con 11 accidentes.*
- *Calle Daoiz con 10 accidentes.*
- *Calle Galea con 10 accidentes.*
- *Calle Algeciras con 10 accidentes.*
- *Calle Agustina de Aragón con 10 accidentes.*
- *Calle General Aranda con 10 accidentes.*
- *Barriada Manzanera con 9 accidentes.*
- *Calle la Legión con 8 accidentes.*
- *Calle Marqués de Santa Cruz con 7 accidentes.*
- *Calle Dueñas con 6 accidentes.*
- *Calle Isabel Cabral con 6 accidentes.*
- *Calle Isidoro Martínez con 5 accidentes.*
- *Calle alcalde Clemente Calvo Pecino con 5 accidentes.*

- *Calle Pepe Remigio con 5 accidentes.*
- *Muelle de la Puntilla con 5 accidentes.*
- *Parking Compañía de Mar con 4 accidentes.*
- *Parking Plaza de los Reyes con 4 accidentes.*
- *Calle Teniente Pacheco con 3 accidentes.*
- *Calle Conrado Alvares con 3 accidentes.*
- *Calle Simoa con 3 accidentes.*
- *Calle García con 2 accidentes.*
- *Parking Ceuta Center con 2 accidentes.*
- *Parking Club Náutico CAS con 1 accidente.*
- *Calle Rayo Romero con 1 accidente.*
- *Calle Ruiz Álvarez con 1 accidente.*
- *Calle Mina con 1 accidente.*
- *En Marruecos 1 accidente.*

3.2.1. Mapa sobre la siniestralidad vial en Ceuta, distribuidos por cultura/religión de los implicados.

A continuación se detallan todos los accidentes ocurridos en la Ciudad Autónoma de Ceuta, distribuidos por: *lugar donde se ha producido el accidente; número de accidentes por tipos e implicados en el mismo según cultura/religión.*

➤ Lugares con más de 700 accidentes.

<b>CALLE: AVENIDA ESPAÑA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	123	CRISTIANOS	HOMBRE	719	928
SIMPLES	576		MUJER	209	
MÚLTIPLES	19	MUSULMANES	HOMBRE	429	543
ATROPELLOS	79		MUJER	114	
TOTAL	797	HINDÚES	HOMBRE	1	3
			MUJER	2	
		CHINOS	HOMBRE	1	2
			MUJER	1	
					1476

<b>CALLE: AVENIDA MARTÍNEZ CATENA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	74	CRISTIANOS	HOMBRE	402	494
SIMPLES	565		MUJER	92	
MÚLTIPLES	50	MUSULMANES	HOMBRE	795	984
ATROPELLOS	76		MUJER	189	
TOTAL	765	HEBREOS	HOMBRE	2	2
			MUJER	0	
		HINDÚES	HOMBRE	1	2
			MUJER	1	
		CHINOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					1483

<b>CALLE: AVENIDA DE ÁFRICA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	87	CRISTIANOS	HOMBRE	500	678
SIMPLES	540		MUJER	178	
MÚLTIPLES	23	MUSULMANES	HOMBRE	535	684
ATROPELLOS	73		MUJER	149	
TOTAL	723	HEBREOS	HOMBRE	2	2
			MUJER	0	
		HINDÚES	HOMBRE	1	2
			MUJER	1	
		CHINOS	HOMBRE	4	4
			MUJER	0	
					1133

➤ Lugares con más de 600 accidentes.

<b>CALLE: AVENIDA COMPAÑÍA DE MAR</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	109	CRISTIANOS	HOMBRE	552	716
SIMPLES	473		MUJER	124	
MÚLTIPLES	8	MUSULMANES	HOMBRE	332	406
ATROPELLOS	31		MUJER	74	
TOTAL	621	HEBREOS	HOMBRE	4	4
			MUJER	0	
		HINDÚES	HOMBRE	4	6
			MUJER	2	
		CHINOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					1133

➤ Lugares con más de 500 accidentes.

<b>CALLE: PASEO DE LA MARINA ESPAÑOLA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	76	CRISTIANOS	HOMBRE	541	686
SIMPLES	406		MUJER	145	
MÚLTIPLES	29	MUSULMANES	HOMBRE	319	398
ATROPELLOS	64		MUJER	79	
TOTAL	575	HEBREOS	HOMBRE	5	6
			MUJER	1	
		CHINOS	HOMBRE	2	3
			MUJER	1	
					1093

<b>CALLE: CAPITÁN CLAUDIO VÁZQUEZ</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	58	CRISTIANOS	HOMBRE	242	305
SIMPLES	377		MUJER	63	
MÚLTIPLES	22	MUSULMANES	HOMBRE	562	715
ATROPELLOS	81		MUJER	153	
TOTAL	538	HINDÚES	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					1021

<b>CALLE: TENIENTE CORONEL GAUTIER</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	50	CRISTIANOS	HOMBRE	270	348
SIMPLES	356		MUJER	78	
MÚLTIPLES	10	MUSULMANES	HOMBRE	497	657
ATROPELLOS	118		MUJER	160	
TOTAL	534	HINDÚES	HOMBRE	3	4
			MUJER	1	
		CHINOS	HOMBRE	2	2
			MUJER	0	
					1011

➤ Lugares con más de 400 accidentes.

CALLE: AVENIDA GONZÁLEZ TABLAS					
Nº AT POR TIPOS		IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN			TOTAL
FORTUITOS	57	CRISTIANOS	HOMBRE	364	494
SIMPLES	165		MUJER	130	
MÚLTIPLES	8	MUSULMANES	HOMBRE	273	336
ATROPELLOS	19		MUJER	63	
TOTAL	438	HEBREOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
		CHINOS	HOMBRE	3	3
			MUJER	0	
					834

CALLE: AVENIDA SAN JUAN DE DIOS					
Nº AT POR TIPOS		IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN			TOTAL
FORTUITOS	44	CRISTIANOS	HOMBRE	339	450
SIMPLES	335		MUJER	111	
MÚLTIPLES	13	MUSULMANES	HOMBRE	266	333
ATROPELLOS	22		MUJER	67	
TOTAL	414	HEBREOS	HOMBRE	8	8
			MUJER	0	
					791

CALLE: AVENIDA JUAN DE BORBÓN (MUELLE CAÑONERO DATO)					
Nº AT POR TIPOS		IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN			TOTAL
FORTUITOS	66	CRISTIANOS	HOMBRE	367	441
SIMPLES	310		MUJER	74	
MÚLTIPLES	66	MUSULMANES	HOMBRE	259	299
ATROPELLOS	20		MUJER	40	
TOTAL	402	HEBREOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					741

➤ Lugares con más de 300 accidentes.

CALLE: INDEPENDENCIA					
Nº AT POR TIPOS		IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN			TOTAL
FORTUITOS	42	CRISTIANOS	HOMBRE	296	387
SIMPLES	316		MUJER	91	
MÚLTIPLES	13	MUSULMANES	HOMBRE	254	328
ATROPELLOS	6		MUJER	74	
TOTAL	377	HEBREOS	HOMBRE	5	5
			MUJER	0	
		HINDÚES	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
		CHINOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					715



<b>CALLE: AVENIDA REYES CATÓLICOS</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	61	CRISTIANOS	HOMBRE	181	228
SIMPLES	254		MUJER	47	
MÚLTIPLES	16	MUSULMANES	HOMBRE	330	438
ATROPELLOS	27		MUJER	108	
TOTAL	358				666

<b>CALLE: RECINTO SUR</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	67	CRISTIANOS	HOMBRE	254	351
SIMPLES	260		MUJER	97	
MÚLTIPLES	9	MUSULMANES	HOMBRE	224	294
ATROPELLOS	20		MUJER	71	
TOTAL	356	HINDÚES	HOMBRE	2	3
			MUJER	1	
					648

<b>CALLE: AVENIDA TENIENTE GENERAL MUSLERA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	39	CRISTIANOS	HOMBRE		410
SIMPLES	272		MUJER		
MÚLTIPLES	12	MUSULMANES	HOMBRE		252
ATROPELLOS	26		MUJER		
TOTAL	349	HINDÚES	HOMBRE		2
			MUJER		
					2
					2
					666

<b>CALLE: PLAZA DE LA CONSTITUCIÓN</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	31	CRISTIANOS	HOMBRE	281	366
SIMPLES	279		MUJER	79	
MÚLTIPLES	3	MUSULMANES	HOMBRE	208	271
ATROPELLOS	25		MUJER	63	
TOTAL	338	HEBREOS	HOMBRE	3	3
			MUJER	0	
					3
					3
					643

<b>CALLE: BARRIADA PRÍNCIPE FELIPE</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	42	CRISTIANOS	HOMBRE	70	90
SIMPLES	243		MUJER	20	
MÚLTIPLES	13	MUSULMANES	HOMBRE	415	527
ATROPELLOS	30		MUJER	112	
TOTAL	328				617

<b>CALLE: POLÍGONO INDUSTRIAL DEL TARAJAL</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	24	CRISTIANOS	HOMBRE	119	141
SIMPLES	233		MUJER	22	
MÚLTIPLES	4	MUSULMANES	HOMBRE	335	445
ATROPELLOS	50		MUJER	110	
TOTAL	311	HEBREOS	HOMBRE	3	4
			MUJER	1	
		CHINOS	HOMBRE	6	7
			MUJER	1	
					597

Destacar que de los implicados en los 311 accidentes (597), 367 son ciudadanos nacionales, 235 son de nacionalidad extranjera y 5 conductores se dieron a la fuga.

<b>CALLE: BARRIADA PRÍNCIPE ALFONSO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	70	CRISTIANOS	HOMBRE	55	65
SIMPLES	169		MUJER	10	
MÚLTIPLES	5	MUSULMANES	HOMBRE	363	458
ATROPELLOS	59		MUJER	95	
TOTAL	303				523

➤ Lugares con más de 200 accidentes.

<b>CALLE: AVENIDA DE LISBOA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	53	CRISTIANOS	HOMBRE	180	242
SIMPLES	210		MUJER	62	
MÚLTIPLES	5	MUSULMANES	HOMBRE	213	279
ATROPELLOS	19		MUJER	66	
TOTAL	287				521

<b>CALLE: PLAZA DE ÁFRICA – EDRISSIS Y ODONELL</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	73	CRISTIANOS	HOMBRE	202	260
SIMPLES	177		MUJER	58	
MÚLTIPLES	9	MUSULMANES	HOMBRE	174	215
ATROPELLOS	18		MUJER	41	
TOTAL	277	HINDÚES	HOMBRE	2	2
			MUJER	0	
					477

<b>CALLE: MONTE HACHO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	113	CRISTIANOS	HOMBRE	211	261
SIMPLES	139		MUJER	50	
MÚLTIPLES	1	MUSULMANES	HOMBRE	127	152
ATROPELLOS	14		MUJER	25	
TOTAL	267	HINDÚES	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					414

Dentro de la gran extensión de terreno que abarca el Monte Hacho, se ha dividido también por zonas, destacando los resultados: en la barriada del Sarchal se han producido un total de 24 accidentes; en San amaro han sido 206 los accidentes y en San Antonio 34, el resto (3) se han producido en la carretera de circunvalación.

<b>CALLE: ROMERO DE CÓRDOBA - BARRIADA BERMUDO SORIANO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	35	CRISTIANOS	HOMBRE	136	190
SIMPLES	190		MUJER	54	
MÚLTIPLES	5	MUSULMANES	HOMBRE	211	295
ATROPELLOS	30		MUJER	84	
TOTAL	260				485

<b>CALLE: REAL</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	59	CRISTIANOS	HOMBRE	201	269
SIMPLES	165		MUJER	68	
MÚLTIPLES	1	MUSULMANES	HOMBRE	134	175
ATROPELLOS	29		MUJER	44	
TOTAL	254	HEBREOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
		HINDÚES	HOMBRE	2	2
			MUJER	0	
					447

<b>CALLE: AVENIDA EJERCITO ESPAÑOL</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	57	CRISTIANOS	HOMBRE	197	252
SIMPLES	165		MUJER	55	
MÚLTIPLES	8	MUSULMANES	HOMBRE	159	192
ATROPELLOS	19		MUJER	33	
TOTAL	249				444

<b>CALLE: AVENIDA DE OTERO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	60	CRISTIANOS	HOMBRE	171	247
SIMPLES	166		MUJER	78	
MÚLTIPLES	7	MUSULMANES	HOMBRE	136	188
ATROPELLOS	15		MUJER	52	
TOTAL	248				435

<b>CALLE: BARRIADA PARQUES DE CEUTA – CENTRO COMERCIAL</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	28	CRISTIANOS	HOMBRE	129	208
SIMPLES	178		MUJER	79	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	118	190
ATROPELLOS	8		MUJER	72	
TOTAL	214	HINDÚES	HOMBRE	0	1
			MUJER	1	
					399

En esta barriada encontramos el **Centro Comercial**, un lugar muy transitado por vehículos extranjeros, tal motivo se ha llevado a cabo un estudio detallado de los accidentes que se han producido en su interior, los resultados son:

- Se han producido un total de 115 AT, de los cuales 14 son fortuitos; 99 simples y 2 atropellos. De los implicados 167 eran conductores nacionales y 49 de nacionalidad extranjera.

<b>CALLE: PASEO DE COLÓN</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	20	CRISTIANOS	HOMBRE	163	222
SIMPLES	161		MUJER	59	
MÚLTIPLES	12	MUSULMANES	HOMBRE	130	172
ATROPELLOS	11		MUJER	42	
TOTAL	204	CHINOS	HOMBRE	3	3
			MUJER	0	
					397

➤ *Lugares con más de 100 accidentes.*

<b>CALLE: BARRIADA DOCTOR MARAÑÓN</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	44	CRISTIANOS	HOMBRE	117	158
SIMPLES	126		MUJER	41	
MÚLTIPLES	2	MUSULMANES	HOMBRE	127	161
ATROPELLOS	13		MUJER	34	
TOTAL	185	HEBREOS	HOMBRE	1	2
			MUJER	1	
					321

<b>CALLE: AVENIDA CABALLERÍA MONTESA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	56	CRISTIANOS	HOMBRE	105	132
SIMPLES	113		MUJER	27	
MÚLTIPLES	4	MUSULMANES	HOMBRE	138	164
ATROPELLOS	5		MUJER	26	
TOTAL	178				296

<b>CALLE: MUELLE DE PONIENTE – CARRETERA DE SERVICIO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	32	CRISTIANOS	HOMBRE	136	171
SIMPLES	136		MUJER	35	
MÚLTIPLES	1	MUSULMANES	HOMBRE	121	146
ATROPELLOS	6		MUJER	25	
TOTAL	175	HEBREOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
		CHINOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					319

<b>CALLE: PADRE FEIJOO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	27	CRISTIANOS	HOMBRE	134	177
SIMPLES	116		MUJER	43	
MÚLTIPLES	26	MUSULMANES	HOMBRE	107	145
ATROPELLOS	6		MUJER	38	
<b>TOTAL</b>	<b>175</b>				<b>322</b>

<b>CALLE: AVENIDA DE REGULARES</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	34	CRISTIANOS	HOMBRE	75	112
SIMPLES	100		MUJER	37	
MÚLTIPLES	3	MUSULMANES	HOMBRE	133	172
<b>ATROPELLOS</b>	<b>23</b>		<b>MUJER</b>	<b>29</b>	
<b>TOTAL</b>	<b>160</b>				<b>284</b>

<b>CALLE: CARRETERA BENÍTEZ</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	25	CRISTIANOS	HOMBRE	109	137
SIMPLES	116		MUJER	28	
MÚLTIPLES	10	MUSULMANES	HOMBRE	124	159
ATROPELLOS	7		MUJER	25	
<b>TOTAL</b>	<b>158</b>	HINDÚES	HOMBRE	2	2
			MUJER	0	
					<b>298</b>

<b>CALLE: BARRIADA JUAN CARLOS I</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	30	CRISTIANOS	HOMBRE	72	96
SIMPLES	106		MUJER	24	
MÚLTIPLES	3	MUSULMANES	HOMBRE	147	187
ATROPELLOS	18		MUJER	40	
<b>TOTAL</b>	<b>157</b>				<b>283</b>

<b>CALLE: ALCALDE JOSÉ VICTORI GOÑALONS</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	12	CRISTIANOS	HOMBRE	135	168
SIMPLES	119		MUJER	33	
MÚLTIPLES	3	MUSULMANES	HOMBRE	86	110
ATROPELLOS	10		MUJER	24	
<b>TOTAL</b>	<b>144</b>	HINDÚES	HOMBRE	0	1
			MUJER	1	
					<b>279</b>

<b>CALLE: JUAN XXIII – MIRAMAR BAJO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	23	CRISTIANOS	HOMBRE	85	117
SIMPLES	104		MUJER	32	
MÚLTIPLES	4	MUSULMANES	HOMBRE	103	142
ATROPELLOS	10		MUJER	39	
TOTAL	141	HINDÚES	HOMBRE	1	2
			MUJER	1	
					261

<b>CALLE: AVENIDA DE MADRID</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	27	CRISTIANOS	HOMBRE	101	130
SIMPLES	103		MUJER	29	
MÚLTIPLES	3	MUSULMANES	HOMBRE	96	124
ATROPELLOS	7		MUJER	28	
TOTAL	140				254

<b>CALLE: AVENIDA JUAN PABLO II</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	38	CRISTIANOS	HOMBRE	102	136
SIMPLES	77		MUJER	34	
MÚLTIPLES	6	MUSULMANES	HOMBRE	66	92
ATROPELLOS	10		MUJER	26	
TOTAL	131				228

<b>CALLE: HOSPITAL CIVIL - UNIVERSITARIO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	38	CRISTIANOS	HOMBRE	48	64
SIMPLES	33		MUJER	16	
MÚLTIPLES	1	MUSULMANES	HOMBRE	100	131
ATROPELLOS	56		MUJER	31	
TOTAL	128				195

<b>CALLE: BARRIADA POLÍGONO VIRGEN DE ÁFRICA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	28	CRISTIANOS	HOMBRE	118	165
SIMPLES	97		MUJER	47	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	42	56
ATROPELLOS	2		MUJER	14	
TOTAL	127	CHINOS	HOMBRE	2	2
			MUJER	0	
					221

<b>CALLE: AVENIDA DE BARCELONA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	31	CRISTIANOS	HOMBRE	104	133
SIMPLES	78		MUJER	29	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	37	58
ATROPELLOS	2		MUJER	21	
TOTAL	111				191

➤ Lugares con menos de 100 accidentes.

<b>CALLE: DEÁN NAVARRO ACUÑA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	10	CRISTIANOS	HOMBRE	94	109
SIMPLES	87		MUJER	15	
MÚLTIPLES	2	MUSULMANES	HOMBRE	66	81
ATROPELLOS	0		MUJER	15	
TOTAL	99				190

<b>CALLE: ARGENTINA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	23	CRISTIANOS	HOMBRE	30	39
SIMPLES	61		MUJER	9	
MÚLTIPLES	4	MUSULMANES	HOMBRE	93	133
ATROPELLOS	8		MUJER	40	
TOTAL	96				172

<b>CALLE: BARRIADA LOMA COLMENAR</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	19	CRISTIANOS	HOMBRE	29	40
SIMPLES	62		MUJER	11	
MÚLTIPLES	4	MUSULMANES	HOMBRE	102	124
ATROPELLOS	5		MUJER	22	
TOTAL	90				164

<b>CALLE: JUAN I DE PORTUGAL</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	32	CRISTIANOS	HOMBRE	68	86
SIMPLES	51		MUJER	18	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	41	51
ATROPELLOS	2		MUJER	10	
TOTAL	85				137

<b>CALLE: PASEO DE LAS PALMERAS</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	13	CRISTIANOS	HOMBRE	71	84
SIMPLES	60		MUJER	13	
MÚLTIPLES	2	MUSULMANES	HOMBRE	55	63
ATROPELLOS	6		MUJER	78	
TOTAL	81	HEBREOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					148

<b>CALLE: BARRIADA VILAJOVITA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	22	CRISTIANOS	HOMBRE	49	71
SIMPLES	46		MUJER	22	
MÚLTIPLES	2	MUSULMANES	HOMBRE	46	64
ATROPELLOS	9		MUJER	18	
TOTAL	79	HEBREOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					279

<b>CALLE: PASEO ALCALDE SÁNCHEZ PRADOS</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	7	CRISTIANOS	HOMBRE	49	69
SIMPLES	52		MUJER	20	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	50	67
ATROPELLOS	14		MUJER	17	
TOTAL	73	HEBREOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					137

<b>CALLE: MÉNDEZ NÚÑEZ</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	27	CRISTIANOS	HOMBRE	57	77
SIMPLES	40		MUJER	20	
MÚLTIPLES	3	MUSULMANES	HOMBRE	28	38
ATROPELLOS	1		MUJER	10	
TOTAL	71				115

<b>CALLE: JAUDENES</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	10	CRISTIANOS	HOMBRE	50	65
SIMPLES	42		MUJER	15	
MÚLTIPLES	2	MUSULMANES	HOMBRE	29	46
ATROPELLOS	7		MUJER	17	
TOTAL	61	HEBREOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
		CHINOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					113



<b>CALLE: CARRETERA BENZÚ</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	38	CRISTIANOS	HOMBRE	31	39
SIMPLES	20		MUJER	8	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	41	43
ATROPELLOS	2		MUJER	2	
TOTAL	60				82

<b>CALLE: PASEO DEL REVELLÍN (hasta el año 2005)</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	14	CRISTIANOS	HOMBRE	45	61
SIMPLES	40		MUJER	16	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	30	40
ATROPELLOS	5		MUJER	10	
TOTAL	59	HINDÚES	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					102

<b>CALLE: PADILLA – MUÑOZ CASTELLANOS</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	8	CRISTIANOS	HOMBRE	49	68
SIMPLES	47		MUJER	19	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	26	36
ATROPELLOS	2		MUJER	10	
TOTAL	57				104

<b>CALLE: CARRETERA DEL SERRALLO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	27	CRISTIANOS	HOMBRE	38	43
SIMPLES	26		MUJER	5	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	29	37
ATROPELLOS	3		MUJER	8	
TOTAL	56				80

<b>CALLE: MILLÁN ASTRAY</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	16	CRISTIANOS	HOMBRE	38	53
SIMPLES	33		MUJER	15	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	34	41
ATROPELLOS	7		MUJER	7	
TOTAL	56	HEBREOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					95

<b>CALLE: ALCALDE FRUCTUOSO MIAJA SÁNCHEZ</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	9	CRISTIANOS	HOMBRE	50	68
SIMPLES	43		MUJER	18	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	27	30
ATROPELLOS	2		MUJER	3	
TOTAL	54	HINDÚES	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					99

<b>CALLE: PLAZA DE LOS REYES</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	10	CRISTIANOS	HOMBRE	56	71
SIMPLES	35		MUJER	15	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	18	24
ATROPELLOS	9		MUJER	6	
TOTAL	54	HINDÚES	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					96

<b>CALLE: GENERAL SERRANO ORIVE</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	14	CRISTIANOS	HOMBRE	33	48
SIMPLES	36		MUJER	15	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	35	42
ATROPELLOS	3		MUJER	7	
TOTAL	53	HINDÚES	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					91

<b>CALLE: COMANDANTE GENERAL BADA REQUENA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	11	CRISTIANOS	HOMBRE	36	45
SIMPLES	36		MUJER	9	
MÚLTIPLES	2	MUSULMANES	HOMBRE	32	46
ATROPELLOS	3		MUJER	14	
TOTAL	52				91

➤ Lugares con menos de 50 accidentes.

<b>CALLE: LINARES</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	16	CRISTIANOS	HOMBRE	33	48
SIMPLES	26		MUJER	15	
MÚLTIPLES	2	MUSULMANES	HOMBRE	24	32
ATROPELLOS	4		MUJER	8	
TOTAL	48				80

<b>CALLE: MUELLE ALFAU</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	10	CRISTIANOS	HOMBRE	42	54
SIMPLES	38		MUJER	12	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	25	31
ATROPELLOS	0		MUJER	6	
TOTAL	48				85

<b>CALLE: POZO RAYO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	15	CRISTIANOS	HOMBRE	31	39
SIMPLES	28		MUJER	8	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	24	34
ATROPELLOS	2		MUJER	10	
TOTAL	45	HINDÚES	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					74

<b>CALLE: CAMOENS</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	13	CRISTIANOS	HOMBRE	33	42
SIMPLES	21		MUJER	9	
MÚLTIPLES	2	MUSULMANES	HOMBRE	24	30
ATROPELLOS	6		MUJER	6	
TOTAL	42	HEBREOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					71

<b>CALLE: ANTIOCO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	9	CRISTIANOS	HOMBRE	34	43
SIMPLES	27		MUJER	9	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	18	27
ATROPELLOS	5		MUJER	9	
TOTAL	41	HINDÚES	HOMBRE	0	1
			MUJER	1	
					71

<b>CALLE: BARRIADA LA LIBERTAD</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	11	CRISTIANOS	HOMBRE	27	39
SIMPLES	26		MUJER	12	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	23	28
ATROPELLOS	3		MUJER	5	
TOTAL	40				67

<b>CALLE: BARRIADA ZURRÓN</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	11	CRISTIANOS	HOMBRE	37	51
SIMPLES	26		MUJER	14	
MÚLTIPLES	1	MUSULMANES	HOMBRE	14	17
ATROPELLOS	1		MUJER	3	
TOTAL	39				68

<b>CALLE: CERVANTES</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	10	CRISTIANOS	HOMBRE	32	46
SIMPLES	24		MUJER	14	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	10	15
ATROPELLOS	2		MUJER	5	
TOTAL	36				61

<b>CALLE: GONZÁLEZ BESADA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	16	CRISTIANOS	HOMBRE	30	42
SIMPLES	19		MUJER	12	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	12	14
ATROPELLOS	1		MUJER	2	
TOTAL	36				56

<b>CALLE: BARRIADA EL MIXTO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	6	CRISTIANOS	HOMBRE	34	45
SIMPLES	26		MUJER	11	
MÚLTIPLES	2	MUSULMANES	HOMBRE	19	23
ATROPELLOS	2		MUJER	4	
TOTAL	36				68

<b>CALLE: SARGENTO CORIAT</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	15	CRISTIANOS	HOMBRE	22	28
SIMPLES	19		MUJER	6	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	21	26
ATROPELLOS	1		MUJER	5	
TOTAL	35	CHINOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					55

<b>CALLE: CARRETERA GARCÍA ALDAVE</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	16	CRISTIANOS	HOMBRE	26	28
SIMPLES	11		MUJER	2	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	9	12
ATROPELLOS	1		MUJER	3	
TOTAL	28				40

<b>CALLE: TENIENTE ARRABAL</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	10	CRISTIANOS	HOMBRE	22	27
SIMPLES	15		MUJER	5	
MÚLTIPLES	1	MUSULMANES	HOMBRE	17	19
ATROPELLOS	2		MUJER	2	
TOTAL	28	HEBREOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					47

<b>CALLE: BARRIADA LOS ROSALES</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	9	CRISTIANOS	HOMBRE	15	23
SIMPLES	17		MUJER	8	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	16	20
ATROPELLOS	1		MUJER	4	
TOTAL	27				43

<b>CALLE: BEATRIZ DE SILVA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	2	CRISTIANOS	HOMBRE	21	28
SIMPLES	21		MUJER	7	
MÚLTIPLES	1	MUSULMANES	HOMBRE	16	25
ATROPELLOS	3		MUJER	9	
TOTAL	27				53

<b>CALLE: CARRETERA LOMA MARGARITA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	8	CRISTIANOS	HOMBRE	11	14
SIMPLES	16		MUJER	3	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	21	29
ATROPELLOS	2		MUJER	8	
TOTAL	26				43

<b>CALLE: RAMPA DE ABASTOS</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	8	CRISTIANOS	HOMBRE	19	25
SIMPLES	18		MUJER	6	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	16	19
ATROPELLOS	0		MUJER	3	
TOTAL	26				44

<b>CALLE: ALCALDE MANUEL DE OLIVENCIA AMOR</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	10	CRISTIANOS	HOMBRE	14	20
SIMPLES	16		MUJER	6	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	13	21
ATROPELLOS	0		MUJER	8	
TOTAL	26				41

<b>CALLE: SOLÍS</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	6	CRISTIANOS	HOMBRE	28	35
SIMPLES	19		MUJER	7	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	11	11
ATROPELLOS	1		MUJER	0	
TOTAL	26				46

<b>CALLE: HUERTA TÉLLEZ</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	8	CRISTIANOS	HOMBRE	7	9
SIMPLES	11		MUJER	2	
MÚLTIPLES	2	MUSULMANES	HOMBRE	24	34
ATROPELLOS	4		MUJER	10	
TOTAL	25				43

➤ Lugares con menos de 25 accidentes.

<b>CALLE: SARGENTO MENA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	9	CRISTIANOS	HOMBRE	27	30
SIMPLES	14		MUJER	3	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	8	9
ATROPELLOS	1		MUJER	1	
TOTAL	24				39

<b>CALLE: FERNÁNDEZ</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	8	CRISTIANOS	HOMBRE	18	23
SIMPLES	13		MUJER	5	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	10	14
ATROPELLOS	2		MUJER	4	
TOTAL	23	HINDÚES	HOMBRE	0	1
			MUJER	1	
					38

<b>CALLE: VELARDE</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	3	CRISTIANOS	HOMBRE	26	31
SIMPLES	18		MUJER	5	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	7	12
ATROPELLOS	2		MUJER	5	
TOTAL	23				43

<b>CALLE: BARRIADA ALFAU</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	8	CRISTIANOS	HOMBRE	19	27
SIMPLES	14		MUJER	8	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	7	9
ATROPELLOS	0		MUJER	2	
TOTAL	22				36

<b>CALLE: INGENIEROS</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	5	CRISTIANOS	HOMBRE	19	24
SIMPLES	16		MUJER	5	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	12	15
ATROPELLOS	1		MUJER	3	
TOTAL	22				39

<b>CALLE: CARRETERA DEL EMBALSE</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	12	CRISTIANOS	HOMBRE	10	15
SIMPLES	9		MUJER	5	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	11	14
ATROPELLOS	0		MUJER	3	
TOTAL	21				29

<b>CALLE: MARÍA SALUD TEJERO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	7	CRISTIANOS	HOMBRE	16	21
SIMPLES	12		MUJER	5	
MÚLTIPLES	1	MUSULMANES	HOMBRE	11	13
ATROPELLOS	1		MUJER	2	
TOTAL	21	CHINOS	HOMBRE	0	1
			MUJER	1	
					35

<b>CALLE: MENDOZA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	4	CRISTIANOS	HOMBRE	19	23
SIMPLES	13		MUJER	4	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	10	13
ATROPELLOS	3		MUJER	3	
TOTAL	20				36

<b>CALLE: CANALEJAS</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	6	CRISTIANOS	HOMBRE	9	15
SIMPLES	11		MUJER	6	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	13	17
ATROPELLOS	2		MUJER	4	
TOTAL	19				32

<b>CALLE: CORTADURA DEL VALLE</b>						
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>	
FORTUITOS	6	CRISTIANOS	HOMBRE	12	20	
SIMPLES	12		MUJER	8		
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	11	12	
ATROPELLOS	1		MUJER	1		
TOTAL	19				32	

<b>CALLE: PARKING GRAN VÍA</b>						
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>	
FORTUITOS	8	CRISTIANOS	HOMBRE	6	11	
SIMPLES	8		MUJER	5		
MÚLTIPLES	1	MUSULMANES	HOMBRE	13	16	
ATROPELLOS	0		MUJER	3		
TOTAL	17				27	

<b>CALLE: BARRIADA BENZÚ</b>						
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>	
FORTUITOS	8	CRISTIANOS	HOMBRE	4	4	
SIMPLES	3		MUJER	0		
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	17	18	
ATROPELLOS	4		MUJER	1		
TOTAL	15				22	

<b>CALLE: MUELLE ESPAÑA</b>						
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>	
FORTUITOS	1	CRISTIANOS	HOMBRE	12	16	
SIMPLES	11		MUJER	4		
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	9	13	
ATROPELLOS	3		MUJER	4		
TOTAL	15				29	

<b>CALLE: SEVILLA</b>						
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>	
FORTUITOS	4	CRISTIANOS	HOMBRE	5	7	
SIMPLES	6		MUJER	2		
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	8	14	
ATROPELLOS	3		MUJER	6		
TOTAL	13				21	

<b>CALLE: ALFÉREZ PROVISIONAL</b>						
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>	
FORTUITOS	1	CRISTIANOS	HOMBRE	5	12	
SIMPLES	10		MUJER	7		
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	6	8	
ATROPELLOS	0		MUJER	2		
TOTAL	11				20	



<b>CALLE: DAOIZ</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	6	CRISTIANOS	HOMBRE	6	9
SIMPLES	4		MUJER	2	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	6	6
ATROPELLOS	0		MUJER	0	
TOTAL	10				14

<b>CALLE: GALEA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	9	CRISTIANOS	HOMBRE	10	11
SIMPLES	1		MUJER	1	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	6	8
ATROPELLOS	0		MUJER	2	
TOTAL	10				19

<b>CALLE: ALGECIRAS</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	1	CRISTIANOS	HOMBRE	8	13
SIMPLES	8		MUJER	5	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	4	6
ATROPELLOS	1		MUJER	2	
TOTAL	10				17

<b>CALLE: AGUSTINA DE ARAGÓN</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	2	CRISTIANOS	HOMBRE	5	9
SIMPLES	6		MUJER	4	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	5	8
ATROPELLOS	2		MUJER	3	
TOTAL	10				17

<b>CALLE: GENERAL ARANDA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	4	CRISTIANOS	HOMBRE	10	14
SIMPLES	3		MUJER	4	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	2	2
ATROPELLOS	3		MUJER	0	
TOTAL	10				16

<b>CALLE: BARRIADA MANZANERA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	3	CRISTIANOS	HOMBRE	6	9
SIMPLES	6		MUJER	3	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	3	6
ATROPELLOS	0		MUJER	3	
TOTAL	9				15

<b>CALLE: LA LEGIÓN</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	3	CRISTIANOS	HOMBRE	10	11
SIMPLES	5		MUJER	1	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	2	2
ATROPELLOS	0		MUJER	0	
TOTAL	8				13

<b>CALLE: MARQUÉS DE SANTA CRUZ</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	1	CRISTIANOS	HOMBRE	4	9
SIMPLES	5		MUJER	5	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	3	4
ATROPELLOS	1		MUJER	1	
TOTAL	7				13

<b>CALLE: DUEÑAS</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	3	CRISTIANOS	HOMBRE	6	6
SIMPLES	3		MUJER	0	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	3	3
ATROPELLOS	0		MUJER	0	
TOTAL	6				9

<b>CALLE: ISABEL CABRAL</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	2	CRISTIANOS	HOMBRE	5	6
SIMPLES	4		MUJER	1	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	2	3
ATROPELLOS	0		MUJER	1	
TOTAL	6	HEBREOS	HOMBRE	1	1
			MUJER	0	
					10

<b>CALLE: ISIDORO MARTINEZ</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	2	CRISTIANOS	HOMBRE	2	4
SIMPLES	2		MUJER	2	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	1	4
ATROPELLOS	1		MUJER	3	
TOTAL	5				8

<b>CALLE: ALCALDE CLEMENTE CALVO PECINO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	2	CRISTIANOS	HOMBRE	5	6
SIMPLES	3		MUJER	1	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	1	2
ATROPELLOS	0		MUJER	1	
TOTAL	5				8

<b>CALLE: PEPE REMIGIO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	2	CRISTIANOS	HOMBRE	5	5
SIMPLES	3		MUJER	0	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	2	3
ATROPELLOS	0		MUJER	1	
TOTAL	5				8

<b>CALLE: MUELLE DE LA PUNTILLA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	1	CRISTIANOS	HOMBRE	4	4
SIMPLES	4		MUJER	0	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	2	4
ATROPELLOS	0		MUJER	2	
TOTAL	5				8

<b>CALLE: PARKING COMPAÑÍA DE MAR</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	3	CRISTIANOS	HOMBRE	0	1
SIMPLES	1		MUJER	1	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	3	4
ATROPELLOS	0		MUJER	1	
TOTAL	4				5

<b>CALLE: PARKING PLAZA DE LOS REYES</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	0	CRISTIANOS	HOMBRE	1	3
SIMPLES	4		MUJER	2	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	2	5
ATROPELLOS	0		MUJER	3	
TOTAL	4				8

<b>CALLE: TENIENTE PACHECO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	1	CRISTIANOS	HOMBRE	2	2
SIMPLES	2		MUJER	0	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	3	3
ATROPELLOS	0		MUJER	0	
TOTAL	3				5

<b>CALLE: CONRADO ÁLVAREZ</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	0	CRISTIANOS	HOMBRE	4	4
SIMPLES	2		MUJER	0	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	1	1
ATROPELLOS	1		MUJER	0	
TOTAL	3				5

<b>CALLE: SIMOA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	0	CRISTIANOS	HOMBRE	4	6
SIMPLES	3		MUJER	2	
MÚLTIPLES	0				6
ATROPELLOS	0				
TOTAL	3				

<b>CALLE: GARCÍA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	1	CRISTIANOS	HOMBRE	2	2
SIMPLES	1		MUJER	0	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	1	1
ATROPELLOS	0		MUJER	0	
TOTAL	2				3

<b>CALLE: RAMÓN Y CAJAL</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	2	CRISTIANOS	HOMBRE	1	2
SIMPLES	0		MUJER	1	
MÚLTIPLES	0				2
ATROPELLOS	0				
TOTAL	2				

<b>CALLE: PARKING CEUTA CENTER</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	1	CRISTIANOS	HOMBRE	2	2
SIMPLES	1		MUJER	0	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	0	1
ATROPELLOS	0		MUJER	1	
TOTAL	2				3

<b>CALLE: PARKING CLUB NÁUTICO CAS</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	0	CRISTIANOS	HOMBRE	1	1
SIMPLES	1		MUJER	0	
MÚLTIPLES	0	MUSULMANES	HOMBRE	1	1
ATROPELLOS	0		MUJER	0	
TOTAL	1				2

<b>CALLE: RAYO ROMERO</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	0	MUSULMANES	HOMBRE	1	2
SIMPLES	0		MUJER	1	
MÚLTIPLES	0				2
ATROPELLOS	1				
TOTAL	1				

<b>CALLE: RUIZ ÁLVAREZ</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	0	MUSULMANES	HOMBRE	2	2
SIMPLES	0		MUJER	0	
MÚLTIPLES	0				2
ATROPELLOS	1				
TOTAL	1				

<b>CALLE: MINA</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	0	CRISTIANOS	HOMBRE	2	2
SIMPLES	1		MUJER	1	
MÚLTIPLES	0				2
ATROPELLOS	0				
TOTAL	1				

<b>CALLE: MARRUECOS</b>					
<b>Nº AT POR TIPOS</b>		<b>IMPLICADOS POR CULTURA/RELIGIÓN</b>			<b>TOTAL</b>
FORTUITOS	0	MUSULMANES	HOMBRE	1	2
SIMPLES	1		MUJER	1	
MÚLTIPLES	0				2
ATROPELLOS	0				
TOTAL	1				

### 3.3.RESULTADOS DEL ESTUDIO COMPLEMENTARIO SOBRE EL ALCOHOL.

En la Policía Local de Ceuta, se lleva a cabo desde 2010 un protocolo donde se incluyen en el libro de registro los datos relativos a las pruebas de alcoholemia que en ella se instruyen (nombre de la persona que se somete a las pruebas y el resultado de la tasa de alcoholemia en aire espirado, vehículo que conducía y cuerpo de seguridad que requería esas pruebas). Los datos que no se reflejan son, el motivo por el que se trasladan a las dependencias del gabinete de atestado de la Policía Local para practicarle la prueba de alcoholemia.

A lo largo de esta investigación, tuve la posibilidad de realizar un pequeño estudio para comprobar de qué manera incide el consumo de alcohol (sobre todo en los conductores) a través de las pruebas de alcoholemia que se realizan a los integrantes de cada una de las cuatro culturas, extrapoladas exclusivamente al ámbito de la circulación vial; y no lo he dudado, aquí se plasman los datos extraídos de la misma.

En primer lugar, hay que destacar que los datos incluidos en ese libro incluían, a mi parecer importantes e interesantes registros, sobre todo “fiables” para incluirlos en este apartado, pues podía reflejar con datos objetivos la incidencia cultural o religiosa de los conductores que son sometidos a este tipo de pruebas.

En segundo lugar, porque de todos es sabido que una religión o cultura como la “musulmana” tiene prohibido directamente a través de los dichos de Dios “Alah” en el libro sagrado del Corán, no sólo el consumo de bebidas alcohólicas, sino también a todos aquellos que están directa o indirectamente relacionados con ellas: *“el que lo destila, quien lo bebe, el que lo transporta, quien lo sirve, quien lo vende, quien lo compra, etc.”*

Por tal motivo se ha realizado este pequeño estudio, para a través de los datos filiatorios (nombre y apellidos), recogidos en este libro de registro, poder determinar la cultura o religión predominante de los conductores de la ciudad

de Ceuta que son sometidos a esta prueba y la incidencia de la cultura musulmana en las mismas.

El periodo de estudio comprende desde enero de 2010 hasta el 9 de abril de 2014. Esta investigación va a ir dirigida a conocer la cantidad de pruebas que se han realizado, la cultura o religión de las personas que han sido sometidas a las mismas, su sexo, la nacionalidad y el tipo de vehículo que conducían.

Se han asignado tres parámetros para encuadrar los valores recogidos en las tasas de alcohol en aire espirado, cumplen los siguientes criterios generales:

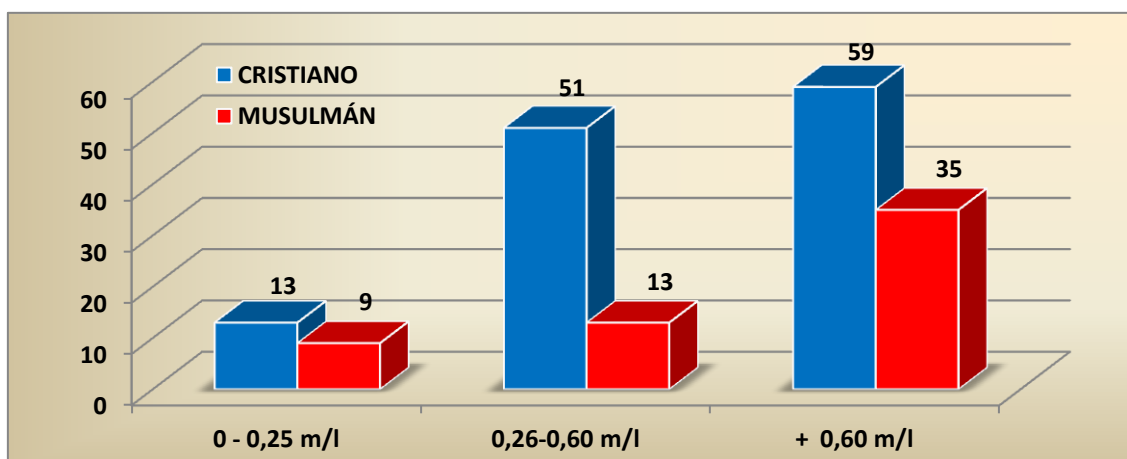
- 0 - 0,25 m/l: tasa de alcohol negativa, ya que no rebasa los límites autorizados.
- 0,26-0,60 m/l: tasa de alcohol positiva, infracción administrativa.
- + 0,60 m/l: tasa de alcohol positiva, delito contra la seguridad vial, tipificado en el artículo 379.2 del C.P.

Pruebas de alcoholemia “en aire espirado” realizadas en el gabinete de atestados de la policía local de Ceuta, durante el periodo “enero 2010 a abril 2014”, según:

**Cultura de los implicados.**

CULTURA	0 - 0,25 m/l		0,26-0,60 m/l		+ 0,60 m/l		TOTAL	
CRISTIANO	13	59 %	51	80 %	59	63 %	123	68 %
MUSULMÁN	9	41 %	13	20%	35	37 %	57	32 %
TOTAL	22	12.2 %	64	35.6 %	94	52.2 %	180	

○ Valores de referencia para el %, del total de valores asignados.



➤ **Gráfico 1:** de todas las pruebas realizadas, el 12% de estas dieron un resultado negativo; algo más del 35% arrojaron un resultado positivo con infracción administrativa (los valores de referencia entre 0.26 y 0.6 m/l); mientras que más de la mitad de las pruebas realizados (el 52%) culminaron con una detención tipificada en el artículo 379.2 del C.P.

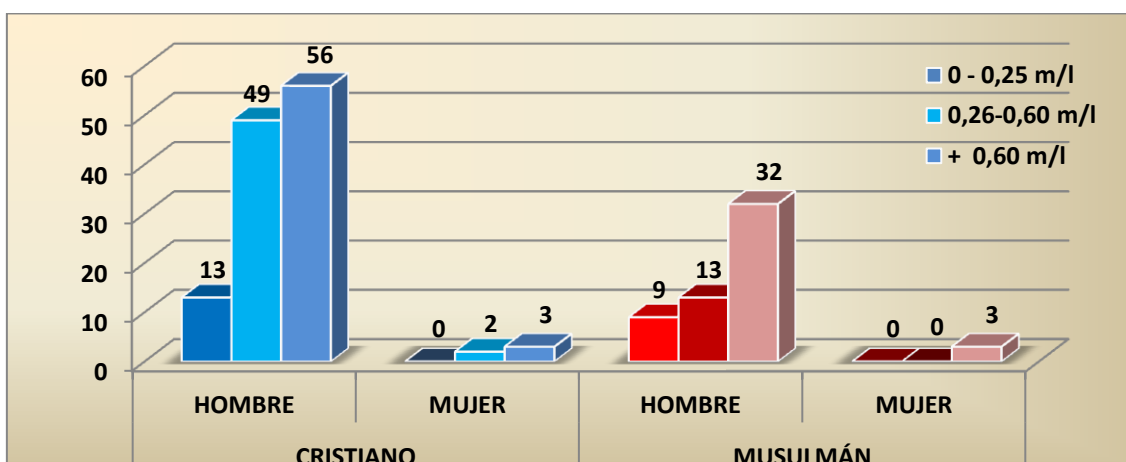
*En lo referente a la cultura de los conductores que dieron como resultado positivo, cabe destacar que en los valores comprendidos entre los 0.26 y los 0.6 m/l; el 80 % de los conductores implicados eran cristianos y el resto (el 20 %) corresponden a musulmanes. En cuanto a las tasas de alcohol superiores a 0.60 m/l, el 63% corresponde a conductores cristianos y el 37% a musulmanes.*

Pruebas de alcoholemia “en aire espirado” realizadas en el gabinete de atestados de la policía local de Ceuta, según:

**Cultura y sexo de los implicados.**

PERIODO	CULTURA	SEXO	0 - 0,25 m/l		0,26-0,60 m/l		+ 0,60 m/l		TOTAL	
ENERO 2010 A ABRIL 2014	CRISTIANO	HOMBRE	13	59%	49	77%	56	60%	118	65%
		MUJER	0	0	2	3%	3	3%	5	3%
ABRIL 2014	MUSULMÁN	HOMBRE	9	41%	13	20%	32	34%	54	30%
		MUJER	0	0	0	0	3	3%	3	2%
TOTAL			22		64		94		180	

○ Valores de referencia %, el total de pruebas realizadas para cada valor asignado.



➤ **Gráfico 2:** en cuanto a las pruebas de alcohol realizadas distribuidas por cultura y sexo, destaca el hombre cristiano obtiene unos datos. En lo que a hombres se refiere y en los valores de referencia (0.26-060m/l), el hombre cristiano con un 77% destaca sobre los musulmanes con un 20%; en las pruebas con valores (+ de 0.60m/l), el conductor cristiano obtiene un 60% mientras que el musulmán un 34%; en cuanto a las mujeres decir que su implicación es relativamente baja, en los valores (0.26-0.60 m/l) no hay referencias de ninguna prueba realizada a conductoras musulmanas, y sólo 2 a conductoras cristianas; lo que si destaca es en los valores (+ de 0.6 m/l) que ambas conductoras con tres pruebas obtengan los mismos resultados.

Pruebas de alcoholemia “en aire espirado” realizadas en el gabinete de atestados de la policía local de Ceuta, durante el periodo “enero 2010 a abril 2014”, según:

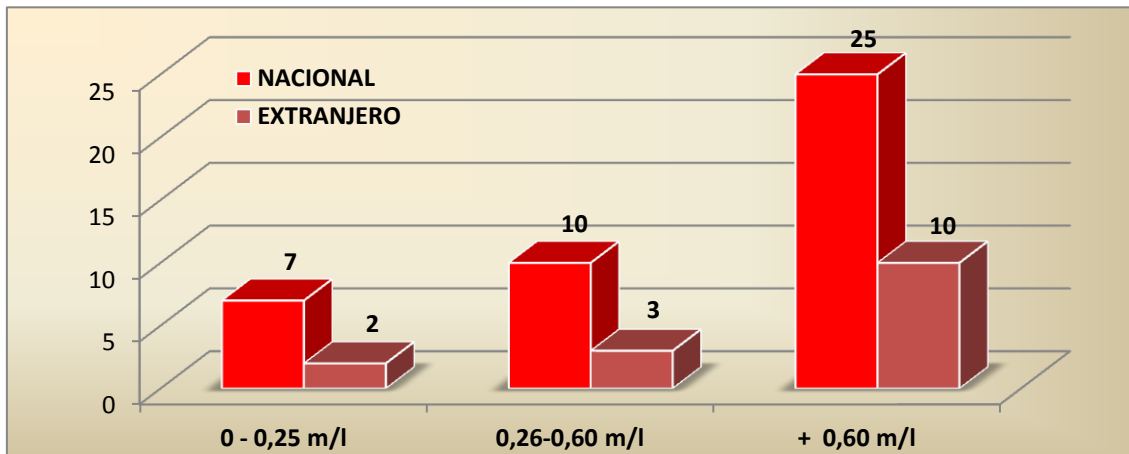
**Cultura musulmana y nacionalidad de los implicados.**

MUSULMÁN	0 - 0,25 m/l		0,26-0,60 m/l		+ 0,60 m/l		TOTAL	
NACIONAL	7	78 %	10	77 %	25	71 %	42	74 %
EXTRANJERO	2	22 %	3	23 %	10	29 %	15	26 %
TOTAL	9		13		35		57	

○ Valores de referencia %, el total de pruebas realizadas para cada valor asignado.

➤ **No hay ninguna mujer musulmana extranjera que haya sido sometida a las pruebas de alcoholemia.**





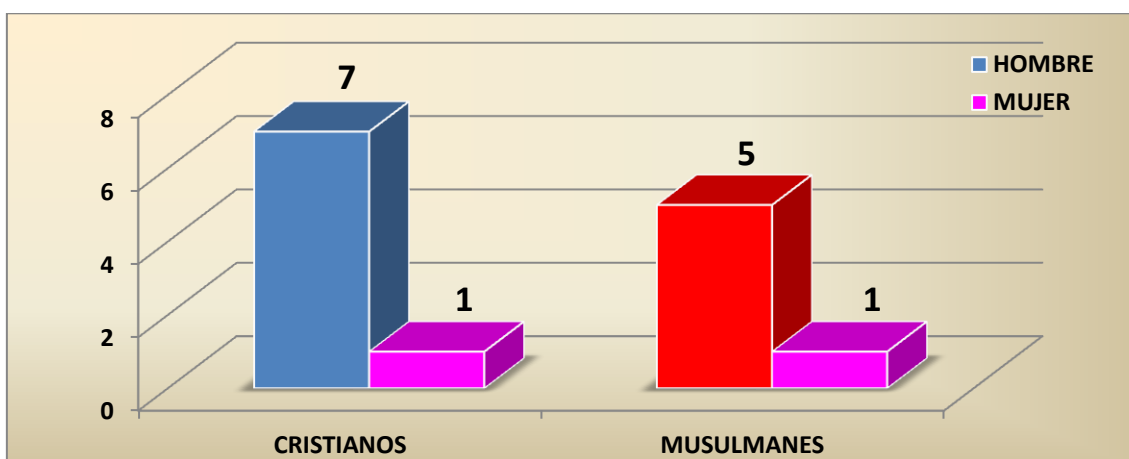
➤ **Gráfico 3:** en cuanto a las pruebas de alcohol a conductores musulmanes, he querido hacer una distinción entre los musulmanes residentes en Ceuta y los que acceden desde Marruecos a esta Ciudad. En lo que a los valores de referencia (0.26-060m/l), el musulmán nacional destaca con un 77%, frente al 23 de los extranjeros; en las pruebas con valores (+ de 0.60m/l), los valores se ajustan un poco más alcanzando los nacionales poco más del 70% y los extranjeros casi el 30%. En lo que a mujeres se refiere, las mujeres musulmanas extranjeras no han sido sometidas a la prueba de alcoholemia.

Pruebas de alcoholemia “en aire espirado” realizadas en el gabinete de atestados de la policía local de Ceuta, durante el periodo “enero 2010 a abril 2014”, según:

cultura, sexo y con valores superiores a 1,00 m/l.

SEXO	CRISTIANOS		MUSULMANES		TOTAL	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
HOMBRE	7	50 %	5	35.7 %	12	85.7 %
MUJER	1	7.1 %	1	7.1 %	2	14.3 %
TOTAL	8	57 %	6	43 %	14	

○ Valores de referencia %, el total de pruebas realizadas para cada valor asignado



➤ **Gráfico 4:** en apartados anteriores destacamos como al conducir con una determinada tasa de alcohol, multiplicaba la posibilidad de estar implicado en un accidente de tráfico; pues bien, he querido conocer cuál es el índice de conductores que fueron requeridos para realizarle la prueba de alcoholemia y obtuvieron unos valores superiores a 1m/l. pues bien el 8% de las pruebas realizadas han superado estos valores. Por cultura o religión de los conductores (hombres) destaca una gran igualdad entre los cristianos y musulmanes con 7 y 5 respectivamente de estas pruebas; igualmente destaca la igualdad en pruebas superiores a estos valores en conductoras (mujeres) pues tanto cristianas como musulmanas con 1 prueba obtienen el mismo valor.

## CONCLUSIONES DEL ESTUDIO

- Se han estudiado 180 pruebas de alcoholemia.
- 172 corresponden a *hombres* y 8 a *mujeres*.
- Sólo hay implicados integrantes de las *culturas cristiana y musulmana*.
- 123 pruebas (el 68%) corresponden a integrantes de la *cultura cristiana* (118 a hombres y 5 a mujeres).
  - ✓ 13 de estas pruebas arrojaron un resultado inferior a 0,25 m/l; es decir, con un resultado negativo (todas las pruebas practicadas fueron a hombres cristianos).
  - ✓ 51 de estas pruebas dieron un resultado positivo (conducían con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0.25m/l); 49 fueron practicadas a hombres cristianos y 2 a mujeres.
  - ✓ 59 de las pruebas practicadas a cristianos constituyeron un delito tipificado en el artículo 379.2 del C.P. (56 de estos detenidos fueron hombres y 3 mujeres)
- 57 pruebas (el 32%) corresponden a integrantes de la *cultura musulmana* (54 a hombres y 3 a mujeres).
  - ✓ 9 de estas pruebas arrojaron un resultado inferior a 0,25 m/l; es decir, con un resultado negativo (todas las pruebas practicadas fueron a hombres musulmanes). 2 de estas pruebas le fueron practicadas a musulmanes extranjeros.
  - ✓ 13 de estas pruebas dieron un resultado positivo (conducían con una tasa de alcohol en aire espirado superior a 0.25m/l); todas las pruebas practicadas fueron a hombres musulmanes. 3 de estas pruebas le fueron practicadas a musulmanes extranjeros.
  - ✓ 35 de las pruebas practicadas a cristianos constituyeron un delito tipificado en el artículo 379.2 del C.P. (32 de estos detenidos fueron hombres y 3 mujeres). 10 de estas pruebas le fueron practicadas a musulmanes extranjeros.

- Otros datos de interés recogidos en el estudio:
  - ✓ *97 de estas pruebas fueron practicadas a conductores de turismos. 1 de ellas a un taxista que arrojó un resultado de (0,76-0,77 m/l).*
  - ✓ *5 a conductores de ciclomotores.*
  - ✓ *1 a conductor de motocicleta.*
  - ✓ *Y en el resto no se especifica el tipo de vehículo que conducían.*
- Valores máximos en las tasas de alcohol recogidas:
  - ✓ *La tasa más alta en conductor hombre cristiano ha sido: 1,16 – 1,14 m/l.*
  - ✓ *La tasa más alta en conductor mujer cristiana ha sido: 1,22 – 1,10 m/l.*
  - ✓ *La tasa más alta en conductor hombre musulmán ha sido: 1,25 – 1,23 m/l.*
  - ✓ *La tasa más alta en conductor mujer musulmana ha sido: 1,25 – 1,20 m/l.*



## 4. DISCUSIÓN Y CONCLUSIONES.

### 4.1.DISCUSIÓN.

#### 4.1.1.Principales discusiones en relación a la bibliografía previa de las hipótesis planteadas.

Las cifras más relevantes se encuentran en las siguientes variables, que al ser analizadas internamente y/o cruzadas, arrojan datos interesantes que enumero a continuación y apoyo con fuentes bibliográficas que permiten mejorar la discusión del trabajo y los resultados obtenidos:

#### **Género:**

La proporción hombres–mujeres ha permanecido estable en una proporción 51%-49% durante el período 2000-2012.

La proporción de hombres conductores (74,27% en 2002) con respecto a la de mujeres que conducen, disminuye hasta el 66,1%, mientras que la de mujeres aumenta hasta el 33,9% para el año 2012.

Los implicados en accidentes de tráfico fueron 76,3% hombres y 22,5% mujeres, con un porcentaje residual de sujetos cuyo sexo resulta indeterminable (fugados) del 1,26%.

#### **Parque automotor:**

Incremento del 29,1% del parque entre el año 2000 y el 2012. En vehículos de turismo, específicamente, el aumento fue de aproximadamente el 70% del parque automotor; en motocicletas del 88,4%; 33,3% de aumento en ciclomotores y 192% en otros vehículos, mientras que (concretamente en cuanto a medios de transporte público colectivo) se presenta un decrecimiento del 3,4% en autobuses.

En este lapso se pasa de 656 (2002) a 759 (2012) vehículos matriculados por cada 1000 habitantes, lo cual representa un aumento global del 15,7% de este indicador en los 13 años de estudio. Esto contribuye a explicar la creciente problemática del aumento de atascos y carencia de estacionamientos adecuados (en calidad y cantidad) para los vehículos,

sumada al insuficiente desarrollo viario y el reducido crecimiento del parque automotor destinado al transporte público, en comparación con el aumento considerable del vehículo particular o privado.

### **Accidentes**

En el período de tiempo 2000-2012 tuvieron lugar un total de 15.237 accidentes (reportados), que implicaron a su vez a 28.191 personas, es decir, a 1,85 individuos por accidente registrado y, si se tiene en cuenta que la ciudad cuenta con aproximadamente 85.000 habitantes, han involucrado potencialmente a cerca del 30% (casi uno de cada tres habitantes) en este período de 13 años, independientemente de la gravedad del evento ocurrido.

### **Religión**

Del total de implicados en accidentes de tráfico, se encontró una proporción de 49,8% de cristianos; 49,7% de musulmanes y 0,5% de individuos de otras culturas o religiones.

La trayectoria de las tasas comparativas de implicados en accidentes de tráfico, a pesar de ser en promedio similar entre los grupos mayoritarios (cristianos y musulmanes), ha tendido a cambiar. En el lapso de los años (2000-2007), la tasa de implicados cristianos era ligeramente mayor que la de musulmanes, y a partir del año 2008 (hasta el 2012) la tasa es mayor para los musulmanes (ver Gráfica 7).

### **Género\*Religión**

Para el caso de cristianos y musulmanes, hay diferencias sustanciales en la implicación en accidentes de tráfico de acuerdo al género, pero la proporcionalidad hombre-mujer es prácticamente la misma en ambos grupos culturales; los hombres cristianos aportan el 38,2% de los implicados y los hombres musulmanes el 38,7%. Las mujeres cristianas el 11,7% y las mujeres musulmanas el 11% del total. Los valores residuales se distribuyen entre los otros grupos sin haber una cantidad suficiente de individuos para asumir una proporción fiable (cada grupo oscila entre el 0,01 y 0,2% del total de implicados).

## **Religión\*tipología y hora**

En el caso de los accidentes simples, fortuitos, múltiples y atropellamientos, la tendencia es mayor para los hombres musulmanes con respecto a los cristianos, al igual que en el caso de las mujeres. Sin embargo, teniendo en cuenta la comparación entre los dos grupos religiosos, la proporción de musulmanes es ampliamente mayor que en el caso de los cristianos, si se tiene en cuenta la alta similitud en cuanto a la densidad poblacional.

Sin embargo, existe una tendencia diferencial relacionada con la franja horaria en que ocurren los accidentes; hay una mayor proporción en el turno de mañana y horas diurnas de accidentes que implican cristianos, mientras que (si bien en las tardes se observa cierta uniformidad) en las noches el grupo de musulmanes presenta una mayor prevalencia de involucramiento en accidentes de tráfico.

## **Edad\*religión\*implicación**

De acuerdo a los grupos etarios, en la franja de edad de 0 a 14, la cultura musulmana es la que alcanza los mayores registros de implicación y la cristiana una tendencia descendente, de manera comparativa; mientras que en los grupos residuales (otras religiones) no se observa ningún implicado; en la franja 15-24 años, se observa un 54% de implicación musulmana, frente al 45% de cristianos. Los otros grupos representan porcentajes minoritarios (menores al 1%).

En el caso de los adultos jóvenes, concretamente en la franja de 25-34 años, se presenta un 51% de implicación de miembros de la cultura musulmana y 47,6% cristiana. Los otros grupos sumados aportan aproximadamente el 0,5%. En la franja 35-44 años se presenta un 50,6% de implicación de cristianos y 49% de musulmanes, con 0,4% sumativo para los demás grupos culturales.

Con respecto a los adultos de edades medianas, se encuentra que: en la franja 45-54 años se observa una implicación del 56,7% en los cristianos y 43%

musulmanes, y 0,38% de otros grupos. En el grupo de 55-64 años la proporción es de 64,2% cristiano y 35,4% musulmán (0,36% otros).

Finalmente, en cuanto a los adultos mayores (mayores de 65 años) se encuentra una distribución de 73,5% implicados de cultura cristiana y 25,4% musulmana. Sólo un 1% corresponde a la hebrea. Los otros grupos no presentan implicaciones registradas en accidentes de tráfico.

En síntesis, se ha observado que la implicación de los grupos de menor edad (0 a 34 años) tienen una predominancia entre la población musulmana (en proporciones que van disminuyendo con el avance de la edad) con respecto a los cristianos. Los demás grupos, que pueden denominarse “datos residuales” debido a la baja frecuencia, presentan cifras (frecuencias y porcentajes) insuficientes para realizar cualquier afirmación certera al respecto, dado que no difieren sustancialmente de la proporción que representan entre la población. Con respecto a los implicados en accidentes de más de 35 años, se encuentra que no sólo el margen “cristiano\*musulmán” se reduce en los últimos años de la adultez temprana, sino que la proporción de cristianos aumenta sustancialmente respecto a la musulmana, esencialmente en los grupos de 45-54 años, 55-64 años y más de 65 años, de manera creciente en todos los casos mencionados.

### **Discusión sobre el cruce de variables**

Teóricamente, se puede discutir este conjunto de hallazgos sustentados en los datos como resultado de la influencia de variables asociadas a la cultura y, posiblemente, vinculadas al comportamiento viario de diferentes grupos de edad dentro de cada una de ellas. Con respecto al fenómeno de una implicación sustancialmente mayor de miembros de la comunidad musulmana de edades comprendidas entre los 0 y 24 años, un estudio reciente realizado en un país musulmán (Teherán) encontró que existen tres dimensiones del ámbito religioso-cultural potencialmente relacionados con el comportamiento viario de los jóvenes: la permanencia en la vía como causa del desarrollo de una actividad en ella (e.g. jugar o pasar el tiempo) sin las debidas precauciones de seguridad o atención; los comportamientos de protección planeados (que parten de la educación vial) y el cruce inseguro de calles y carreteras, que



aumenta el riesgo de ser atropellado (Nabipour et al., 2015). A pesar de que este estudio no realizó comparaciones entre diferentes grupos culturales o religiosos (lo cual permitiría establecer diferencias en la medida en que estos representan actitudes y comportamientos hacia la seguridad vial), sí encontró que los valores religiosos pueden ayudar (positivamente) a mejorar la adherencia a las normas y promover la seguridad vial entre los jóvenes musulmanes.

En cuanto a la disminución de la accidentalidad relativa entre musulmanes después de la edad de 45 años, en donde la implicación empieza a ser primordialmente de miembros de la cultura cristiana, podría decirse a modo hipotético que la aprehensión a los imaginarios y valores religiosos que profesa activamente la comunidad musulmana. Algunas investigaciones recientes plantean que la *religiosidad intrínseca* (apego a los valores y la praxis activa de su religión) está relacionada con el autocontrol y el apego a las normas de diferentes grupos culturales (Klanjsek, Vazsonyi & Trejos-Castillo, 2012). Esto podría repercutir, por qué, no, en el desarrollo de comportamientos viales más prudentes, empáticos y auto-regulados que en el caso de los grupos cuya praxis religiosa es más moderada o tendiente a la independencia de los contextos vial y religioso. Sumado a ello, es posible que exista una exposición al riesgo diferencial en los conductores de mayor edad dentro de la comunidad cristiana, teniendo en cuenta que, no obstante las diferencias idiosincráticas, los procesos de deterioro sensoriomotriz propios del envejecimiento afectan indistintamente a los miembros de todos los grupos.

Así como las diferencias en las creencias, rituales y valores de grupos étnicos, religiosos y/o culturales pueden explicar diferencialmente la adquisición de roles, comportamientos e imaginarios en casi todos los contextos de la esfera social, algunos autores plantean que cuestiones tan complejas como el comportamiento de consumo y la toma de decisiones en general (Mathras, Cohen, Mandel & Mick, 2014). En el contexto del tráfico, esta influencia puede significar la asunción de (por ejemplo) mayores o menores riesgos al conducir o circular como peatón, actitudes más favorables o desfavorables a los comportamientos que afectan la seguridad vial (e.g. conducir habiendo consumido alcohol, conducir agresivamente) y, por supuesto, los resultados

expresados en tasas de siniestralidad vial, que claramente están influenciados por el comportamiento humano. Esta *diferencialidad* está también relacionada con cómo perciben los diferentes grupos culturales o religiosos la seguridad vial, qué tanta importancia tiene para ellos y qué tanto énfasis en ella se hace – por ejemplo- en sus espacios de formación cultural y espiritual.

De acuerdo con investigaciones que, entre otros factores, han evaluado la influencia de la filiación religiosa con respecto a la probabilidad de sufrir accidentes de tráfico, existen evidencia de la asociación entre la religión practicada (y los imaginarios, prácticas que esta conlleva) y la incidencia de los accidentes de tráfico en estos grupos de individuos. Factor, Mahalel & Yair (2008) encontraron en un estudio reciente realizado en Israel (país en el que convergen distintas culturas y grupos étnicos y religiosos) que los grupos de musulmanes y derivados del judaísmo son aquellos que, comparados con los de filiación cristiana, representan una mayor probabilidad estadística de sufrir accidentes como usuarios viales, debido, entre otras circunstancias, a la educación y el acceso a la información que tienen algunos grupos culturales con respecto a otros, incluyendo el tipo de información que reciben, si tiene alguna injerencia en lo religioso y/o restricción a miembros de la comunidad, como pudiese ocurrir por ejemplo en asuntos de género o clase social (Factor, Mahalel & Yair, 2008).

Según Moran, Baron-Epel & Assi (2010), las estrategias de educación, formación y fomento de la seguridad vial en general pueden (y deben) tomar en cuenta las diferencias idiosincráticas de los diferentes grupos religiosos, sobre todo si confluyen en un mismo espacio geográfico, para maximizar las potencialidades a nivel de prevención y atención de los accidentes de tráfico desde el cambio cultural. En este sentido, el ambiente cultural y su adecuación a la promoción de la seguridad vial resulta indispensable y, en otras palabras, es un factor crucial para la reducción de los comportamientos, actitudes y factores “problemáticos” que involucran específicamente a cada grupo étnico o cultural.

Los accidentes de tráfico están alcanzando proporciones pandémicas en algunos países de África, se han convertido en la principal causa de muerte y

discapacidad en estos países, “cada día miles de personas mueren o resultan heridas en las carreteras. Hombres, mujeres o niños al caminar, ir en bicicleta a la escuela o al trabajo, jugando en las calles, al emprender viajes, etc., nunca volverán a casa, dejando atrás familias y comunidades destrozadas. Millones de personas se pasan largas semanas en el hospital después de graves accidentes y muchos nunca serán capaz de vivir, trabajar o jugar como solían hacerlo antes”. Mientras se prevé que disminuyan un 27% los accidentes de tráfico en los países desarrollados del mundo en 2020, se estima que aumentará en un 83% en los países de bajos y medianos ingresos (informe de la OMS, 2004).

En la actualidad, las fatalidades del tráfico son una de las principales causas de muerte y discapacidad en el mundo. La OMS, las ha descrito como “*epidemias ocultas*” y tienen la previsión de que van a ser la quinta causa de muerte a nivel mundial y la segunda causa principal de la discapacidad en muchos países en desarrollo para el año 2030 (Murray y López, 1996).

En la bibliografía consultada, *numerosos son los estudios de investigación sobre cultura/religión y seguridad vial*, encaminados a examinar las normas y tradiciones que se asocian con las actitudes y comportamientos de los conductores en los accidentes de tráfico. La mayoría de estos estudios, provienen de *sociedades poco desarrolladas vialmente* (malas infraestructuras, ineficaz señalización, escasa seguridad en los vehículos, etc.), donde al contrario de lo que se viene reflejando en países desarrollados (bajada del número de la accidentalidad); se incrementan cada vez más. Por ejemplo, en un *estudio* realizado en *Jordania* a trabajadores del sector del transporte, para examinar las causas o los responsables del aumento considerable de víctimas en accidentes de tráfico, destacaron que, el 63% de los conductores encuestados, se consideraban ellos como los responsables; mientras que alrededor del 65%, consideraban como principales responsables de la accidentalidad al *Gobierno* (instituciones y policía). Con relación al gobierno, los conductores se quejaban de las malas condiciones de las vías (muchos baches); la deficiente señalización; la alta densidad de vehículos; la falta de equidad de la policía de tráfico en función del tipo de conductor; etc., con respecto a ellos, destacaban, la escasa formación o preparación necesaria

para obtener el permiso de conducir y sobre todo la *falta de cultura en seguridad vial*, para (Cooper, 2000), la cultura de la seguridad vial es promover conductas y normas de seguridad y un compromiso específico o propósito institucional, encaminados a reducir tanto el número de accidentes de tráfico como las víctimas que en ellos se producen; con respecto a los *conductores*, destacan, las malas condiciones laborales (muchas horas al volante, alta competitividad en el sector, altísima ocupación de viajeros, etc.), la antigüedad de los vehículos, el tipo de cultura y el estilo de vida también influye fuertemente en los comportamientos de riesgo de estos individuos y el estrés. El trabajo bajo presión conduce al estrés y a la fatiga, factores de riesgo que se consideran causantes de muchos accidentes de tráfico (Mayo de 2011; Taylor & Dorn, 2006; Tse, Flin, Y Mearns, 2006). El estrés del conductor puede ser experimentado en dos niveles (cf. Gulian, Matthews, Glendon, Davies, y Debney, 1989; Matthews, Dorn, Hoyes, Davies, Glendon, & Taylor, 1998), en primer lugar, el estrés resultante de situaciones provocadas por eventos específicos (cumplir unos objetivos a corto plazo) y el segundo nivel proviene de largas horas de exposición a situaciones de tráfico difíciles que afecta cognitivamente, emocionalmente y fisiológicamente (Hennessy y Wiesenthal, 1997; Kontogiannis, 2006). Este estrés puede dar lugar a la ira y a la agresividad en la conducción (Abdu, Sinar, y Meiran, 2012; Sinar, 2007). Pero para cambiar la cultura de la seguridad vial, deben tenerse en cuenta las características especiales de la sociedad, tales como la situación socioeconómica, la demografía, la cultura, el medio ambiente, el tráfico y las leyes (Bener, Jadaan, Al- Mulla, Bensiali, y Abu-Zidan, 2003; Cooper, 2000; Hofstede, 2001; Koushki, Bustan, y Kartam, 2003; Özkan, Lajunen, Chliaoutakis, Parker, y Summala, 2006a; Xie y Parker, 2002).

En el mismo sentido, otro interesante artículo examina la relación entre la religión/creencia y el carácter de la seguridad vial en Nigeria. En primer lugar, muchos conductores creen en los poderes mágicos, llevan amuletos en sus vehículos para que los protejan de accidentes o que milagrosamente los salven en caso de verse involucrado en uno de ellos; es una *creencia popular*, el pensar, que su comportamiento imprudente en la carretera no va a tener consecuencias negativas si no están predestinados a ello. Según Giraldo Idris;

"los africanos y, de hecho, los nigerianos se han engañado al creer que el accidente de tráfico es un *elemento integral del destino* humano". Para Ezenwa, "actos inseguros (como la imprudencia, la conducción peligrosa, conducir sin licencia, el exceso de velocidad, el alcoholismo, malos hábitos en los peatones, etc.) constituyen las principales causas de de la accidentalidad en Nigeria".

Este documento examina una serie de *defectos* de la sociedad nigeriana, que son causas directas de la accidentalidad; el *primer defecto* que destaca es una anarquía ética y moral en la conducción, es decir, no hay ley o no puede ser controlada por ella, esto se manifiesta en una variedad de malos hábitos en la conducción (uso del teléfono móvil, conducir a edades muy tempranas sin permiso, la escasa dificultad para obtener el permiso, la desconsideración con otros conductores, el desorden y la confusión en la conducción y conducir bajo la influencia del alcohol o drogas). El *segundo defecto*, es la impaciencia en la carretera, se dice que los nigerianos son generalmente gente paciente y amable hasta que se ponen al volante de un vehículo, de repente se convierten en poseídos, dispuesto a jurar y maldecir a la menor provocación; exceso de velocidad, adelantamientos peligrosos, estacionamientos prohibidos, etc., son algunas demostraciones. El *tercer defecto*, es el egocentrismo y la arrogancia de los conductores; la Comisión Federal de la Seguridad Vial (FRSC) destaca que "muchos conductores piensan que cuando conducen vehículos oficiales (del gobierno, con matrícula diplomática) pueden conducir imprudentemente (a cualquier velocidad, sin ceder el paso, etc.); además, cuanto más grande o llamativo sea el vehículo, tendrá prioridad en la circulación". El *cuarto defecto*, es la falta de sentido común (personas que conducen por la noche sin alumbrado; no respetar la señalización que aviso de peligro por accidentes; circular a gran velocidad en condiciones adversas, lluvia, niebla, polvo, etc.). El *quinto defecto*, es la prisa y el descuido; Faseyi, dice que "el principal problema que tienen los nigerianos, es la *prisa*; por lo general quieren llegar a su destino, incluso antes de ponerse en marcha". Según Afamdi O. Ezenwa, actos inseguros como la conducción peligrosa o imprudente; conducir sin licencia, el exceso de velocidad, el alcoholismo, la defectuosa actitud de los peatones, o la sobrecarga y el exceso

de velocidad con los pasajeros a bordo; así lo demuestran. La conclusión de este artículo, indica que la sociedad nigeriana está indudablemente infestada de creencias supersticiosas por un lado y por otro, acosado de defectos en cuanto al carácter manifestado en los malos hábitos de conducción y que son los causantes de las graves calamidades que se derivan de los accidentes de tráfico.

Otro estudio, realizado en Krobo (al este de Ghana), investigó los factores individuales y situacionales determinantes en la accidentalidad de este distrito. Trece conductores participaron en entrevistas cara a cara y en grupos de discusión al objeto de estudiar la percepción del riesgo, las actitudes, comportamientos y toma de decisiones en la circulación vial. Entre las causas determinantes que reflejaron, destacan (las malas condiciones de la vía y de los vehículos; la mala señalización de las carreteras; una deficiente formación de los conductores, irregularidades para obtenerlas y las *creencias fatalistas*).

Entre los numerosos estudios revisados, se centra en la creencia de la superstición, la religión y la cultura como factores asociados a los accidentes y al comportamiento de los usuarios en las carreteras. J.S. Baker (2002), definía el accidente de tráfico como "*Un hecho, suceso o acontecimiento inesperado o impremeditado, que contiene un elemento de azar o probabilidad y cuyos resultados son indeseables o infortunados*". La evidencia muestra que lo religioso y las creencias culturales tienen una influencia significativa en lo que las personas piensan y hacen (Osafo, Knizek, Akotia, y Hjelmeland, 2011; Rashid y Ibrahim, 2008). El fatalismo, generalmente se define como la creencia de que una persona no tiene el control sobre las circunstancias externas y que su vida se determina a través de una providencia divina (Hazen y Ehiri, 2006). Otro estudio en Pakistán sobre creencias fatalistas y accidentes de tráfico, atribuyen entre otros, al mal de ojo; al uso de la magia negra por rivales o enemigos; al destino; a que es una prueba de vida o un martirio, etc., como causas vinculadas a la causación de los accidentes de tráfico. Como conclusión este estudio destaca que, es una "sabiduría aceptada" que los accidentes de tráfico, se producen en la misma forma que otras desgracias naturales como las inundaciones, terremotos o rayos y que son, por lo tanto, imprevisibles, incontrolables e inevitables, ya que son la voluntad de Dios o el

resultado de otras fuerzas sobrenaturales. Estas creencias fatalistas, son la creencia de que los sucesos son predeterminados e inevitables, lo que afecta a la interpretación de eventos de choque y personas que llevan a tomar más riesgos y medidas de seguridad desprecio (Hazen y Ehiri, 2006).

Otros estudios en países africanos como Nigeria, Costa de Marfil y Sudáfrica (Kouabenan, 1998; dixey, 1999; Peltzer & Renner, 2003; Peltzer, 2004) concluyeron que el fatalismo también puede ser una barrera potencial para la mejora de la seguridad vial, especialmente para evitar comportamientos que perjudican la salud. Las creencias fatalistas (en poderes místicos y supersticiones) parecen influir en la asimilación del peligro de estar implicado en un accidente: asumen más riesgo, conducen de modo negligente y, en consecuencia, aceptan la inevitabilidad de los siniestros. Hay un solapamiento conceptual entre el fatalismo y la superstición. La superstición se puede definir como "una creencia o práctica que resulta de la ignorancia, el miedo a lo desconocido, la confianza en la magia o el azar, o una falsa concepción de la causalidad" (Foster & Kokko, 2009, p.31).

Frente a esta conceptualización fatalista, los especialistas en seguridad vial, y cada vez más personas, consideran que el accidente de tráfico es un problema más de salud, por tanto consecuencia de un proceso, prevenible, evitable y controlable (Montoro, Toledo, Lijarcio y Roca, 2006; Montoro, Roca y Tortosa, 2008; Roca y Tortosa, 2008; Tortosa, Civera y Montoro, 2007; Tortosa, Civera, Montoro y Roca, 2008). Esta no aceptación racional de la inevitabilidad de los siniestros y el hecho de que la mayor parte parecen producirse por fallos humanos llevó a un alianza entre las ciencias de la salud (la Psicología, las ciencias jurídicas y las tecnológicas) para la prevención de comportamientos viales de riesgo, que asumieron y potenciaron todos los países desarrollados del mundo, y España muy singularmente (Barjonet y Tortosa, 2001; Tortosa y Montoro, 2002; Tortosa, Barjonet, Civera y Montoro, 2003; Serra y Tortosa, 2003; Tortosa, Barjonet, Egido y Civera, 2009). No obstante, y pese a la importancia de esos factores, existe un generalizado acuerdo entre los estudios científicos sobre el hecho de que es el factor humano el elemento que permite explicar una gran mayoría de los accidentes de tráfico (Tortosa, Montoro y Roca, 2007, Montoro y Roca, 2007). En definitiva, los científicos lo tienen claro:

las personas son las principales causas, con sus errores (involuntarios) y sus infracciones (voluntarias), ya que facilitan la aparición de conductas concretas arriesgadas que desembocan en accidentes de circulación (Treat y cols., 1979; Evans, 2004; Underwood, 2005; Elvik, Hoye, Vaa y Sorensen, 2009; Tortosa, Civera, Serra y Ozcoidi, 2009).



#### 4.2. CONCLUSIONES QUE PODEMOS SACAR DESDE UN PUNTO DE VISTA TEÓRICO – PRÁCTICO.

Mucho tiempo ha transcurrido desde que empecé a gestionar esta investigación (enero de 2012); mucho trabajo realizado; muchísima información recopilada y ahora llega el momento más complicado, extraer unas conclusiones que confirmen o desmientan las hipótesis planteadas en este estudio.

En primer lugar, me gustaría destacar la *dificultad* que he tenido para poder obtener un registro lo más preciso posible de las personas que componen cada una de las cuatro culturas que conviven en la ciudad de Ceuta y que son el objeto del estudio, ya que *no existe un censo oficial* que indique fielmente el número de personas que componen cada una de ellas. De todas formas y tras consultar varias fuentes, creo que he logrado obtener unos datos de población bastante fiables y que van a resultar significativos para poder confirmar o desmentir el objeto principal de esta investigación: *si existe o no una influencia cultural/religiosa en la implicación de los accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta.*

A continuación se detallan los *datos de población* (media aritmética) que van a servir de base para analizar los coeficientes de participación obtenidos para cada comunidad cultural/religiosa en función de su censo poblacional.

Trabajaré con una población media de 77.496 *habitantes*, de los cuales 39.598 son *hombres* y 37.598 *mujeres*. Los datos obtenidos para cada comunidad cultural/religiosa son: la *comunidad cristiana* está representada por 43.088 personas (55.6%), de estos 25.853 son hombres y 17.235 mujeres; la *comunidad musulmana* por 31.851 (41.1%), de estos 19.111 son hombres y 12.740 mujeres; la *comunidad hebrea* por 1.007 personas (1.3%), de estos 604 son hombres y 403 mujeres; la *comunidad hindú* por 775 personas (1%), de estos 465 son hombres y 310 mujeres y la *comunidad china* por 46 personas (0.06%), de estos 28 son hombres y 18 mujeres.

En otras ocasiones, voy a utilizar también, el número de *conductores* inscritos en la Jefatura Local de Tráfico de la ciudad de Ceuta, según esta hay 45.298 conductores inscritos, de estos 31.777 son *hombres* (el 70%) y 13.521 *mujeres* (el 30%).

Estos datos de población y conductores, me van a servir de base para despejar las distintas hipótesis planteadas en esta investigación, es decir, *analizar el coeficiente de participación* de cada comunidad cultural/religiosa en función del número de personas la componen y comprobar si la pertenencia o no a una comunidad cultural/religiosa está relacionado o *influye a la hora de estar implicado* en un accidente de tráfico.

#### 4.2.1. Nivel de accidentalidad de la ciudad autónoma de Ceuta.

Durante el periodo de estudio 15.237 han sido los *accidentes* que se han analizado y 28.191 los *implicados* en los accidentes, de estos 21.500 pertenecen al sexo *masculino*, 6.337 al *femenino* y 354 son los conductores *fugados* y de los que no se tienen datos.

Si tenemos en cuenta el número *total de accidentes* y el de la población ceutí, el *20% de la población* habría estado implicada en un accidente de tráfico durante el periodo de estudio (bien como conductor, peatón o pasajero); pero si analizamos los resultados atendiendo al número de *personas implicadas*, el *36% de la población* ha estado implicada en alguno de estos accidentes de tráfico; si además analizamos los datos según el sexo de los implicados, el *54% del sexo masculino* ha estado implicado en estos accidentes; mientras que el *sexo femenino* habría estado implicada en estos accidentes en un *17%*.

En segundo lugar, según la Jefatura Local de Tráfico de Ceuta, los *conductores* que figuran inscritos en esta Ciudad son 45.298; de estos 31.777 pertenecen al sexo masculino y 13.521 al sexo femenino.

En función de estos datos, el *61.5% de los conductores* habría estado implicado en alguno de estos accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta; si analizamos estos datos en función del sexo de los conductores, el *68% del sexo masculino* ha estado implicado en los accidentes analizados, mientras que el *sexo femenino* se habría visto implicada en estos accidentes en un *47%*.

En función de los datos relatados, *se puede concluir* que la ciudad de Ceuta se encuentra en un *nivel medio - alto* en cuanto a la accidentalidad en materia de tráfico, ya que si analizamos los 15.237 *accidentes* que se han producido en esta ciudad durante el periodo de estudio, esto quiere decir que al *año* se contabilizan de media 1.172 accidentes; 98 accidentes si lo contabilizamos por *meses* y 3.3 accidentes al *día*. Si este análisis se realiza en función de las *personas implicadas* en estos accidentes (28.191), 2.169 personas se ven involucradas al *año* en algún accidente; 181 personas si la contabilizamos al *mes* y 6 personas si lo analizamos al *día*.

#### 4.2.2. La pertenencia a una determinada cultura/religión, influye en la implicación de la accidentalidad de la ciudad autónoma de Ceuta.

Este es sin duda el *apartado principal de esta investigación*, según los datos analizados, *se puede afirmar que efectivamente el pertenecer a una u otra cultura influye a la hora de estar implicado en un accidente de tráfico*. En Ceuta como he relatado en multitud de ocasiones a lo largo de este estudio, conviven en este complejo mundo de la seguridad vial cuatro culturas, dos de ellas *mayoritarias (cristiana y musulmana)*, y otras dos *minoritarias (hebrea e hindú)*, pero también he querido incluir en esta investigación a una *minoría asiática* en creciente expansión que se está asentando en Ceuta, como es la comunidad *china*; igualmente he destacado que *no todas las culturas están compuestas por el mismo número de miembros*.

El *número de miembros* de cada cultura es *estimativo*, ya que *no existen datos reales u oficiales* que indiquen con una total fiabilidad cual es el número exacto de los miembros que componen cada comunidad cultural/religiosa.

Si analizamos los resultados de las comunidades mayoritarias, se observa que, el número de *implicados* en los accidentes de tráfico "*cristianos*" son (13.873) y el número de *miembros* que componen esta *comunidad* (43.088 personas), así que alcanzaría un *coeficiente de implicación del 32.2%*; y si lo comparamos con los implicados "*musulmanes*" (13.834) y el número de miembros de esa *comunidad* (31.851 personas), alcanzarían un *coeficiente de implicación de un 43.4%*. Por lo tanto se puede concluir que: el *pertenecer a la comunidad musulmana influye* a la hora de estar implicado en un accidente de tráfico en la ciudad de Ceuta si lo comparamos con la cristiana.

Dentro de las comunidades minoritarias, el número de *implicados* "*hebreos*" (49) y el número de miembros que componen esta *comunidad* (1.007 personas), alcanzaría un *coeficiente de implicación de un 5%*; si la comparamos con los implicados "*hindúes*" (44) y el número de miembros que componen esta *comunidad* (775 personas), alcanzaría un *coeficiente de implicación de un 5.7%*. Como se puede observar entre estas dos comunidades *no se observan diferencias significativas*.

También como he indicado, he querido incluir en este estudio (aunque no formen de momento comunidad alguna), a los implicados “*chinos*” (37) y el número de miembros que componen esta *comunidad* (46 personas), esta comunidad alcanzaría un *coeficiente de implicación superior a todas las comunidades estudiadas con un 80.4%*.

Pero este análisis sobre coeficiente de implicación, *no quiere decir que en todas las facetas relacionadas con la accidentalidad vial, se den los mismos resultados*. Por tal motivo se realiza seguidamente un análisis pormenorizado de implicación con todos los datos obtenidos, atendiendo a las *variables espacio-temporales, de género, de edad, por tipos y consecuencias de los accidentes*.

#### 4.2.3.El sexo de los implicados en general y en una determinada cultura/religión en particular, influye en la accidentalidad de la ciudad autónoma de Ceuta.

El número de implicados por *género* durante el periodo de estudio está claro, el 77.2% (21.500 implicados) eran *hombres* y el 22.8% (6.337 implicadas) eran *mujeres*.

Si tomamos como referencia el número de *conductores* inscritos en los registros de la Jefatura Local de Tráfico de Ceuta, el 68% de estos conductores “*hombres*” ha estado *implicado* en alguno de los accidentes ocurridos en la ciudad de Ceuta; mientras que en el caso de las conductoras “*mujeres*” habrían estado implicadas el 47%.

Si este análisis lo realizamos, teniendo en cuenta los datos de *población*, más del 54% de los *hombres* se ha visto involucrado en alguno de estos accidentes; mientras que en el caso de las *mujeres*, solo el 17% se habría visto implicada en estos.

Una vez concluido, de que *los hombres tienen una mayor implicación en los accidentes* de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta que las mujeres, toca analizar *si el sexo de los implicados y la pertenencia a una determinada cultura/religión tiene alguna influencia* en la implicación de estos accidentes.

Para encontrar un porcentaje lo más fiable posible (ya que no existe un censo oficial) voy a realizar una *media aritmética* con los datos obtenidos del padrón municipal, en cuanto a la *población* (hombres, el 51.1% y mujeres, el 48.9%) y los inscritos como *conductores* (hombres el 70% y mujeres el 30%). Pues bien teniendo en cuenta estos registros y realizando los cálculos aritméticos de cada población, los *hombres obtendrían el 60%* y las *mujeres el 40%*; de esta manera los datos de población que se van a emplear en este estudio, serán: *cristianos* (25.853 hombres y 17.235 mujeres); *musulmanes* (19.111 hombres y 12740 mujeres); *hebreos* (604 hombres y 403 mujeres); *hindúes* (465 hombres y 310 mujeres) y *chinos* (28 hombres y 18 mujeres).

En función de estos datos y con respecto a las dos comunidades mayoritarias, se pueden extraer las siguientes conclusiones:

En la *comunidad cristiana*, los “*hombres*” obtendrían una implicación del 41% y las “*mujeres*” el 19%; mientras que para la *comunidad musulmana*, los “*hombres*” obtendrían una implicación del 56% y las “*mujeres*” del 24%. Como se puede observar tanto los hombres como las mujeres de la comunidad musulmana obtienen mayores resultados, concluyendo que, *el género o sexo dentro de la comunidad musulmana, si influye a la hora de estar implicado en un accidente de tráfico en la ciudad de Ceuta.*

En lo que respecta a las comunidades minoritarias, los “*hombres*” *hebreos*, alcanzan una implicación del 7.5%, mientras que las “*mujeres*” lo hacen en un 1%; mientras que para los “*hombres*” *hindúes*, la implicación es del 7% y para las “*mujeres*” del 4%. Como se puede observar en la implicación del sexo masculino de ambas comunidades no se aprecian diferencias significativas, pero en el caso de las *mujeres* si se aprecia que las *hindúes* *tienen una mayor probabilidad a la hora de estar implicada en un accidente de tráfico.*

En lo que respecta a esta minoría asiática, asentada en esta Ciudad, los “*hombres*” tienen un altísimo coeficiente de implicación, con un 118% y las mujeres *chinas* el 22%.

#### 4.2.4. Existe alguna relación entre el incremento producido en los accidentes de tráfico estudiados y el pertenecer a una determinada cultura/religión.

Si analizamos de manera general los *accidentes de tráfico* ocurridos en la ciudad de Ceuta durante los años 2.000 (con 909 AT) y 2.012 (con 1.113 AT), estos *han sufrido un incremento del 22%*. Si este análisis, los realizamos teniendo en cuenta el sexo de los implicados, en el año 2.000 (hombres: 1.263 y mujeres: 325 implicados) y 2.012 (hombres: 1.447 y mujeres: 582 implicados), indican que los implicados *masculinos* han sufrido un *incremento del 15%*, mientras que las *femeninas* han obtenido un *incremento del 79%*.

Si tenemos en cuenta los datos extraídos del anuario estadístico de la DGT de 2012, sólo 8 provincias españolas figuran con un incremento positivo (Melilla: 97%; Álava: 70%; Girona: 44%; *Ceuta*: 22%; Tenerife: 21%; Granada: 18%; la Rioja: 11% y Tarragona: 2%); *Ceuta se encuentra en el cuarto puesto con un incremento del 22%*.

Si analizamos de manera específica el *incremento en función de la pertenencia a una determinada cultura/religión y el sexo* de los implicados, los datos que se obtienen son:

Dentro de las dos comunidades mayoritarias, la *comunidad cristiana* de manera general arroja un *incremento del 9%*, pero si tenemos en cuenta el incremento de los implicados distribuidos por sexos (*los hombres arrojan un incremento del: 0.1% y las mujeres: un 45%*); y en lo que respecta a la *comunidad musulmana*, esta obtiene un *incremento del 48%*, pero si tenemos en cuenta el incremento distribuidos por sexos (*los hombres arrojan un incremento del: 48% y las mujeres: un 116%*). De este análisis, se puede concluir que los componentes de *la comunidad musulmana tanto de modo general como a nivel de género han obtenido un incremento en cuanto a implicación muy superior que el de la comunidad cristiana*, llamando muchísimo la atención *el incremento de la mujer musulmana con un 116%*.

En lo que respecta a las comunidades minoritarias, la *comunidad hebrea* de manera general arroja un *decrecimiento 67%*, pero si tenemos en cuenta el incremento de los implicados distribuidos por sexos (*los hombres arrojan un*



*decrecimiento del: 67% y las mujeres: un decrecimiento del 100%); mientras que los integrantes de la comunidad hindú arrojan un índice del 0%, pero si tenemos en cuenta el incremento de los implicados distribuidos por sexos (los hombres arrojan un incremento del: 0% y las mujeres: un decrecimiento del 100%). Destaca que ambas culturas se han mantenido estables a lo largo de todo del periodo de estudio.*

Mientras que los datos de la *comunidad china* arrojan un *incremento del 100%* de manera general, pero si tenemos en cuenta el incremento de los implicados distribuidos por sexos (*los hombres arrojan un incremento del: 300% y las mujeres: un decrecimiento del 100%*).

#### 4.2.5. Existe alguna relación entre el mes del año en el que se han producido los accidentes de tráfico estudiados y el pertenecer a una determinada cultura/religión.

Si analizamos de manera general los *accidentes de tráfico* ocurridos en la ciudad de Ceuta y el *mes del año* en el que se han producido, se observa que el mes del año en el que se registran más accidentes de tráfico es: *marzo con 1.367 accidentes (9%)*; mientras que *diciembre* es el mes en el que menos con: *1.176 accidentes (8%)*.

Si este análisis, lo realizamos teniendo en cuenta el *sexo de los implicados*, los *hombres* tienen unos registros de implicación máximos en el mes de *marzo con 1.931* y *diciembre* el que menos con: *1.680* implicados; mientras que las implicadas *femeninas*, alcanzan sus mayores registros en el mes de *marzo con 590* y *agosto* el que menos con *468*.

Si analizamos de manera específica la posible *relación entre el mes del año* en el que se producen los accidentes y la *pertenencia a una determinada cultura/religión* y el *sexo de los implicados*, los datos que se obtienen son:

En cuanto a las dos comunidades mayoritarias, la *comunidad cristiana*, obtiene los mayores registros de implicación en el mes de *mayo* y *agosto* el que menos; en función del género, los *hombres* registran su mayor implicación en el mes de *mayo* y *septiembre* el que menos, mientras que las *mujeres* están más implicadas en los accidentes en el mes de *octubre* y *agosto* es el mes en el que menos implicación registran; por el contrario la *comunidad musulmana*, obtiene los mayores registros de implicación en el mes de *marzo* y *noviembre* es el que menos, en función del género, los *hombres* registran su mayor implicación en el mes de *agosto* y *diciembre* el que menos; mientras que las *mujeres* están más implicadas en el mes de *marzo* y *septiembre* el que menos. Como se puede observar *no hay datos significativos que indiquen si un mes determinado influye positiva o negativamente en alguna de las culturas*.

En cuanto a las comunidades minoritarias, para la *comunidad hebrea*, *julio* es el mes con más implicados y *abril* el que menos. Si este análisis lo realizamos en función del sexo de los implicados, los *hombres* registran su mayor implicación en el mes de *julio* y *abril* el que menos, mientras que las

*mujeres* reflejan una *escasa implicación*; por el contrario, para la *comunidad hindú*, *mayo* es el mes con mayor implicación y *febrero* el que menos; en cuanto al sexo de los implicados, los *hombres* registran su mayor implicación en el mes de *mayo* y *febrero* y *agosto* son los meses en los que menos implicación registran, en lo respecta a *las mujeres no existen diferencias significativas entre un mes u otro*.

En cuanto a la *comunidad china*, esta obtiene los mayores registros de implicación en los meses de (*abril y junio*) y (*enero, mayo, septiembre y diciembre*) los que menos. En función del sexo, los *hombres* registran su mayor implicación en los meses de (*abril, junio y agosto*) y *diciembre* el que menos; mientras que las *mujeres no registran datos significativos*.

#### 4.2.6. Existe alguna relación entre el día de la semana en el que se producen los accidentes de tráfico estudiados y el pertenecer a una determinada cultura/religión.

Si analizamos de manera general los accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta y el *día de la semana* en el que se han producido, se observa que el día de la semana en el que se registran más accidentes de tráfico es: el *viernes* con 2.505 accidentes (16%) y el *domingo* el que menos con 1.192 (8%). Si este análisis, lo realizamos teniendo en cuenta el sexo de los implicados, para los *hombres* el *jueves* es el día de la semana con más implicación y el *domingo* el que menos; mientras que las implicadas *femeninas*, alcanzan sus mayores registros los *miércoles* y el *domingo* cuando menos.

Si analizamos de manera específica la posible *relación* entre el *día de la semana* en el que se producen los accidentes y la *pertenencia a una determinada cultura/religión* y el *sexo de los implicados*, los datos que se obtienen son:

Dentro de las comunidades mayoritarias, para la *comunidad cristiana* los *viernes* es cuando más implicación registra, mientras que los *domingos* el día que menos; en cuanto al sexo de los implicados, los *hombres* cristianos se ven más implicados los *viernes* y los *domingos* el que menos, en cuanto a las *mujeres*, los *jueves* es cuando más implicación registran y los *domingos* los que menos; en lo que respecta a la *comunidad musulmana*, los *miércoles* es cuando registra mayor implicación y los *domingos* el que menos, función del sexo de los implicados musulmanes, los *hombres* registran su mayor implicación los *miércoles* y los *domingos* el que menos, mientras que para las *mujeres* el *martes* es el día con mayor implicación y los *domingos* el que menos. Como dato destacable sería que *el domingo para ambas comunidades es el día en el que menos implicación registra.*

En cuanto a las comunidades minoritarias, la *comunidad hebrea*, obtiene los mayores registros de implicación los *jueves* y los *sábados* el día en el que menos; en cuanto al sexo de los implicados, los *hombres* registran su mayor implicación los *jueves* y los *sábados* el que menos, mientras que las *mujeres*

hebreas registran una *escasa implicación*; mientras que para la *comunidad hindú*, el *jueves* es cuando mayor implicación registran y los *sábados* el que menos; en función del sexo, los *hombres* registran su mayor implicación los *martes* y *viernes* y los *lunes* y *sábados*, los que menos, mientras que para las *mujeres* el *jueves* sería cuando obtendría los mayores registros y los *miércoles* el que menos. En estas comunidades *destacan tanto los jueves como el día de mayor implicación en los accidentes, como los sábados el que menos*.

En lo que respecta a la *comunidad china*, el *lunes* es cuando obtiene los mayores registros, mientras que y los *sábados* el que menos; en cuanto al género, los *hombres* registran su mayor implicación los (*lunes* y *martes*) y los *sábados* el que menos, mientras que las *mujeres* registran su mayor implicación los *domingos* y (los *martes*, *jueves*, *viernes* y *sábados*) no presenta implicación alguna.

#### 4.2.7. Existe alguna relación entre la pertenencia a una determinada cultura/religión y el tipo de accidente de los estudiados.

Si tenemos en cuenta los datos generales recogidos sobre el total de accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta durante el periodo de estudio, destacan de una manera abrumadora los de tipo *simple con el 71%*; le siguen a continuación los de *tipo fortuito con un 18%*; en tercer lugar se encuentran los *atropellos con un 9%* y en último lugar encontramos los accidentes de *tipos múltiple con un 3%*. En función del género de los implicados, los *hombres*, destacan abrumadoramente en los accidentes de tipo *simple con el 77%*; le siguen los de tipo *fortuitos con el 10%*; en tercer lugar se encuentran los *atropellos con un 8%* y finalizan los implicados en los de tipo *múltiple con un 4%*. En cuanto a las implicadas *femeninas*, igualmente destacan sobre todo en los accidentes de tipo *simple con un 76%*; en segundo lugar encontramos a las implicadas en *atropellos con un 13%*; en tercer lugar se encuentran las que están implicadas en accidentes de tipo *fortuito con un 7%* y finalizan las que están implicadas en los de tipo *múltiple con un 4.5%*.

Para despejar la hipótesis sobre si está o no relacionada la pertenencia a una determinada comunidad y en el *tipo de accidente* involucrado, destaca:

Dentro del apartado accidentes de tipo “*fortuitos*” y las comunidades mayoritarias, la *comunidad musulmana* obtiene una implicación del *4%*, mientras que la *crisiana* lo hace con un *3%*. Si este análisis se realiza teniendo en cuenta el sexo de los implicados, los *hombres musulmanes* obtienen una implicación del *6%*, mientras que los *crisianos* lo hacen en un *4.5%*; en lo que respecta a las *mujeres*, las *musulmanas* alcanzan un *1.6%* de implicación y las *crisianas* *1.3%*. En este apartado destacar que, aunque ligeramente, *si existen diferencias significativas que indican una mayor influencia en los accidentes “de tipo fortuito” de la comunidad cultural/religiosa musulmana con respecto a la crisiana.*

En lo que respecta a las comunidades minoritarias, la *hindú* obtiene un *1%* y la *hebrea* un *0.4%*, en cuanto al sexo de los implicados, los *hombres hindúes* alcanzan un *1%* de implicación, mientras que los *hebreos* lo hacen en

un 0.5%; en cuanto a las *mujeres las hindúes* con un 0.3% y las *hebreas* con un 0.2%, estos datos demuestran que *no existen diferencias significativas de implicación en ambas culturas*.

Por último, la comunidad *china*, obtiene el mayor porcentaje de implicación con un 6.5%; los *hombres*, obtienen un 7% de implicación y las *mujeres* un 5.6%.

Dentro del apartado accidentes de tipo “*simples*” y las comunidades mayoritarias, la *comunidad musulmana* obtiene una implicación del 33%, mientras que la *crisiana* lo hace con un 25%. Si este análisis se realiza teniendo en cuenta el sexo de los implicados, en las culturas mayoritarias, los *hombres musulmanes* obtienen una implicación del 43%, mientras que los *crisianos* lo hacen en un 32%; en lo que respecta a las *mujeres*, las *musulmanas* alcanzan un 18% de implicación y las *crisianas* un 15%. En este apartado destacar que, *si existen diferencias significativas que indican una mayor influencia en los accidentes “de tipo simple” de la comunidad cultural/religiosa musulmana con respecto a la crisiana*.

En lo que respecta a las comunidades minoritarias, la *comunidad hindú* obtiene un 4% y la *hebreas* un 3.7%; los *hombres hebreos* alcanzan un 6%, *mientras que los hindúes* un 5% de implicación; en cuanto a las *mujeres las hindúes* con un 3% y las *hebreas* con un 1%. En función de estos datos se demuestra *una ligera superioridad de los hombres hebreos con respecto a los hindúes y por el contrario en las mujeres, esta ligera diferencia es a favor de las mujeres hindúes con respecto a las hebreas*.

Por último, en lo que respecta a la comunidad *china*, esta obtiene el mayor porcentaje de implicación con un 63%, destaca la alta implicación de los *hombres* de la minoría asiática, que obtienen un 96% de implicación y las *mujeres* un 11%.

Dentro del apartado accidentes de tipo “*múltiples*” y las comunidades mayoritarias, la *comunidad musulmana* obtiene una implicación del 2%, mientras que la *crisiana* lo hace con un 1%. Si este análisis se realiza teniendo en cuenta el sexo de los implicados, los *hombres musulmanes* obtienen una

implicación del 2.5%, mientras que los *cristianos* lo hacen en un 1.6%; en lo que respecta a las *mujeres*, las *musulmanas* alcanzan un 1.1% de implicación y las *cristianas* un 0.8%. En este apartado destacar que, aunque de una manera muy ligera, *si existen diferencias significativas que indican una mayor influencia en los accidentes “de tipo simple” de la comunidad cultural/religiosa musulmana con respecto a la cristiana.*

En lo que respecta a las comunidades minoritarias, la *hindú* obtiene un 0.1% y la *hebrea* un 0.01%, en cuanto al sexo de los implicados, los *hombres hindúes* alcanzan un 0.25% de implicación, mientras que los *hebreos* lo hacen en un 0.2%; en cuanto a las *mujeres* tanto las *hindúes* como las *hebreas* *no presentan implicación en este tipo de accidentes.* En función de estos datos destacar que *no existen diferencias significativas* que indiquen una relación entre los accidentes múltiples – el sexo de la comunidad cultural/religiosa.

Por último, destaca la *no implicación de la comunidad china en este tipo de accidentes.*

En el apartado referente a implicados en *atropellos* se van a analizar los datos en tres apartados diferentes: uno de modo *general*, otro referente a los implicados en los atropellos como *conductores* y en tercer lugar a los implicados en los atropellos como *peatones*.

Dentro del *apartado general* y teniendo en cuenta a las *comunidades mayoritarias*, la *comunidad musulmana* es la que registra los mayores índices con un 5%, mientras que la *cristiana* alcanza un 2.5%. En lo que respecta al sexo de los implicados, los *hombres de la comunidad musulmana* con un 5% es el que alcanza los mayores registros, mientras que los *cristianos* lo hacen en un 3%, en cuanto a las *mujeres*, las *musulmanas* alcanzan un 4% y las *cristianas* un 2%. En este apartado destacar que aunque de manera ligera, *si existen diferencias significativas que indican una mayor influencia en los accidentes “atropellos” de la comunidad cultural/religiosa musulmana con respecto a la cristiana.*

En lo que respecta a las comunidades minoritarias, la *comunidad hebrea* obtienen una implicación del 0.7%, mientras que la *hindú* lo hace en un



0.6%; en cuanto a los *hombres* de estas comunidades, los de la comunidad *hebrea* alcanzan un 1% y los de la *hindú* un 0.9%; en cuanto a las *mujeres* de la comunidad *hindú* alcanzan un 0.3% y las *hebreas* no obtienen implicación alguna en este tipo de accidentes. En este apartado destacar que *no existen diferencias significativas que indiquen una mayor relación/influencia entre los accidentes “atropellos” y una determinada comunidad cultural/religiosa.*

Por último los *chinos*, obtienen los mayores índices de implicación con el 11%; por sexos los *hombres* alcanzan un 14% y las *mujeres* un 5.6%.

Dentro del apartado “*atropellos como conductor*” y teniendo en cuenta a las comunidades mayoritarias, la *comunidad musulmana* es la que registra los mayores índices con un 2%, mientras que la *crisiana* alcanza un 1%. En lo que respecta al sexo de los implicados, los *hombres* de la comunidad *musulmana* con un 3% es el que alcanza los mayores registros, mientras que los *crisianos* lo hacen en un 2%, en cuanto a las *mujeres*, las *musulmanas* alcanzan un 0.7% y las *crisianas* un 0.5%. En este apartado destacar que aunque de manera ligera, *si existen diferencias significativas que indican una mayor relación/influencia en los accidentes “atropellos como conductor” de la comunidad cultural/religiosa musulmana con respecto a la crisiana.*

En lo que respecta a las comunidades minoritarias, la *comunidad hebrea* obtienen una implicación del 0.6%, mientras que la *hindú* lo hace en un 0.3%; en cuanto a los *hombres* de estas comunidades, los de la comunidad *hebrea* alcanzan un 1% y los de la *hindú* un 0.4%; en cuanto a las *mujeres* de la comunidad *hindú* y *hebrea* no presentan implicación alguna como conductoras en atropellos. En este apartado destacar que *no existen diferencias significativas que indiquen una mayor relación/influencia entre los accidentes “atropellos como conductor” y una determinada comunidad cultural/religiosa.*

Por último los *chinos*, obtienen los mayores índices de implicación con el 6.5%; por sexos los *hombres* alcanzan un 11% y las *mujeres* no presentan implicación alguna como conductoras en atropellos.

Dentro del apartado “*atropellos como peatones*” y teniendo en cuenta a las comunidades mayoritarias, la *comunidad musulmana* es la que registra los mayores índices con un 3%, mientras que la *crisiana* alcanza un 1%. En lo que respecta al sexo de los implicados, los *hombres* de la comunidad *musulmana* con un 2.5% es el que alcanza los mayores registros, mientras que los *crisianos* lo hacen en un 1%, en cuanto a las *mujeres*, las musulmanas alcanzan un 3% y las *crisianas* un 1.5%. En este apartado destacar que aunque de manera ligera, *si existen diferencias significativas que indican una mayor relación/influencia en los accidentes “atropellos como peatón” de la comunidad cultural/religiosa musulmana con respecto a la crisiana.*

En lo que respecta a las comunidades minoritarias, la *comunidad hindú* obtiene una implicación del 0.4%, mientras que la *hebrea* lo hace en un 0.1%; en cuanto a los *hombres* de estas comunidades, los de la comunidad *hindú* alcanzan un 0.4% y los de la *hebrea* un 0.2%; en cuanto a las *mujeres* las de la comunidad *hindú* obtienen un 0.3% y las *hebreas* no presentan implicación alguna como peatones en atropellos. En este apartado destacar que *no existen diferencias significativas que indiquen una mayor relación/influencia entre los accidentes “atropellos como peatón” y una determinada comunidad cultural/religiosa.*

Por último los *chinos*, obtienen los mayores índices de implicación con el 4%; por sexos los *hombres* alcanzan un 3.6% y las *mujeres* un 5.6%.

#### 4.2.8. Existe alguna relación entre la pertenencia a una determinada cultura/religión y el tipo de vehículo con el que se está implicado en los accidentes estudiados.

De manera general, en los *15.237 accidentes* analizados, se han visto implicados un total de *26.807 vehículos*, de estos los *turismos* con el *76%* son los que obtienen una mayor implicación; le siguen en segundo lugar los *ciclomotores* con un *10%* de implicación; el tercer lugar en cuanto a implicación lo ocupan las *motocicletas* con un *6.3%*; las *furgonetas/camiones* son con un *6.2%* los cuartos vehículos más implicados y le siguen los *autobuses* con un *1%*; las *bicicletas* con un *0.5%* y los incluidos en *otros vehículos* con un *0.2%*.

Si analizamos, los datos de los usuarios de vehículos implicados en función de su *género*, se extraen las siguientes conclusiones:

En función del tipo de vehículo que utilizan, los *hombres* obtienen mayores índices de implicación cuando conducen un *turismo* con el *56%*; en segundo lugar se encuentran los que utilizan el *ciclomotor* con un *8%*; los conductores de *furgonetas/camiones* y las *motocicletas* obtienen el mismo resultado con un *6%* de implicación y finalizan con bastante diferencia los conductores de *autobuses* con un *1%*, los de *bicicletas* con el *0.5%* y los de *otros vehículos* con un *0.2%*.

En cuanto a las usuarias de vehículos, implicadas *mujeres*, estas obtienen sus mayores datos de implicación cuando conducen *turismos* con un *19%* y después con bastante diferencia se encuentran las conductoras de *ciclomotores* con el *1.4%*, las conductoras de *motocicletas* con el *0.3%*, las de *furgonetas/camiones* con el *0.2%* y las de *bicicletas* con el *0.01%* en el resto de vehículos (*autobuses* y *otros vehículos*) *no presentan implicación* alguna.

Pero si se analizan los datos *en función del parque automovilístico* presente en la ciudad de Ceuta durante el periodo de estudio (media aritmética), el coeficiente de implicación en los accidentes de tráfico, según el tipo de vehículo, arroja las siguientes *conclusiones*:

El vehículo que presenta un mayor coeficiente de implicación en función del número de vehículos/número de implicados en los accidentes, es el

*autobús* con un coeficiente del 450%; seguido por los *ciclomotores* con un 77%; en tercer lugar encontramos a los *turismos* con un 51%; las *furgonetas/camiones* con un coeficiente del 27% ocupa el cuarto lugar de implicación; le sigue muy de cerca en quinto lugar las *motocicletas* con un 24% y finalizan con el menor índice de implicación los denominados “*otros vehículos*” (vehículos de obra, carretillas y maquinaria elevadora, minimotos, etc) con un coeficiente del 6%. Se obvian las bicicletas porque son imposibles de cuantificar.

Para intentar despejar la hipótesis planteada, sobre si *puede existir influencia o no en cuanto a la pertenencia a una determinada cultura/religión y el tipo de vehículo implicado*, se extraen las siguientes conclusiones:

Si analizamos los datos obtenidos por cada una de las culturas y los distintos tipos de vehículos, encontramos en primer lugar a los “*turismos*” con algo más del 72%. De estos, la *comunidad musulmana* representa un 50%, la *crisiana* un 49.6%, la comunidad *hebrea* alcanza un 0.18%, la *hindú* con el 0.17 y por último la comunidad *china* que alcanza un 0.09%.

Pero si estos datos se analizan en función del *número de personas que componen el censo de cada comunidad cultural/religiosa* y el tipo de vehículo “*turismo*”, las conclusiones que se pueden extraer son:

Dentro de las comunidades mayoritarias, la *comunidad musulmana* obtiene un coeficiente de implicación del 32% y la *crisiana* del 23%; en función del sexo de los implicados, los *hombres musulmanes* alcanzan un coeficiente del 39.5% y los *crisianos* del 28.5%, mientras que en las *mujeres*, las *musulmanas* son las que obtienen un mayor coeficiente de implicación con un 20% y las *crisianas* un 15%. En este apartado destacar que, *si existen diferencias significativas que indican una mayor relación/influencia en los conductores de vehículo “turismos” de la comunidad cultural/religiosa musulmana con respecto a la crisiana.*

En cuanto a las comunidades minoritarias, la *comunidad hindú* obtiene un coeficiente del 4.4% y la *hebrea* un 3.6%; en función del sexo, los *hombres hebreos* obtienen un 5.5% y los *hindúes* un 5%, en cuanto a las *mujeres*, las

*hindúes* obtienen un 3% y las *hebreas* un 1%. En este apartado destacar que, *si existen diferencias significativas que indican una mayor relación/influencia en los conductores de vehículo “turismos” de la comunidad cultural/religiosa hindú, con respecto a la hebrea; excepto en los hombres en los que los hebreos tienen una mayor influencia.*

Finalmente, la comunidad *china* con un coeficiente del 39% es la que presenta mayores índices de implicación de manera general, en función del sexo, los *hombres* obtienen un coeficiente del 61% y las *mujeres* un 6%.

Si analizamos los datos obtenidos por cada una de las culturas y los distintos tipos de vehículos, encontramos a los “*ciclomotores*” con un 9%. De estos, la *comunidad cristiana* representa un 51%, la *musulmana* un 48%, la comunidad *hebrea* alcanza un 0.3%, la *hindú* con el 0.1% y por último la comunidad *china* que alcanza un 0.5%.

Pero si estos datos se analizan en función del *número de personas que componen el censo de cada comunidad cultural/religiosa* y el tipo de vehículo “*ciclomotores*”, las conclusiones que se pueden extraer son:

Dentro de las comunidades mayoritarias, la *comunidad musulmana* obtiene un coeficiente de implicación del 4% y la *cristiana* del 3%; en función del sexo de los implicados, los *hombres musulmanes* alcanzan un coeficiente del 6% y los *cristianos* del 4%, mientras que en las *mujeres*, las *cristianas* son las que obtienen un mayor coeficiente de implicación con un 2% y las *musulmanas* un 1%. En este apartado destacar que, aunque ligeramente, *si existen diferencias significativas que indican una mayor relación/influencia en los conductores de vehículo “ciclomotores” de la comunidad cultural/religiosa musulmana, con respecto a la cristiana; con respecto al sexo de los implicados, los hombres musulmanes también tienen una mayor relación/ influencia; sin embargo en el caso de las mujeres se invierte, ya que las cristianas obtienen una mayor implicación que las musulmanas con este tipo de vehículo.*

En cuanto a las comunidades minoritarias, la *comunidad hebrea* obtiene un coeficiente del 1% y la *hindú* un 0.5%; en función del sexo, los *hombres hebreos* obtienen un 1% y los *hindúes* un 0.5%, en cuanto a las

*mujeres*, las *hebreas* obtienen un 0.3% y las *hindúes* un 0.2%. En este apartado destacar que, aunque no existen diferencias significativas por los valores tan bajos de implicación, *si se observa un pequeño predominio de mayor relación/influencia en este tipo de vehículos “ciclomotor” de la comunidad cultural/religiosa hebrea, con respecto a la hindú.*

Finalmente, la comunidad *china* con un coeficiente del 30% es la que presenta mayores índices de implicación de manera general, en función del sexo, los *hombres* obtienen un coeficiente del 50% y las *mujeres no obtienen ningún tipo de implicación* con este tipo de vehículo.

Si analizamos los datos obtenidos por cada una de las culturas de manera general y los distintos tipos de vehículos, encontramos a las “*motocicletas*” con un 6%. De estos, la *comunidad cristiana* representa un 54%, la *musulmana* un 45%, la comunidad *hebrea* y la *hindú* alcanzan un 0.2% y la comunidad *china no obtiene ningún tipo de implicación* con este tipo de vehículos.

Pero si estos datos se analizan en función del *número de personas que componen el censo de cada comunidad cultural/religiosa* y el tipo de vehículo “*motocicletas*”, las conclusiones que se pueden extraer son:

Dentro de las comunidades mayoritarias, la *comunidad musulmana* obtiene un coeficiente de implicación del 2% y la *cristiana* del 2%; en función del sexo de los implicados, los *hombres cristianos* alcanzan un coeficiente del 4% y los *musulmanes* del 3%, mientras que en las *mujeres*, las *cristianas* son las que obtienen un mayor coeficiente de implicación con un 0.3% y las *musulmanas* un 0.2%. En este apartado destacar que, aunque ligeramente, *solo existen diferencias significativas en lo que se refiere al sexo “hombres” ya que en los cristianos implicados como conductores de “motocicletas”, se observa una mayor relación/influencia que en los conductores musulmanes.*

En cuanto a las comunidades minoritarias, la *comunidad hindú* obtiene un coeficiente del 0.4% y la *hebrea* un 0.3%; en función del sexo, los *hombres hindúes* obtienen un 0.6% y los *hebreos* un 0.5%, en cuanto a las *mujeres*, las *hebreas* como las *hindúes no obtienen implicación alguna* con este tipo de

vehículo. En este apartado destacar que, *no existen diferencias significativas para valorar el predominio de una cultura sobre la otra.*

Finalmente, la comunidad *china no obtiene implicación* alguna durante el periodo de estudio con este tipo de vehículo.

Si analizamos los datos obtenidos por cada una de las culturas de manera general y los distintos tipos de vehículos, encontramos a las “*furgonetas-camiones*” con un 6%. De estos, la *comunidad cristiana* representa un 54.5%, la *musulmana* un 45%, la comunidad *hebraea* y la *hindú* alcanzan un 0.1% y la comunidad *china* un 0.2%.

Pero si estos datos se analizan en función del *número de personas que componen el censo de cada comunidad cultural/religiosa* y el tipo de vehículo “*furgoneta-camión*”, las conclusiones que se pueden extraer son:

Dentro de las comunidades mayoritarias, la *comunidad musulmana* obtiene un coeficiente de implicación del 2% y la *cristiana* del 2%; en función del sexo de los implicados, los *hombres musulmanes* alcanzan un coeficiente del 4% y los *cristianos* un 3%, mientras que en las *mujeres*, las *musulmanas* son las que obtienen un mayor coeficiente de implicación con un 0.3% y las *cristianas* un 0.2%. En este apartado destacar que, aunque ligeramente, *solo existen diferencias significativas en lo que se refiere al sexo “hombres” de los conductores musulmanes, que indican una mayor relación/influencia en los conductores de vehículo “furgoneta-camión” de la comunidad cultural/religiosa musulmana, con respecto a la cristiana.*

En cuanto a las comunidades minoritarias, la *comunidad hindú* obtiene un coeficiente del 0.1% y la *hebraea* un 0.01%; en función del sexo, tanto los *hombres hebreos* como los *hindúes* obtienen un 0.2%, en cuanto a las *mujeres*, tanto las *hebreas* como las *hindúes no obtienen implicación* alguna con este tipo de vehículo. En este apartado destacar que, no existen diferencias significativas para valorar el predominio de una cultura sobre la otra.

Finalmente, la comunidad *china* obtiene un 6.5%; en lo que respecta al sexo, los *hombres* chinos obtienen un 3.6% y las *mujeres* un 11%.

Si analizamos los datos obtenidos por cada una de las culturas de manera general y los distintos tipos de vehículos, encontramos a los “autobuses” con un 1%. De estos, la *comunidad cristiana* representa un 70% y la *musulmana* un 30%, las comunidades *hebrea, hindú y china no obtienen implicación* alguna con este tipo de vehículo.

Pero si estos datos se analizan en función del *número de personas que componen el censo de cada comunidad cultural/religiosa* y el tipo de vehículo “autobuses”, las conclusiones que se pueden extraer son:

La *comunidad cristiana*, obtendría un coeficiente del 0.5% y la *musulmana* del 0.3%, en cuanto al sexo, destacar que en este tipo de vehículo solo encontramos la implicación de los “hombres” de las culturas *cristianas y musulmanas*, con un 0.8% y 0.4% respectivamente. Destacar que en este tipo de vehículo, *si se aprecia una clara relación/influencia de los conductores cristianos sobre los musulmanes*.

Si analizamos los datos obtenidos por cada una de las culturas de manera general y los distintos tipos de vehículos, encontramos a los “bicicletas” con un 0.5%. De estos, la *comunidad musulmana* representa un 60% y la *cristiana* un 40%, las comunidades *hebrea, hindú y china no obtienen implicación* alguna con este tipo de vehículo.

Pero si estos datos se analizan en función del *número de personas que componen el censo de cada comunidad cultural/religiosa* y el tipo de vehículo “bicicletas”, las conclusiones que se pueden extraer son:

La *comunidad musulmana*, obtendría un coeficiente del 0.3% y la *cristiana* del 0.1%, en cuanto al sexo, destacar que en este tipo de vehículo los “hombres” de la cultura *musulmana* obtienen un 0.4% y los *cristianos* el 0.2%, en cuanto a las *mujeres*, las *musulmanas* alcanzan un 0.1% y las *cristianas* un 0.01%. En *función de los valores obtenidos no se pueden extraer conclusiones sobre influencia ya que no existen diferencias significativas*.



Para finalizar, se analizan los datos relativos a los denominados “*otros vehículos*” que representan un 0.2% del total. De estos, la *comunidad cristiana* representa un 52% y la *musulmana* un 48%, las comunidades *hebrea, hindú y china no obtienen implicación* alguna con este tipo de vehículo.

Pero si estos datos se analizan en función del *número de personas que componen el censo de cada comunidad cultural/religiosa* y el tipo de vehículo “*otros vehículos*”, las conclusiones que se pueden extraer son:

La *comunidad cristiana*, obtendría un coeficiente del 0.08% y la *musulmana* del 0.06%, en cuanto al sexo, destacar que en este tipo de vehículo los “*hombres*” de la cultura *musulmana y cristiana* obtienen un 0.1%, e igualmente *ambas mujeres* alcanzan un 0.006%. *Estos valores no son significativos para determinar una mayor influencia de una u otra cultura.*

#### 4.2.9. Existe alguna relación entre la pertenencia a una determinada cultura/religión y las consecuencias sufridas en los accidentes de tráfico estudiados.

Si analizamos los datos generales recogidos sobre el total de accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta durante el periodo de estudio y las consecuencias ocasionadas, destacan los *accidentes con daños materiales* con un 64%, le siguen a continuación los accidentes *con heridos* con un 35.5% y en último lugar encontramos los accidentes *con víctimas mortales* con un 0.1%.

Si estos datos se analizan en función del sexo de los implicados, en accidentes con “*daños materiales*”, los *hombres* representan el 76% de los implicados y las *mujeres* representan el 23%, el resto son conductores fugados; en los que las consecuencias son “*heridos*”, los *hombres* representan el 76% de los implicados y las *mujeres* representan el 22% el resto son conductores fugados; y en aquellos cuyas consecuencias son “*víctimas mortales*”, los *hombres* representan el 87% de los implicados y las *mujeres* representan el 10%, el resto son conductores fugados.

Para intentar despejar la *hipótesis* planteada, sobre si puede existir influencia o no en cuanto a la *pertenencia a una determinada cultura/religión y las consecuencias ocasionadas* en los accidentes de tráfico podemos concluir que:

En los accidentes cuyas consecuencias son “*daños materiales*” (el 64%), la *comunidad cristiana* es dentro de las comunidades mayoritarias la que presenta mayor implicación con un 50%, seguida muy de cerca por la *musulmana* con un 49%, en cuanto a las comunidades menos numerosas, la *hebraica* y la *hindú* con el 0.2%, y la *china* con el 0.1% completan los índices de implicación; en función del sexo de los implicados, los *hombres cristianos* con un 39% son los que mayor implicación presentan con este tipo de accidentes, le siguen los *musulmanes* con una implicación del 38%, los *hebreos* en tercer lugar con una implicación del 0.15%, y los *hindúes* y *chinos* obtienen la misma implicación con un 0.12%; en cuanto a las *mujeres*, las *cristianas* obtienen un

12%, las *musulmanas* un 11%, las *mujeres hindúes* un 0.06% y las *hebreas* y *chinas* alcanzan la misma implicación con un 0.002%.

Pero si estos datos se analizan en función del *número de personas que componen el censo de cada comunidad religiosa y las consecuencias ocasionadas en el accidente “daños materiales”*, los coeficientes de implicación que se pueden extraer son:

Dentro de las comunidades mayoritarias, la *musulmana* arroja un coeficiente de implicación del 28%, mientras que la *crística* obtiene un 21%; si estos datos se analizan en función del sexo, los *hombres musulmanes* obtienen un coeficiente del 36% y los *crístianos* un 27%; con respecto a las *mujeres*, las *musulmanas* obtienen un 16% y las *crístianas* un 12%. Con estos datos, se puede afirmar que, tanto de manera general como en función del sexo de los implicados en accidentes con daños materiales, *si existen diferencias significativas que indican una mayor relación/influencia de los componentes de la comunidad musulmana con respecto a la crística, a la hora de estar implicado en un accidente de tráfico con daños materiales.*

En cuanto a las comunidades menos representativas, la *comunidad hindú* obtiene un coeficiente del 4% y la *comunidad hebrea* del 3%; en función del sexo de los implicados, los *hombres hindúes* arrojan un coeficiente del 5% y los *hebreos* del 4%; en cuanto a las *mujeres*, las *hindúes* obtienen un 4% y las *hebreas* con el coeficiente más bajo, alcanza un 0.7%. Con estos datos, se puede afirmar que, tanto de manera general como en función del sexo de los implicados en accidentes con daños materiales, *si existen diferencias significativas que indican una mayor relación/influencia de los componentes de la comunidad hindú con respecto a la hebrea, a la hora de estar implicado en un accidente de tráfico con daños materiales.*

Finalmente, la *comunidad china* con un coeficiente del 52% es la que presenta mayores índices de implicación, en función del sexo, los *hombres* alcanzan un coeficiente del 75%, las *mujeres* del 17%.

Si seguimos analizando los datos de cada una de las culturas con respecto a las *consecuencias* ocasionadas en los distintos accidentes de tráfico, encontramos en segundo lugar a los accidentes con “*heridos*” con un 36%. De estos, la *comunidad musulmana* es la que presenta mayores índices de implicación con un 51%, seguida por la *crisiana* con un 49%, en cuanto a las comunidades menos numerosas, la *hebreas* con un 0.19%, la *china* con el 0.13%, y la *hindú* que obtiene el menor índice de implicación con el 0.11%; en función del género de los implicados, los *hombres musulmanes* con un 40% son los que mayor implicación presentan con este tipo de accidentes, le siguen los *crisianos* con el 37%, los *hebreos* en tercer lugar con el 0.18%, los *chinos* con el 0.12% y los *hindúes* con el menor índice alcanza el 0.10%; en cuanto a las *mujeres*, las *crisianas* con el 12% son las que mayor implicación presentan, le siguen las *musulmanas* con el 11%, en tercer lugar encontramos a las *mujeres hebreas, hindúes y chinas* que alcanzan la misma implicación con un 0.01%.

Pero si estos datos se analizan en función del *número de personas que componen el censo de cada comunidad religiosa y las consecuencias ocasionadas en el accidente “heridos”*, los coeficientes de implicación que se pueden extraer son:

Dentro de las comunidades mayoritarias, la *musulmana* arroja un coeficiente de implicación del 16%, mientras que la *crisiana* obtiene un 11%; si estos datos se analizan en función del sexo, los *hombres musulmanes* obtienen un coeficiente del 21% y los *crisianos* un 14%; con respecto a las *mujeres*, las *musulmanas* obtienen un 8% y las *crisianas* un 7%. Con estos datos, se puede afirmar que, tanto de manera general como en función del sexo de los implicados en accidentes con heridos, *si existen diferencias significativas que indican una mayor relación/influencia de los componentes de la comunidad musulmana con respecto a la crisiana, a la hora de estar implicado en un accidente de tráfico con heridos.*

En cuanto a las comunidades menos representativas, la *comunidad hebreas* obtiene un coeficiente del 2% y la comunidad *hindú* el 1%; en función del sexo de los implicados, los *hombres hebreos* arrojan un coeficiente del 3%

y los *hindúes* el 2%; en cuanto a las *mujeres*, las *hindúes* obtienen un 0.3% y las *hebreas* con el coeficiente más bajo, alcanza un 0.2%. Con estos datos, se puede afirmar que, tanto de manera general como en función del sexo de los implicados “hombres” en accidentes con heridos, aunque ligeramente, *si existen diferencias significativas que indican una mayor relación/influencia de los componentes de la comunidad hebrea con respecto a la hindú, a la hora de estar implicado en un accidente de tráfico. En el caso de las mujeres no existen diferencias significativas.*

Finalmente, la comunidad *china* con un coeficiente del 28% es la que presenta mayores índices de implicación, en función del sexo, los *hombres* alcanzan un coeficiente del 43%, las *mujeres* del 5.6%.

Si seguimos analizando los datos de cada una de las culturas con respecto a las *consecuencias* ocasionadas en los distintos accidentes de tráfico, encontramos en tercer y último lugar los accidentes donde se han producido “*víctimas mortales*” con el 0.1%. En primer lugar destacar que en la ciudad de Ceuta, *este tipo de accidentes no suceden con mucha frecuencia*, de ahí la gran trascendencia social que alcanza cuando fallece alguna persona en un accidente de tráfico.

Si analizamos detenidamente los datos recogidos, podríamos destacar que:

Las *víctimas mortales* en los 15.237 accidentes analizados son 19, es decir el 0.07% de los implicados; en función del sexo de los fallecidos, 17 (89.5%) son *hombres* y 2 *mujeres* (10.5%). El peor año en cuanto a accidentes con víctimas mortales fue el año 2001 con 5 fallecidos (26%). El *viernes* ha sido el *día de la semana* en el que se han reflejado más fallecidos con 9 personas (47%). La franja horaria del *turno de noche* (desde las 22:00 a 07:00 horas) es cuando se registran más fallecidos con un 37% (7 fallecidos). La *franja de edad* en la que se han producido más fallecidos por accidentes de tráfico ha sido la de 15 – 24 años con 6 personas (32%). De las 19 personas fallecidas, 5 eran conductores de vehículos (26%), 5 iban de acompañantes o pasajeros en los vehículos (26%) y 9 fueron atropelladas (47%). 15 de las víctimas son de nacionalidad española (79%) y 4 extranjeros (21%).

Si analizamos de manera específica la posible relación entre las consecuencias “*víctimas mortales*” que se producen en los accidentes de tráfico y *la pertenencia a una determinada cultura/religión y el sexo de los implicados*, los datos que se obtienen son:

De los 19 fallecidos, *8 pertenecen a la comunidad cristiana (42%)*, de estos (7 son hombres y 1 mujer) y *11 pertenecen a la comunidad musulmana (58%)*, de estos (10 hombres y 1 mujer). Destacar también que entre los fallecidos *no figura ningún componente de las comunidades hebreas, hindúes y chinas*. De estos datos se puede concluir que, tanto de manera general como en lo que se refiere a los “hombres” de ambas comunidades, *si existen diferencias significativas que indican una mayor relación/influencia de la comunidad musulmana con respecto a la cristiana a la hora de fallecer en un accidente de tráfico*. En lo que a las mujeres se refiere *no existen diferencias significativas que indiquen una relación/influencia al pertenecer a una comunidad u otra*.

Si analizamos los datos en función de “*conductores, pasajeros o peatones*”, destacan:

Que como *conductores* han fallecido 5 personas, de estas 3 pertenecen a la *comunidad musulmana* y 2 a la *comunidad cristiana*; de los 5 fallecidos como *pasajeros*, 2 pertenecen a la *comunidad cristiana* y 3 a la *comunidad musulmana*; de los 9 fallecidos como *peatones*, 6 pertenecen a la *comunidad musulmana* y 3 a la *comunidad cristiana*.

Analizando los datos recogidos en función de la *franja horaria*, destacan:

De los *11 fallecidos de la comunidad musulmana*, 4 pertenecen a la franja horaria de *22:00 a 07:00 horas* (turno de noche) y otros 4 a la franja de *07:00 a 15:00 horas* (turno de mañana); 3 se registran en la franja horaria de *15:00 a 22:00 horas* (turno de tarde). De los *8 fallecidos de la comunidad cristiana*, 3 pertenecen a la franja horaria de *22:00 a 07:00 horas* (turno de noche) y otros 3 a la franja de *15:00 a 22:00 horas* (turno de tarde) y 2 en la franja horaria de *07:00 a 15:00 horas* (turno de mañana).

Analizando los datos recogidos en función de la *franja de edad*, destacan:

Los *11 fallecidos* de la *comunidad musulmana*, 3 pertenecen a la franja de edad *0 – 14 años*, 2 a la franja de *15 – 24*; 2 a la franja de *25 – 34 años* y 1 en la franja de *+ 65 años* y 3 de los *fallecidos eran extranjeros musulmanes de los que no se obtienen datos*. Los *8 fallecidos* de la *comunidad cristiana*, 4 pertenecen a la franja de edad *15 – 24 años*; 1 en la franja de *25 – 34*; 2 en la franja de *55 – 64 años* y 1 en la de *+ 65 años*.

4.2.10. Existe alguna relación entre la pertenencia a una determinada cultura/religión y la franja horaria en la que se producen los accidentes de tráfico estudiados.

Si analizamos los datos obtenidos en función de la *franja horaria* y el total de accidentes e implicados atendidos en la ciudad de Ceuta, destaca que la franja horaria *donde se producen más accidentes* de tráfico y más personas implicadas hay, es la comprendida entre las *13:00 y las 14:00 horas*; y en la que *menos* accidentes tienen lugar es la comprendida entre las *06:00 y las 07:00 horas*. En función de los diferentes turnos de trabajo; el *turno de la tarde* (de 15:00 a 22:00 horas) es el que registra un mayor número de accidentes con un *44%*; le sigue el *turno de mañana* (de 07:00 a 15:00 horas) con un *42.5%* y el *turno de noche* (de 22:00 a 07:00 horas) es el que registra una menor accidentalidad con un *14%*.

Si este análisis se realiza en función de la *franja horaria* de los accidentes y el *género* de los implicados, los datos que se obtienen son:

Los *hombres* con el *34%* en el horario de *tarde* es cuando registran mayores índices de accidentalidad, seguidos por el horario de *mañana* con un *32.5%* y finalizan los del turno de *noche* con un *10%*. En cuanto a las *mujeres*, estas registran mayores índices de accidentalidad en el turno de *mañana* con un *10.3%*, le sigue el turno de *tarde* con un *10%* y finalizan sus registros en el turno de *noche* con el *2%* del total de los implicados en los accidentes registrados.

Si analizamos los datos obtenidos en las distintas *franjas horarias* y la *pertenencia a una determinada comunidad cultural/religiosa*, se extraen las siguientes conclusiones:

Durante el *turno de mañana* (07:00 a las 15:00 horas), la comunidad *crisiana* con un *52%* del total de implicados en esta franja horaria es la que refleja mayores índices de implicación, le siguen los implicados *musulmanes* con un *48%*; en tercer lugar se encuentran los implicados de las comunidades *hebrea, hindú y china* con el mismo porcentaje de implicación, un *0.2%*. En función del sexo de los implicados, los *hombres* de la comunidad *crisiana* registran con un *39%* del total de implicados; los *musulmanes* un *36.5%*; los



hombres *hebreos* y *chinos* alcanzan el mismo porcentaje con un 0.2% y finalizan los hombres *hindúes* con un 0.1%; en lo que respecta a las *mujeres*, las *cristianas* con un 13% son las que alcanzan los mayores valores de implicación, seguidas de las *musulmanas* con un 11%; las *hindúes* alcanzan un 0.03%; las *chinas* un 0.02% y las mujeres *hebreas* que alcanzan los menores índices de implicación con un 0.01%.

Pero si estos datos se analizan *en función del número de personas que componen el censo de cada comunidad religiosa*:

En lo que a las comunidades mayoritarias se refiere, la *comunidad musulmana* obtiene un coeficiente de implicación del 18%, mientras que la *cristiana* un 14.5%; en función del sexo de los implicados, los *hombres musulmanes* alcanzan un coeficiente del 23%, mientras que los *cristianos* un 18%; en lo que a las *mujeres* se refiere, las *musulmanas* alcanzan un coeficiente de implicación del 10.6% y las *cristianas* del 9%. Con estos datos, se puede afirmar que, tanto de manera general como en función del sexo de los implicados en los accidentes de tráfico que se producen en el horario de “mañana”, *si existen diferencias significativas que indican una mayor relación/influencia de los componentes de la comunidad musulmana con respecto a la cristiana, a la hora de estar implicado en un accidente de tráfico en horario de mañana.*

Si tenemos en cuenta a las comunidades minoritarias, la *comunidad hebrea* obtiene un 2.8% en el turno de mañana y la *hindú* un 2.7% en lo que al género de los implicados se refiere, los *hombres* de la comunidad *hebrea* alcanzan un coeficiente del 4.5% y los *hindúes* un 3.7%; las *mujeres hindúes* alcanzan un coeficiente del 1.3% y las *hebreas* un 0.2%. De *manera general no existen diferencias significativas* entre estas dos comunidades, pero si lo analizamos en función del sexo, se observa como los “*hombres*” de la *comunidad hebrea* tienen mayor influencia que los *hindúes*, pero en el caso de las *mujeres* es a la inversa, las *mujeres hindúes* tienen una mayor influencia que las *hebreas* a la hora de estar implicadas en un accidente de tráfico por la mañana.

La comunidad *china* alcanza un coeficiente de implicación del 52%, en función del sexo, los *hombres* obtienen un coeficiente de implicación del 78% y las *mujeres* un 11%.

Durante el *turno de tarde* (15:00 a las 22:00 horas), la *comunidad musulmana* con un 51% del total de implicados en esta franja horaria es la que refleja mayores índices de implicación, le siguen los implicados *crístianos* con un 49%; en tercer lugar se encuentran los implicados de la *comunidad hebrea* con un 0.15%, la *hindú* alcanza un 0.13% y la *china* un 0.06%. En función del sexo de los implicados, los *hombres* de la *comunidad musulmana* registran con un 39% del total de implicados; los *crístianos* un 37.5%; los *hombres hebreos* alcanzan un 0.13%, los *hindúes* con un 0.1% y finalizan los *chinos* con un 0.06%; en lo que respecta a las *mujeres*, las *crístianas* y las *musulmanas* alcanzan los mismos valores con un 11.5%, las *hindúes* alcanzan un 0.04%; las *hebreas* un 0.02% y las *mujeres chinas* no obtienen implicación en esta franja horaria.

Pero si estos datos se analizan *en función del número de personas que componen el censo de cada comunidad religiosa*:

En lo que a las comunidades mayoritarias se refiere, la *comunidad musulmana* obtiene un coeficiente de implicación del 19.6%, mientras que la *crístiana* un 14%; en función del sexo de los implicados, los *hombres musulmanes* alcanzan un coeficiente del 25.4%, mientras que los *crístianos* un 18%; en lo que a las mujeres se refiere, las *musulmanas* alcanzan un coeficiente de implicación del 11% y las *crístianas* del 8%. Con estos datos, se puede afirmar que, tanto de manera general como en función del sexo de los implicados en los accidentes de tráfico que se producen en el horario de “*tarde*”, *si existen diferencias significativas que indican una mayor relación/influencia de los componentes de la comunidad musulmana con respecto a la crístiana, a la hora de estar implicado en un accidente de tráfico.*

Si tenemos en cuenta a las comunidades minoritarias, la *comunidad hindú* obtiene un 2.1% en el turno de tarde y la *hebrea* un 1.8% en lo que al género de los implicados se refiere, los *hombres* de la *comunidad hebrea* alcanzan un coeficiente del 2.6% y los *hindúes* un 2.4%; las *mujeres hindúes*

alcanzan un coeficiente del 1.6% y las *hebreas* un 0.5%. De manera general no existen diferencias significativas entre estas dos comunidades, pero si lo analizamos en función del sexo, se observa como en los “*hombres*” no existen diferencias significativas, pero en el caso de las “*mujeres*”, son las *hindúes* las que tienen una mayor influencia que las *hebreas* a la hora de estar implicadas en un accidente de tráfico.

La comunidad *china* alcanza un coeficiente de implicación del 17.4%, en función del sexo, los *hombres* obtienen un coeficiente de implicación del 25% y las *mujeres* un 5.6%.

Durante el *turno de noche* (22:00 a las 07:00 horas), la *comunidad musulmana* con un 53% del total de implicados en esta franja horaria es la que refleja mayores índices de implicación, le siguen los implicados *crístianos* con un 46%; en tercer lugar se encuentran los implicados de la comunidad *hindú* con un 0.2%, la *hebreas* y *china* un 0.1%. En función del sexo de los implicados, los *hombres* de la comunidad *musulmana* registran con un 44% del total de implicados; los *crístianos* un 38%; los *hombres hebreos, hindúes y chinos* un 0.1%; en lo que respecta a las *mujeres*, las *musulmanas* alcanzan un 9%, mientras de las *crístianas* un 4%, las *hindúes* alcanzan un 0.1%; las *hebreas* y *chinas* un 0.02%.

Pero si estos datos se analizan en función del *número de personas que componen el censo de cada comunidad religiosa*:

En lo que a las comunidades mayoritarias se refiere, la *comunidad musulmana* obtiene un coeficiente de implicación del 5.8%, mientras que la *crístiana* un 3.7%; en función del sexo de los implicados, los *hombres musulmanes* alcanzan un coeficiente del 8%, mientras que los *crístianos* un 5%; en lo que a las *mujeres* se refiere, las *musulmanas* alcanzan un coeficiente de implicación del 2.5% y las *crístianas* del 1.6%. Con estos datos, se puede afirmar que, tanto de manera general como en función del sexo de los implicados en los accidentes de tráfico que se producen en el horario de “*noche*”, si existen diferencias significativas que indican una mayor relación/influencia de los componentes de la comunidad musulmana con respecto a la *crístiana*, a la hora de estar implicado en un accidente de tráfico.

Si tenemos en cuenta a las comunidades minoritarias, la comunidad *hindú* obtiene un 0.8% en el turno de noche y la *hebrea* un 0.4% en lo que al género de los implicados se refiere, los *hombres* de la comunidad hindú alcanzan un coeficiente del 0.6% y los *hebreos* un 0.5%; las *mujeres hebreas* alcanzan un coeficiente del 0.2% y las *hindúes* un 0.1%. En estas comunidades *no se aprecian diferencias significativas que indiquen una mayor relación/influencia de una comunidad sobre otra, a la hora de estar implicadas en un accidente de tráfico.*

La comunidad *china* alcanza un coeficiente de implicación del 11%, en función del sexo, los *hombres* obtienen un coeficiente de implicación del 14.3% y las *mujeres* un 5.6%.

4.2.11. Existe alguna relación entre la pertenencia a una determinada cultura/religión y la edad de los implicados en los accidentes de tráfico estudiados.

Según los datos obtenidos en función de la *edad* de todos los implicados, de manera general podemos concluir que la franja de edad que *más implicación registra* en los accidentes de tráfico ocurridos en Ceuta, es la comprendida entre los *25 y 34 años*. En relación con el sexo de los implicados, *tanto para hombres como para mujeres*, la franja de edad que más implicación registra es igualmente la de *25 a 34 años*.

Analizar la relación que puede existir entre la edad de los implicados y la pertenencia a una determinada comunidad cultural/religiosa en los accidentes registrados, es complicado. Es complicado porque no existe un censo oficial del número de personas que componen cada comunidad y mucho menos detallado por franjas de edad. Por tal motivo se van a extraer las conclusiones en función de la implicación en los accidentes de cada franja de edad (dentro de su cultura)

En la *franja de edad* comprendida entre los *0 – 14 años*, la *comunidad musulmana* con un *79%* obtiene mayores índices de implicación, le sigue la *crisiana* con un *21%*; las culturas *hebreas, hindúes y chinas no obtienen implicación* en esta franja de edad. En función del sexo, los *hombres y mujeres musulmanes* obtienen el mismo resultado, un *79%*, al igual que los *crisianos/as que alcanzan el 21%*.

En la *franja de edad* comprendida entre los *15 – 24 años*, la *comunidad musulmana* obtiene un *54%*, la *crisiana* un *46%*; las comunidades culturales/religiosas *hindúes y chinas* obtienen los mismos índices de implicación, *un 0.2%* y la comunidad que obtiene los menores índices de implicación es la *hebraea* con un *0.08%*. En función del sexo de los implicados, los *hombres musulmanes* con un *55%* obtienen la mayor implicación, los *crisianos* un *45%*; los *chinos* con un *0.2%*, los *hindúes* con un *0.17%* y finalizan con el menor índice de implicación los hombres de la cultura *hebraea* con un *0.06%*; en cuanto a las *mujeres*, las *musulmanas* obtienen un *50%*, las

*crístianas* un 49.5%; las *hindúes* un 0.3%, las *hebreas* con un 0.15% y las *chinas* no obtienen implicación en esta franja de edad.

En la *franja de edad* comprendida entre los 25 – 34 años, la *comunidad musulmana* obtiene un 52%, la *crístiana* con un 47.6%; las comunidades *hindúes* y *chinas* obtienen los mismos índices de implicación, un 0.2% y la comunidad que obtiene los menores índices de implicación es la *hebreá* con un 0.01%. en función del sexo de los implicados, los *hombres musulmanes* con un 53% obtienen la mayor implicación, los *crístianos* un 46.7%; los hombres de la cultura *hindú* y *china* con un 0.2% obtienen los mismos índices de implicación y los *hebreos* un 0.1%; en cuanto a las *mujeres*, las *crístianas* con un 50% son las que alcanzan mayores índices de implicación, las *musulmanas* un 49.5%; las *hindúes* con un 0.3%, las *chinas* un 0.1% y las mujeres de la cultura *hebreá* no obtiene implicación en esta franja de edad.

En la *franja de edad* comprendida entre los 35 – 44 años, la *comunidad crístiana* con un 51% obtiene los mayores índices de implicación, la *musulmana* un 49%; la *hebreá* un 0.2% y la *hindú* y *china* un 0.01%. En lo que respecta al sexo de los implicados los *hombres crístianos* con un 50% son los que obtienen mayor implicación, los *musulmanes* un 49.5%; los *hebreos* un 0.3% y la *hindú* y *china* con un 0.1%; en cuanto a las *mujeres*, las *crístianas* con un 52% son las que alcanzan mayores índices de implicación, las *musulmanas* un 47%; las *hindúes* y las *chinas* un 0.1% obtienen los mismos índices de implicación y las mujeres de la cultura *hebreá* no obtienen implicación en esta franja de edad.

En la *franja de edad* comprendida entre los 45 – 54 años, la *comunidad crístiana* con un 57% obtiene los mayores índices de implicación, la *musulmana* un 43%; la *hebreá* con 0.3%, la *hindú* un 0.08%, y finalizan los *chinos* que no obtienen implicación en esta franja de edad. En lo que respecta al sexo de los implicados, los *hombres crístianos* con un 57% obtienen la mayor implicación, los *musulmanes* un 43%; los *hebreos* un 0.3%, le sigue la *hindú* con un 0.1%, y finalizan los hombres *chinos* que no obtienen implicación; en cuanto a las *mujeres*, las *crístianas* con un 56% son las que alcanzan mayores índices de implicación, las *musulmanas* un 43%, las *hebreas*

obtienen una implicación del 0.1% y las mujeres de las culturas *hindúes* y *chinas* no obtienen implicación en esta franja de edad.

En la *franja de edad* comprendida entre los 55 – 64 años, la *comunidad cristiana* con un 64% es la que obtiene mayores índices de implicación, la *musulmana* un 35%; la *hindú* un 0.2%, la *china* un 0.06%, y finaliza la *comunidad hebrea* con una implicación del 0.01%. En lo que respecta al sexo de los implicados, los *hombres cristianos* con un 65% son los que obtienen mayor implicación, los *musulmanes* un 35%; los *hindúes* un 0.3%, los *hebreos* un 0.1%, y finalizan los *hombres chinos* con una implicación del 0.07%; en cuanto a las *mujeres*, las *cristianas* con un 62% son las que alcanzan mayores índices de implicación, las *musulmanas* un 39%, las mujeres de las culturas *hebreas*, *hindúes* y *chinas* no obtienen implicación en esta franja de edad.

En la *franja de edad* de los implicados con *edades superiores a los 65 años*, la *comunidad cristiana* con un 73.5% obtiene mayores índices de implicación, la *musulmana* un 25.4%; la *hebrea* un 1% y las comunidades *hindú* y *china* no obtienen implicación en esta franja de edad. En lo que respecta al sexo de los implicados, los *hombres cristianos* con un 73% son los que obtienen mayor implicación, los *musulmanes* un 26%; los *hebreos* un 1.3% y los *hombres hindúes* y *chinos* no obtienen implicación; en cuanto a las *mujeres*, las *cristianas* con un 78% son las que alcanzan mayores índices de implicación y las *musulmanas* con un 22%; las mujeres de las culturas *hebreas*, *hindúes* y *chinas* no obtienen implicación en esta franja de edad.

Analizados todos estos datos, he de concluir que:

Lo *hombres cristianos* obtienen *menor implicación* en las franjas de edad (0-14/ 15-24/ 25-34 años) que los de la *comunidad musulmana*; sin embargo los *musulmanes* obtienen *menor implicación* en las franjas de edad (35-44/ 45-54/ 55-64/ +65 años) que los *cristianos*. En lo que respecta a los implicados de las *comunidades menos representativas*, en la franja de edad (0-14 años) no obtienen implicación; los componentes de la *comunidad hebrea* obtiene *menores índices* de implicación en las franjas de edad (15-24/ 25-34/ 55-64 años); los componentes de la *comunidad hindú* obtiene *menos implicación* en las franjas de edad (35-44 y en la + de 65 años).

Las *mujeres cristianas* obtienen *menor implicación* en las franjas de edad (0-14/ 15-24 años) que las de la comunidad musulmana; sin embargo las *musulmanas* obtienen *menor implicación* en las franjas de edad (25-34/ 35-44/ 45-54/ 55-64/ +65 años) que los cristianos. En lo que respecta a los implicados de las comunidades menos representativas, destaca una *baja implicación en las tres comunidades*; las componentes de la comunidad *hebrea sólo se ven implicadas* en las franjas de edad (15-24/ 45-54 años); las mujeres *hindúes* las franjas de edad (15-24/ 25-34/ 35-44 años).



#### 4.2.12. Existe alguna relación entre la pertenencia a una determinada cultura/religión y el perfil de los accidentados.

Por último y una vez analizados todos los parámetros de la accidentalidad, solo queda establecer un *perfil que identifique a los implicados* que más accidentes sufren en la ciudad de Ceuta. Este perfil se va a elaborar atendiendo a *dos parámetros*, en primer lugar se elaborará *un perfil generalizado por sexos de todos los implicados* y en segundo lugar otro en *función de la comunidad cultural/religiosa a la que pertenecen con el de su género correspondiente*.

De esta manera el *perfil generalizado de todos los implicados* en los accidentes de tráfico, tanto en hombres como en mujeres, es muy similar, tan sólo cambia el día de la semana en el que estarían implicados.

El *perfil del hombre* implicado en un accidente sería: conductor con edad comprendida entre los *25-34 años*, conduciendo un *turismo*, un *jueves* del mes de *marzo* entre las *13:00 y las 14:00 horas* y que sufre un accidente de tráfico de tipo *simple* con *daños materiales*. Con relación a la *mujer*, el *perfil* es prácticamente el mismo ya que solo cambia el día de la semana "*miércoles*".

Si este perfil lo realizamos en función de la comunidad cultural/religiosa a la que cada uno de los implicados pertenece, los resultados son:

*Perfil generalizado "cristianos"*: conductor cristiano de entre *25-34 años* que se ve implicado en un accidente de tráfico de tipo *simple* y con *daños materiales* cuando conduce un *turismo* un *viernes* del mes de *mayo* entre las *13:00 y las 14:00 horas* y en función del sexo, *hombre* de entre *25-34 años* que se ve implicado en un accidente de tráfico de tipo *simple* y con *daños materiales* cuando conduce un *turismo* un *viernes* del mes de *mayo* entre las *13:00 y las 14:00 horas*; la "*mujer*" cristiana obtiene el *mismo perfil*, ya que solo *cambia* el día de la semana "*jueves*".

*Perfil generalizado "musulmanes"*: conductor musulmán de entre *25-34 años* que se ve implicado en un accidente de tráfico de tipo *simple* y con *daños materiales* cuando conduce un *turismo* un *miércoles* del mes de *marzo* entre las *13:00 y las 14:00 horas*, en función del sexo, *hombre* de entre *15-24 años*

que se ve implicado en un accidente de tráfico de tipo *simple* y con *daños materiales* cuando conduce un *turismo* un *miércoles* del mes de *agosto* entre las *13:00* y las *14:00 horas*, con respecto a la *mujer*, conductora de entre *25-34 años* que se ve implicada en un accidente de tráfico de tipo *simple* y con *daños materiales* cuando conduce un *turismo* un *martes* del mes de *marzo* entre las *13:00* y las *14:00 horas*.

*Perfil generalizado “hebreos”*: conductor de entre *45-54 años* que se ve implicado en un accidente de tráfico de tipo *simple* y con *daños materiales* cuando conduce un *turismo* un *jueves* del mes de *julio* entre las *13:00* y las *14:00 horas*. En función del sexo, *hombre* de entre (*35-44/ 45-54/ o de + de 65 años*) que se ve implicado en un accidente de tráfico de tipo *simple* y con *daños materiales* cuando conduce un *turismo* un *jueves* del mes de *julio* entre las *12:00* y las *13:00 horas*, con relación a la *mujer*, conductora de entre *15-24 años* que se ve implicada en un accidente de tráfico de tipo *simple* y con *daños materiales* cuando conduce un *turismo* un *viernes* de algunos de estos meses (*enero, marzo, julio o agosto*) entre las *18:00* y las *19:00 horas*.

*Perfil generalizado “hindúes”*: conductor de entre *25-34 años* que se ve implicado en un accidente de tráfico de tipo *simple* y con *daños materiales* cuando conduce un *turismo* un *jueves* del mes de *mayo* entre las *12:00* y las *13:00 horas*. En función del sexo, el *hombre* de entre (*15-24 o 25-34 años*) que se ve implicado en un accidente de tráfico de tipo *simple* y con *daños materiales* cuando conduce un *turismo* un *martes o viernes* del mes de *mayo* entre las *12:00* y las *13:00 horas*, en relación a la *mujer*, conductora de entre *25-34 años* que se ve implicada en un accidente de tráfico de tipo *simple* y con *daños materiales* cuando conduce un *turismo* un *jueves* del mes de *junio* entre las *14:00* y las *15:00 horas*.

*Perfil generalizado “chinos”*: conductor de entre *15-24 años* que se ve implicado en un accidente de tráfico de tipo *simple* y con *daños materiales* cuando conduce un *turismo* un *lunes* de alguno de los meses de *abril o junio* entre las *14:00* y las *15:00 horas*. En función del sexo, *hombre* de entre *15-24 años* que se ve implicado en un accidente de tráfico de tipo *simple* y con *daños materiales* cuando conduce un *turismo* un *lunes o martes* de alguno de los

meses (*abril, junio o agosto*) entre las 14:00 y las 15:00 horas; en relación a la *mujer*, conductora de entre 25-34/ 35-44 años que se ve implicada en un accidente de tráfico de tipo *simple* y con *daños materiales* cuando conduce un *furgoneta* los *domingos* de algunos de estos meses (*marzo, abril, junio o diciembre*) entre las (11:00 y las 13:00/ las 19:00 y las 20:00 o entre las 22:00 a las 23:00 horas).

#### **4.3.LIMITACIONES Y FUTUROS ESTUDIOS.**

Dos serían los futuros estudios a llevar a cabo; en primer lugar, seguir realizando un seguimiento de la accidentalidad en la ciudad de Ceuta, teniendo en cuenta la implicación de cada cultura/religión, para actualizar y analizar si se siguen manteniendo los datos obtenidos y si el incremento o decrecimiento de cada una de las comunidades, continua en la misma proporción; en segundo lugar, una vez dado a conocer las conclusiones de este trabajo a los distintos dirigentes de cada comunidad, me gustaría realizar una encuesta a cada una de ellas, al objeto de conocer sus impresiones, el porqué de estos resultados y que trabajos se podrían llevar a cabo para mejorarlos.

## 5. BIBLIOGRAFÍA.

- Alonso, F., Esteban, C., Calatayud, C., & Alamar, B. LOS NIÑOS, LAS CIUDADES Y LA SEGURIDAD VIAL: UNA VISIÓN A PARTIR DE LA INVESTIGACIÓN.
- Alonso, F., Sanmartín, J., Esteban, C., Calatayud, C., Alamar, B., López, E., & Pastor, J. C. (2007). LA CONDUCTA SOCIAL EN EL TRÁFICO. Práctica y valoración de la población española. *Social behaviour in traffic: Practice and assessment of the Spanish population*. Valencia, Spain: Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial.
- Alonso, Francisco, et al. "LA CONDUCTA SOCIAL EN EL TRÁFICO. Práctica y valoración de la población española." *Social behaviour in traffic: Practice and assessment of the Spanish population*. Valencia, Spain: Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial (2007).
- Amador, J. R. T. (2007). Psicología social de los conflictos religiosos.
- Asociación cultural Septem Nostra. <http://www.ceuta.com/blogs/septemnostra/>
- Base de Datos TESEO. <http://www.mcu.es/TESEO/teseo.html>
- Beck, U. (2000). Retorno a la teoría de la «sociedad del riesgo». *Boletín de la AGE*, 30(2000), 9-20.
- Benito Ruiz, A., Oudda Santos, L., Benito Ruiz, G., Lahera Forteza, G., & Fernández Liria, A. (2010). Los factores de resiliencia ante las situaciones traumáticas. Análisis tras los atentados del 11 de marzo en una muestra de pacientes en el CSM de Alcalá de Henares. *Revista de la Asociación Española de Neuropsiquiatría.*, 30(107), 375-391.
- Carreras, L. (1996). Cómo educar en valores: materiales, textos, recursos y técnicas.
- Casanova, L., Borges, G., Mondragón, L., Medina-Mora, M. E., & Cherpitel, C. (2001). El alcohol como factor de riesgo en accidentes vehiculares y peatonales. *Salud Mental*, 24(5), 3-11.
- Ceuta convivencia y conflicto en una sociedad multiétnica. Autor: Carlos Rontomé Romero Edita: Instituto de Estudios Ceutíes 2012.
- Ciudad autónoma de Ceuta. <http://www.ceuta.es/ceuta/>
- de Souza, L. J. E. X., Queiroz, M. V. O., & Barroso, M. G. T. (1998). La estructura familiar de niños accidentados. *Rev Cubana Enferm*, 14(3), 209-18.
- Diario el Faro de Ceuta. <http://www.elfarodigital.es/>
- Diario el Pueblo de Ceuta. <http://www.elpueblodeceuta.es/>
- Dirección General de Tráfico (DGT). [http://www.dgt.es/portal/es/seguridad\\_vial/estadistica/](http://www.dgt.es/portal/es/seguridad_vial/estadistica/)
- Emilio Lamo de Espinosa (1995): *Culturas, Estados, Ciudadanos*, Madrid, Alianza.
- Fotos de Ceuta antigua. <http://fotosdeceutaantigua.blogspot.com>.
- Galdós, JESÚS SAIZ. "Estudio empírico de las variables de la Teoría de la Conducta Planificada como factores de riesgo para el consumo de cocaína en tres grupos diferentes." *Adicciones* 21.3 (2009): 187-194.
- Harris, M., Bordoy, V., Revuelta, F., & Velasco, H. M. (1998). Antropología cultural.
- Kayani, A. U. H. (2011). Fatalism, superstition, religion, and culture: road user beliefs and behaviour in Pakistan.
- Teye-Kwadjo, E., Knizek, B. L., & Rundmo, T. (2013). Attitudinal and motivational aspects of aberrant driving in a West African country. *tidsskrift for norsk psykologforening*, 50, 451-461.

- Teye-Kwadjo, E. (2011). Risk Perception, Traffic Attitudes and Behaviour among Pedestrians and Commercial Minibus Drivers in Ghana: A Case Study of Manya Krobo District.
- Khammash, M. R., & Al-Shouha, T. F. (2006). Do road traffic accidents increase during the fasting month of Ramadan. *Neurosciences*, 11(1), 21-23.
- Magableh, F., Grzebieta, R., & Job, R. F. S. (2013, August). The impact of culture on road safety in Jordan. In *Australasian Road Safety Research Policing Education Conference, 2013, Brisbane, Queensland, Australia*.
- Sattari, M., Mashayekhi, S., & Mashayekhi, S. (2012). Islam and Addiction. *Pharmaceutical Sciences*, 18(3), 151-158.
- Sarma, B. A. Beliefs and character: theology and ethics of road safety in Nigeria. At Theological College of Northern Nigeria, Jos-Bukuru Theological Society 2007. Viewed 22 December 2010.
- Van Elslande, P., & Fouquet, K. (2007). Analyzing 'human functional failures' in road accidents. *Final report. Deliverable D, 5*.
- Grimm, M., & Treibich, C. (2010). Socio-economic determinants of road traffic accident fatalities in low and middle income countries. *ISS Working Paper Series/General Series*, 504, 1-44.
- <http://centineladeceuta.wordpress.com>
- <http://comunidadisraelitadeceuta.es/>
- <http://comunidadisraelitadeceuta.es/historia.html>
- <http://es.thefreedictionary.com/juda%C3%ADsmo>
- [http://migraciones.ugr.es/congreso2011/libroacta/Mesa17/009\\_GervillaVashdev.pdf](http://migraciones.ugr.es/congreso2011/libroacta/Mesa17/009_GervillaVashdev.pdf)
- <http://mx.answers.yahoo.com>
- <http://ucide.org/>
- <http://vniversitas.over-blog.es/article-breve-historia-de-las-religiones-el-hinduismo-96241704.html>
- <http://web.ceuta.es:8080/patrimoniocultural/edificios>
- <http://www.buscareligiones.com>
- <http://www.centroestudiossefardies.com>
- <http://www.ceuta.es/premioconvivencia/>
- <http://www.conoceceuta.com>
- <http://www.historialuniversal.com/2010/08/cultura-india-civilizacion-hindu.html>
- <http://www.historia-religiones.com.ar/el-hinduismo-44>
- <http://www.historia-religiones.com.ar/el-hinduismo-44>
- <http://www.islam-guide.com/es>
- [http://www.webislam.com/directorio/4635-comunidad\\_islamica\\_de\\_ceuta.html](http://www.webislam.com/directorio/4635-comunidad_islamica_de_ceuta.html)
- <http://www.webislam.com/noticias/41146->
- Instituto Nacional de Estadística (INE). <http://www.ine.es/>
- Izquierdo, R. M. R. (2005). El reto de la ciudadanía intercultural: perspectivas educativas. *Curriculum: Revista de teoría, investigación y práctica educativa*, (18), 39-54.
- Kotler, P., & Roberto, E. L. (1992). Marketing social: estrategias para cambiar la conducta pública.
- La espada, M. T., E. Arostegi, and I. IRAURGI. "Factores de riesgo y de protección frente al consumo de drogas: Hacia un modelo explicativo del consumo de drogas en los jóvenes de la CAPV." *Observatorio Vasco de Drogodependencias, Departamento de Vivienda y Asuntos Sociales. Vitoria-Gasteiz: Editorial Servicio Central de Publicaciones del Gobierno Vasco* (2004).

- Landazabal, M. G. (2005). Conducta antisocial durante La adolescencia: correlaros socioemocionales, predictores y diferencias de género. *Psicología conductual*, 13(2), 197-215. *Altruismo: acciones prosociales costosas. llevadas a cabo voluntariamente, y cuya motivación primaria es beneficiar a los otros.*
- Lázaro, A. M. (1996). La conducta prosocial. *Cuadernos de Trabajo Social*, (9), 125.
- Ledesma, R., Poó, F., & Peltzer, R. (2007). Búsqueda impulsiva de sensaciones y comportamiento de riesgo en la conducción. *Avaliação psicológica*, 6(2), 117-125.
- LUHMAN, N. (1993): *Risk: A Sociological Theory*. Nueva York, Aldine de Gruyter.
- Lupton, D. (1993). Riesgo como peligro moral: las funciones política y social del discurso del riesgo en salud pública. *International Journal of Health Services*, 23(3), 425-435.
- Meneses Falcón, C., Gil García, E., & Romo Avilés, N. (2010). Adolescentes, situaciones de riesgo y seguridad vial. *Atención primaria*, 42(9), 452-458.
- Mercer, H. (1975). La investigación social aplicada al campo de la salud. *Educ Méd Salud*, 9(4), 347-354.
- Mockus, A. (2002). Convivencia como armonización de ley, moral y cultura. *Perspectivas*, 32(1), 19-37.
- Olivera, C., Planes, M., Olivas, M. C., & Gras, M. E. (2002). Efectos del alcohol y conducción de vehículos: creencias y conductas de los jóvenes.
- Pérez Peñalva, M. Á. (2009). Diseño de una carretera versus el comportamiento de los conductores. Adelantamiento, velocidad y distancia de visibilidad.
- Pita Fernández, S., Vila Alonso, M. T., & Carpente Montero, J. (1997). Determinación de factores de riesgo. *Cad aten primaria*, 4, 75-78.
- RAZVODOVSKY, Y. E. (2004). Influencia de la cultura sobre las actitudes hacia el alcohol de los estudiantes universitarios árabes de religión musulmana Influence of culture on attitudes towards alcohol of arab muslim university students. *Adicciones*, 16(1), 53-62.
- [remodelacion de la antigua mezquita de sidi embarek.html](#)
- Roche, R. (1997). Educación prosocial de las emociones, actitudes y valores en la adolescencia.
- Seguras Llanes, O., Echevarría Hernández, A. T., & Suárez García, M. (2013). La hemotransfusión en los Testigos de Jehová como un problema de las Ciencias Médicas. *Revista Cubana de Anestesiología y Reanimación*, 12(2), 169-178.
- Van Den Eijnden, R., San José, B., Dotinga, A., Bosveld, W., & Garretsen, H. (2002). Alcohol y emigración: los problemas de medición en la investigación sobre el consumo de alcohol entre inmigrantes marroquíes y turcos. *Adicciones: Revista de sociodrogalcohol*, 14(1), 261-278.
- Yoffe, L. (2002). El duelo por la muerte de un ser querido: creencias culturales y espirituales.





## 6. ANEXOS.

### 6.1. ANEXO I.

Estimado profesor Alonso:

Soy Francisco Javier Yáñez Sánchez, policía Local de Ceuta y alumno del doctorado en Tráfico y seguridad vial. Con respecto a lo que se hablo en el Seminario, he buscado información en la base de datos TESEO al objeto de intentar encontrar un tema para poder realizar mi tesis antes de 2015.

Después de revisar multitud de tesis observo cómo se incluyen muchísimas dedicadas a factores implicados en los accidentes de circulación, influencias como: alcohol, velocidad, despistes, azar, sueño, etc. Y pensando se me ha venido a la cabeza una idea que a lo mejor puede ser interesante.

Ceuta es una ciudad muy peculiar, en la que convivimos diariamente 4 culturas: la cristiana, la musulmana (estas dos las más mayoritarias), la hebrea y la hindú. Entonces mi pregunta o ideas es: si sería viable una tesis dedicada a estudiar:

Si hay o no influencia de los factores culturales y religiosos en la producción de los accidentes de tráfico.

Para ello tenía pensado estudiar todos los accidentes producidos en esta Ciudad durante el periodo de 2000 a 2011, a través de una base de datos con los siguientes datos:

nombre	edad	sexo	fecha	hora	Tipo veh.	accidente	nacionalidad
--------	------	------	-------	------	-----------	-----------	--------------

- Respecto al nombre: a través de este dato se podría establecer la influencia cultural o religiosa de los implicados con un margen de error muy pequeño.
- Una vez obtenemos el nombre se puede conjugar con el sexo (hombre o mujer), la edad (establecer varias franjas de edad), fecha (día y mes) y hora (mañana tarde o noche) del accidente. Con el tipo de vehículo (ciclomotor, motocicleta, turismo, camión, autobús); con los datos del accidente (si se trata de un accidente con daños materiales, con heridos o muertos).
- Y por último se podría hacer también referencia al tema de la nacionalidad, es decir, si los implicados son nacionales, si hay algún vehículo extranjero implicado, etc. Este último dato lo incluiría por el gran número de vehículos que entran a la ciudad de Ceuta, bien

procedente de la frontera con Marruecos o desde la península (por ejemplo en la operación paso del estrecho).

Otro dato que se podría incluir en esta tesis sería:

*Si en el mes sagrado de los musulmanes (el Ramadán), mes de ayuno, existen más o menos accidentes.*

NOTA: Melilla se asemeja muchísimo a esta Ciudad y estoy en contacto con compañeros para ver si fuera posible la facilitación de estos datos al objeto de realizar una comparativa entre las dos ciudades y además afianzar o aumentar la muestra.

Sin más un saludo y espero su pronta respuesta al objeto de comenzar o no la recogida de información.

## 6.2.ANEXO II.

De Oficial O-014 (FRANCISCO JAVIER YÁÑEZ SÁNCHEZ)

A: Superintendente accidental (JOSÉ ANTONIO SORROCHE SEDANO)

Al objeto de terminar mis estudios como alumno del doctorado en Tráfico y seguridad vial que llevo a cabo en el INTRAS (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia), me dirijo a Vd. para solicitarle su autorización para que por parte de los compañeros del Archivo de esa Jefatura me faciliten la información que necesito para la realización de mi trabajo. Información que va dirigida a una recopilación de datos sobre los accidentes ocurridos en nuestra Ciudad en el periodo de tiempo comprendido desde el año 2000 hasta 2012.

Después de revisar multitud de tesis en las diferentes bases de datos, observo cómo se incluyen muchísimas dedicadas a factores implicados en los accidentes de circulación, influencias como: alcohol, velocidad, despistes, azar, sueño, etc.

Como quiera que Ceuta es una ciudad muy peculiar, en la que convivimos diariamente 4 culturas: la cristiana, la musulmana (estas dos las más mayoritarias), la hebrea y la hindú. He pensado en realizar mi tesis sobre un tema que me parece puede ser muy interesante y del que se pueden extraer multitud de conclusiones, este tema elegido sería:

Si hay o no influencia de los factores culturales y religiosos en los accidentes de tráfico que se producen en esta Ciudad.

Para ello tengo pensado estudiar todos los accidentes producidos en esta Ciudad durante el periodo de 2000 a 2012, a través de una base de datos con los siguientes datos:

- Respecto al nombre: y siempre salvaguardando la identidad de los implicados; se podrían extraer la influencia cultural o religiosa de los implicados con un margen de error muy pequeño.

- Una vez obtenemos el nombre se puede conjugar con el sexo (hombre o mujer), la edad (establecer varias franjas de edad), fecha (día y mes) y hora (mañana tarde o noche) del accidente. Con el tipo de vehículo (ciclomotor, motocicleta, turismo, camión, autobús); con los datos del accidente (si se trata de un accidente con daños materiales, con heridos o muertos) y lugar del mismo (este dato no lo voy a utilizar para mi tesis; pero si lo he incluido en la base de datos para que una vez terminada la recopilación de los datos y ya a nivel interno poder conocer cuáles son los lugares donde existen un mayor índice de siniestralidad, y para que a través de esa Jefatura puedan hacer uso de los mismos).
- Y por último se podría hacer también referencia al tema de la nacionalidad, es decir, si los implicados son nacionales, si hay algún vehículo extranjero implicado, etc. Este último dato lo incluiría por el gran número de vehículos que entran a la ciudad de Ceuta, bien procedente de la frontera con Marruecos o desde la península (por ejemplo en la operación paso del estrecho).

Otro dato que se podría incluir en esta tesis sería:

- Si en el mes sagrado de los musulmanes (el Ramadán), mes de ayuno, existen más o menos accidentes.

Sin más y agradeciéndole de antemano su interés, decirle que una vez recopilada toda esta información y como he dicho al principio salvaguardando la protección de todos los implicados en los datos facilitados, estos quedaran a su disposición por si quiere hacer uso de ellos.

Un saludo

Ceuta 31 de enero de 2012

### 6.3.ANEXO III.

De: D. FRANCISCO JAVIER YÁÑEZ SÁNCHEZ

A: Directora de la Jefatura Local de Tráfico en Ceuta

Al objeto de terminar mis estudios como alumno del doctorado en Tráfico y Seguridad Vial que llevo a cabo en el INTRAS (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia), me dirijo a Vd. para solicitarle su colaboración al objeto de facilitarme la información que posteriormente le participo. Dicha información me es fundamental para complementar la tesis que voy a realizar.

A través de la Jefatura de la Policía Local de Ceuta y concretamente de los archivos en ella existentes, me van a facilitar información sobre todos los accidentes ocurridos en esta Ciudad en el periodo de tiempo comprendido desde el año 2000 hasta 2012.

Como quiera que Ceuta es una ciudad muy peculiar, en la que convivimos diariamente 4 culturas: la cristiana, la musulmana (estas dos las más mayoritarias), la hebrea y la hindú. He pensado en realizar mi tesis sobre un tema que me parece puede ser muy interesante y del que se pueden extraer multitud de conclusiones, este tema elegido sería:

Si hay o no influencia de los factores culturales y religiosos en la siniestralidad vial de la ciudad de Ceuta.

Para ello tengo pensado estudiar todos los accidentes ocurridos en esta Ciudad durante el periodo de 2000 a 2012, a través de una base de datos con los siguientes datos:

- nombre: a través del cual extraeré influencia cultural o religiosa.
- Una vez obtenemos el nombre se puede conjugar con el sexo (hombre o mujer), la edad (establecer varias franjas de edad), fecha (día y mes) y hora (mañana tarde o noche) del accidente. Con el tipo de vehículo (ciclomotor, motocicleta, turismo, camión, autobús); con los datos del

accidente (si se trata de un accidente con daños materiales, con heridos o muertos) y lugar del accidente.

- nacionalidad, es decir, si los implicados son nacionales o extranjeros.

Otro dato que se voy a incluir en esta tesis es:

- Si en el mes sagrado de los musulmanes (el Ramadán), mes de ayuno, existen más o menos accidentes.

Una vez relatada mi intención o los temas elegidos para mi tesis, la aportación de la Jefatura Local de Tráfico de la cual usted es Directora consistiría en:

- N<sup>a</sup> total de conductores en los años comprendidos desde 2000 hasta 2012.
  - Diferenciándolos si es posible en: total, hombres y mujeres.
  - Relación de nombre o apellidos, al objeto de establecer la religión o cultura a la que pertenece.
- Relación igualmente en el periodo comprendido desde 2000 hasta 2011 del total de vehículos matriculados.
  - Diferenciándolos si es posible en: ciclomotores; motocicletas; turismos; furgonetas; camiones; autobuses y otros.
- Además, y si contáis con esos datos, me harían falta los datos estadísticos de los accidentes ocurridos en vías interurbanas propiedad del Estado y confeccionados por la Guardia Civil dentro del periodo de estudio años 2000 – 2012. Dentro de estos datos estarían:
  - Respecto al nombre: a través de este dato se podría establecer la influencia cultural o religiosa de los implicados con un margen de error muy pequeño.
  - Una vez obtenemos el nombre se puede conjugar con el sexo (hombre o mujer), la edad (establecer varias franjas de edad), fecha (día y mes) y hora (mañana tarde o noche) del accidente. Con el tipo de vehículo (ciclomotor, motocicleta, turismo, camión, autobús) y número de vehículos implicados; con los datos del accidente (si se trata de un accidente con daños materiales, con heridos o muertos).
  - Y por último se podría hacer también referencia al tema de la nacionalidad, es decir, si los implicados son nacionales, si hay algún vehículo extranjero implicado, etc. Este último dato lo

incluiría por el gran número de vehículos que entran a la ciudad de Ceuta, bien procedente de la frontera con Marruecos o desde la península (por ejemplo en la operación paso del estrecho).

Sin más y agradeciéndole de antemano su interés y participación, decirle que una vez recopilada toda esta información y como he dicho al principio salvaguardando la protección de todos los implicados en los datos facilitados, estos quedaran a su disposición por si quiere hacer uso de ellos.

Un saludo

Ceuta 7 de febrero de 2012

#### 6.4.ANEXO IV.



Consejería de Presidencia, Gobernación y Empleo

De: D. FRANCISCO JAVIER YÁÑEZ SÁNCHEZ  
(Oficial de la policía Local de Ceuta)

A: Excelentísima Consejera de Presidencia  
Gobernación y Empleo

Al objeto de terminar mis estudios como alumno del programa de Doctorado en Tráfico y Seguridad Vial que llevo a cabo en el INTRAS (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia), me dirijo a Vd. como responsable de las competencias atribuidas a su Consejería en el apartado "o": "padrón municipal" para solicitarle su colaboración al objeto de facilitarme una información necesaria para mi investigación y que posteriormente le indicaré. Dicha información me es fundamental para complementar y valorar con más fiabilidad, los datos que obtenga en mi trabajo de investigación.

Ceuta es una ciudad muy singular y peculiar, en la que convivimos diariamente 4 culturas: la cristiana, la musulmana, la hebrea y la hindú; también he incluido en mi estudio, aunque esta una comunidad en auge no sólo en Ceuta sino en todo el mundo, como es "la china".

La temática que he elegido para realizar mi tesis es muy novedosa y de la cual no hay estudios previos (al menos en España), por tanto me parece que puede ser muy interesante, de mucha utilidad y de la que se puede extraer mucha información.

El tema elegido para la misma es:

"Influencia de los factores culturales o religiosos en los accidentes de tráfico ocurridos en la ciudad de Ceuta".



Para obtener los datos necesarios, me puse en contacto con la Jefatura de la Policía Local de Ceuta (petición al superintendente accidental) y después de valorar mi petición y a través del servicio de los archivos en ella existentes, me han facilitado toda la información necesaria sobre los accidentes ocurridos en esta Ciudad en el periodo de tiempo comprendido desde el año 2000 hasta 2012 (ambos inclusive).

Al objeto de que comprenda la importancia de mi petición, le argumento de manera resumida en qué consiste mi trabajo de investigación.

A través de los partes de incidencia elaborados por los policías locales cuando actúan en un accidente de tráfico, se han extraído una serie de datos que he introducido en una base de datos elaborada para esta investigación, estos datos se refieren a:

- Nombre: a través del cual extraeré la influencia cultural o religiosa del o de los implicados. También a través del nombre se puede extraer el sexo (hombre o mujer).
- La edad a través de la fecha de nacimiento (para establecer varias franjas de edad), la fecha (día, mes y año) y la franja horaria en la que se ha producido el accidente (mañana, tarde o noche).
- El o los tipos de vehículos implicados (ciclomotor, motocicleta, turismo, camión, autobús, bicicleta y otros); con los datos del accidente (si se trata de un accidente con daños materiales, con heridos o muertos), también se han diferenciado los accidentes por tipos (fortuitos, simples, múltiples y atropellos) y lugar del accidente.
- Al tratarse Ceuta de una ciudad fronteriza con un importante parque de vehículos procedentes de Marruecos que a diario circula por nuestras calles, también se va a contemplar el dato de la nacionalidad del conductor, al objeto de conocer la incidencia que pueden tener estos conductores en los accidentes que se producen en nuestra ciudad.
- Y por último, otro dato importante que se va a extraer de estos partes es el lugar donde se ha producido el accidente, al objeto de realizar un mapa sobre los lugares o sectores de la ciudad donde la accidentalidad es mayor.

Finalizado de modo resumido el trabajo de investigación que pretendo llevar a cabo:

LE SOLICITO:

La información relativa al número de habitantes de cada cultura o religión, a ser posible detallado por años en el periodo de estudio (2000-2012) y diferenciada por sexos (hombres y mujeres).

El objeto de obtener esta información se debe a intentar dar una mayor fiabilidad al estudio, ya que como todos sabemos no todas las comunidades que conviven en nuestra ciudad, están representadas por el mismo número de habitantes.

Sin más y agradeciéndole de antemano su interés y participación, decirle que una vez finalizado este trabajo de investigación, estos quedaran a su entera disposición por si quiere hacer uso de ellos y no cabe duda que si tiene a bien facilitarme la información que le solicito, se salvaguardará la misma según la Ley de Protección de Datos.

Un saludo

Ceuta 14 de junio de 2013

## 6.5. ANEXO V.

De: D. FRANCISCO JAVIER YÁÑEZ SÁNCHEZ

A: Directora de la Jefatura Local de Tráfico en Ceuta

Al objeto de terminar mis estudios como alumno del doctorado en Tráfico y Seguridad Vial que llevo a cabo en el INTRAS (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia), me dirijo a Vd. para solicitarle su colaboración al objeto de facilitarme la información que posteriormente le participo. Dicha información me sería de ayuda para complementar la parte de la tesis dedicada a la distribución por edades de los accidentes.

A través de la Jefatura de la Policía Local de Ceuta y concretamente de los archivos en ella existentes, me han facilitado información sobre todos los accidentes ocurridos en esta Ciudad en el periodo de tiempo comprendido desde el año 2000 hasta 2012.

Como quiera que Ceuta es una ciudad muy peculiar, en la que convivimos diariamente 4 culturas: la cristiana, la musulmana (estas dos las más mayoritarias), la hebrea y la hindú. He pensado en realizar mi tesis sobre un tema que me parece puede ser muy interesante y del que se pueden extraer multitud de conclusiones, este tema elegido sería:

Si hay o no influencia de los factores culturales y religiosos en la siniestralidad vial de la ciudad de Ceuta.

Para ello tengo pensado estudiar todos los accidentes ocurridos en esta Ciudad durante el periodo de 2000 a 2012, a través de una base de datos con los siguientes datos:

- nombre: a través del cual extraeré influencia cultural o religiosa.
- Una vez obtenemos el nombre se puede conjugar con el sexo (hombre o mujer), la edad (establecer varias franjas de edad), fecha (día y mes) y hora (mañana tarde o noche) del accidente. Con el tipo de vehículo (ciclomotor, motocicleta, turismo, camión, autobús); con los datos del accidente (si se trata de un accidente con daños materiales, con heridos o muertos) y lugar del accidente.
- nacionalidad, es decir, si los implicados son nacionales o extranjeros.

Una vez relatada mi intención o las partes en que quedaría dividida mi tesis, la aportación de la Jefatura Local de Tráfico de la cual usted es Directora consistiría en:

- N<sup>a</sup> total de conductores en la Ciudad de Ceuta a fecha de 31 de diciembre de 2012.
  - Diferenciándolos por las siguientes franjas de edad: 0-14 años; de 15 a 24; de 25 a 34; de 35 a 44; de 45 a 54; de 55 a 64 y de 65 años en adelante.
  - Si además fuese posible en las mismas franjas de edad y para el tipo de vehículos: ciclomotor, motocicleta, turismo, camiones y autobuses (sin necesidad de distinguir subgrupos, es decir; no me hace falta por ejemplo, motocicletas: A1; A2 o A; sino todos agrupados en uno).

Sin más y agradeciéndole de antemano su interés y participación, decirle que una vez finalizada mi tesis, esta quedara a su disposición por si quiere hacer uso de ella.

Un saludo

Ceuta 3 de julio de 2014

Datos para la notificación:

- Avenida de África (Residencial don Alfonso, portal 1-3ºA)
- Teléfono móvil: 629645662.
- Email: [javiyapi2@hotmail.com](mailto:javiyapi2@hotmail.com)

## 6.6.ANEXO VI.

*De: FRANCISCO JAVIER YÁÑEZ SÁNCHEZ*

*A: PRESIDENTE COMUNIDAD HINDÚ DE CEUTA*

Al objeto de terminar mis estudios como alumno del doctorado en Tráfico y seguridad vial que llevo a cabo en el INTRAS (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia), me dirijo a Vd. para solicitarle su autorización para que por parte de quien corresponda me facilite unos datos imprescindibles (que más tarde de indicaré) al objeto de poder dotar de mayor fiabilidad a los resultados obtenidos en mi trabajo de investigación.

Como quiera que Ceuta es una ciudad muy peculiar, en la que convivimos diariamente 4 culturas: la cristiana, la musulmana (estas dos las mayoritarias), la hebrea y la hindú. He pensado realizar mi tesis doctoral sobre un tema que puede ser muy interesante y del que se pueden extraer multitud de datos y conclusiones acerca de la multiculturalidad y convivencia de todos los componentes de estas cuatro culturas en un tema tan complejo y a la vez tan interesante como es: un estudio epidemiológico sobre la influencia cultural/religiosa en los accidentes de tráfico que se producen en la Ciudad Autónoma de Ceuta.

Para ello he estudiado todos los accidentes de tráfico producidos en la ciudad de Ceuta durante los años 2.000 a 2.012, información facilitada por la Jefatura de la Policía Local de Ceuta.

Esta investigación la llevaré a cabo introduciendo en una base de datos, la información recogida de todos los implicados en los accidentes de tráfico que ocurren en nuestra ciudad y que incluyen los policías locales de esta ciudad en los partes de incidencias que redactan o elaboran cuando intervienen en ellos.

Esta recogida de información se lleva a cabo de la siguiente manera. Teniendo en cuenta la filiación de los implicados:

- Con el nombre, se extrae la influencia cultural o religiosa y el sexo de los implicados con un margen de error muy pequeño.

- De otros datos recogidos en los partes de incidencia, se extraen: la edad de los implicados (para establecer varias franjas de edad), fecha (día y mes) y hora (mañana, tarde o noche) del accidente. El tipo de vehículo (ciclomotor, motocicleta, turismo, camión, autobús, bicicleta y otros); las consecuencias del accidente (si se trata de un accidente con daños materiales, con heridos o muertos) y lugar donde se ha producido el mismo.
- Y por último se hace también referencia al tema de la nacionalidad, es decir, si los implicados son nacionales o extranjeros. Este dato se incluye por el gran número de vehículos que entran a la ciudad de Ceuta, bien procedente de Marruecos o desde la península (por ejemplo en la operación paso del estrecho).

Esta es de manera resumida la investigación que llevo a cabo. Como le he comentado anteriormente, al objeto de dotar a esta investigación de la mayor fiabilidad posible, le solicito:

- Número de personas que componen la comunidad que usted representa, durante el periodo de estudio; es decir:

<i>CENSO DE POBLACIÓN COMUNIDAD HINDÚ CEUTA</i>												
<i>2000</i>	<i>2001</i>	<i>2002</i>	<i>2003</i>	<i>2004</i>	<i>2005</i>	<i>2006</i>	<i>2007</i>	<i>2008</i>	<i>2009</i>	<i>2010</i>	<i>2011</i>	<i>2012</i>

Sin más y agradeciéndole de antemano su interés y colaboración, decirle que de acuerdo con la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de protección de Datos de Carácter Personal, me comprometo al cumplimiento de la obligación de secreto con respeto a los datos obtenidos y al deber de tratarlos con confidencialidad, adoptando las medidas necesarias para evitar su alteración, pérdida, tratamiento o acceso no autorizado.

Comentarle también, que una vez finalizada esta investigación, los datos y conclusiones que de ella se extraigan estarán a su entera disposición. Gracias y un saludo.

Datos personales para notificación:

Francisco Javier Yáñez Sánchez, Oficial de la Policía Local de Ceuta, con DNI: 45.67556-E; con domicilio en Ceuta, en la Avenida de África (Residencial Don Alfonso portal 1-3ºA); teléfonos: 956.50 70 86 y 629 64 56 62. Email: javiyapi2@hotmail.com

Ceuta 10 de septiembre de 2014

Firmado

Francisco Javier Yáñez Sánchez

## 6.7. ANEXO VII.

*De: FRANCISCO JAVIER YÁÑEZ SÁNCHEZ*

*A: PRESIDENTE DE LA UCIDCE (Unión De Comunidades Islámicas De Ceuta)*

Al objeto de terminar mis estudios como alumno del doctorado en Tráfico y seguridad vial que llevo a cabo en el INTRAS (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia), me dirijo a Vd. para solicitarle su autorización para que por parte de quien corresponda me facilite unos datos imprescindibles (que más tarde de indicaré) al objeto de poder dotar de mayor fiabilidad a los resultados obtenidos en mi trabajo de investigación.

Como quiera que Ceuta es una ciudad muy peculiar, en la que convivimos diariamente 4 culturas: la cristiana, la musulmana (estas dos las mayoritarias), la hebrea y la hindú. He pensado realizar mi tesis doctoral sobre un tema que puede ser muy interesante y del que se pueden extraer multitud de datos y conclusiones acerca de la multiculturalidad y convivencia de todos los componentes de estas cuatro culturas en un tema tan complejo y a la vez tan interesante como es: un estudio epidemiológico sobre la influencia cultural/religiosa en los accidentes de tráfico que se producen en la Ciudad Autónoma de Ceuta.

Para ello he estudiado todos los accidentes de tráfico producidos en la ciudad de Ceuta durante los años 2.000 a 2.012, información facilitada por la Jefatura de la Policía Local de Ceuta.

Esta investigación la llevaré a cabo introduciendo en una base de datos, la información recogida de todos los implicados en los accidentes de tráfico que ocurren en nuestra ciudad y que incluyen los policías locales de esta ciudad en los partes de incidencias que redactan o elaboran cuando intervienen en ellos.

Esta recogida de información se lleva a cabo de la siguiente manera. Teniendo en cuenta la filiación de los implicados:

- Con el nombre, se extrae la influencia cultural o religiosa y el sexo de los implicados con un margen de error muy pequeño.



- De otros datos recogidos en los partes de incidencia, se extraen: la edad de los implicados (para establecer varias franjas de edad), fecha (día y mes) y hora (mañana, tarde o noche) del accidente. El tipo de vehículo (ciclomotor, motocicleta, turismo, camión, autobús, bicicleta y otros); las consecuencias del accidente (si se trata de un accidente con daños materiales, con heridos o muertos) y lugar donde se ha producido el mismo.
- Y por último se hace también referencia al tema de la nacionalidad, es decir, si los implicados son nacionales o extranjeros. Este dato se incluye por el gran número de vehículos que entran a la ciudad de Ceuta, bien procedente de Marruecos o desde la península (por ejemplo en la operación paso del estrecho).

Esta es de manera resumida la investigación que llevo a cabo. Como le he comentado anteriormente, al objeto de dotar a esta investigación de la mayor fiabilidad posible, le solicito:

- Número de personas que componen la comunidad que usted representa, durante el periodo de estudio; es decir:

Población culturas	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Musulmanes						29985	30110	30537		30050	33961	35894	35979

Fuente observatorio Andalusi

Como puede observar a través de internet y concretamente en la web <http://ucide.org/es/observatorio-andalusi>, he podido recopilar los datos de la población musulmana en Ceuta en los años que se reflejan, estos datos los he obtenido de los distintos documentos referentes a los estudios demográficos de la población musulmana en España que edita el Observatorio Andalusi y la UCIDE, por lo que le agradecería su colaboración para completar los datos solicitados en los años que me faltan.

Sin más y agradeciéndole de antemano su interés y colaboración, decirle que de acuerdo con la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de protección de Datos de Carácter Personal, me comprometo al cumplimiento de la obligación de secreto con respeto a los datos obtenidos y al deber de tratarlos con confidencialidad, adoptando las medidas necesarias para evitar su alteración, pérdida, tratamiento o acceso no autorizado.

Comentarle también, que una vez finalizada esta investigación, los datos y conclusiones que de ella se extraigan estarán a su entera disposición. Gracias y un saludo.

Datos personales para notificación:

Francisco Javier Yáñez Sánchez, Oficial de la Policía Local de Ceuta, con DNI: 45.67556-E; con domicilio en Ceuta, en la Avenida de África (Residencial Don Alfonso portal 1-3ºA); teléfonos: 956.50 70 86 y 629 64 56 62. Email: javiyapi2@hotmail.com

Ceuta 10 de septiembre de 2014

Firmado

Francisco Javier Yáñez Sánchez

## 6.8.ANEXO VIII.

*De: FRANCISCO JAVIER YÁÑEZ SÁNCHEZ*

*A: PRESIDENTE COMUNIDAD ISRAELITA DE CEUTA*

Al objeto de terminar mis estudios como alumno del doctorado en Tráfico y seguridad vial que llevo a cabo en el INTRAS (Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia), me dirijo a Vd. para solicitarle su autorización para que por parte de quien corresponda me facilite unos datos imprescindibles (que más tarde de indicaré) al objeto de poder dotar de mayor fiabilidad a los resultados obtenidos en mi trabajo de investigación.

Como quiera que Ceuta es una ciudad muy peculiar, en la que convivimos diariamente 4 culturas: la cristiana, la musulmana (estas dos las mayoritarias), la hebrea y la hindú. He pensado realizar mi tesis doctoral sobre un tema que puede ser muy interesante y del que se pueden extraer multitud de datos y conclusiones acerca de la multiculturalidad y convivencia de todos los componentes de estas cuatro culturas en un tema tan complejo y a la vez tan interesante como es: un estudio epidemiológico sobre la influencia cultural/religiosa en los accidentes de tráfico que se producen en la Ciudad Autónoma de Ceuta.

Para ello he estudiado todos los accidentes de tráfico producidos en la ciudad de Ceuta durante los años 2.000 a 2.012, información facilitada por la Jefatura de la Policía Local de Ceuta.

Esta investigación la llevaré a cabo introduciendo en una base de datos, la información recogida de todos los implicados en los accidentes de tráfico que ocurren en nuestra ciudad y que incluyen los policías locales de esta ciudad en los partes de incidencias que redactan o elaboran cuando intervienen en ellos.

Esta recogida de información se lleva a cabo de la siguiente manera. Teniendo en cuenta la filiación de los implicados:

- Con el nombre, se extrae la influencia cultural o religiosa y el sexo de los implicados con un margen de error muy pequeño.
- De otros datos recogidos en los partes de incidencia, se extraen: la edad de los implicados (para establecer varias franjas de edad), fecha (día y mes) y hora (mañana, tarde o noche) del accidente. El tipo de vehículo (ciclomotor, motocicleta, turismo, camión, autobús, bicicleta y otros); las consecuencias del accidente (si se trata de un accidente con daños materiales, con heridos o muertos) y lugar donde se ha producido el mismo.
- Y por último se hace también referencia al tema de la nacionalidad, es decir, si los implicados son nacionales o extranjeros. Este dato se incluye por el gran número de vehículos que entran a la ciudad de Ceuta, bien procedente de Marruecos o desde la península (por ejemplo en la operación paso del estrecho).

Esta es de manera resumida la investigación que llevo a cabo. Como le he comentado anteriormente, al objeto de dotar a esta investigación de la mayor fiabilidad posible, le solicito:

- Número de personas que componen la comunidad que usted representa, durante el periodo de estudio; es decir:

---

*CENSO POBLACIONAL COMUNIDAD ISRAELITA CEUTA*

---

2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------	------

---

Sin más y agradeciéndole de antemano su interés y colaboración, decirle que de acuerdo con la Ley Orgánica 15/1999, de 13 de diciembre, de protección de Datos de Carácter Personal, me comprometo al cumplimiento de la obligación de secreto con respecto a los datos obtenidos y al deber de tratarlos con confidencialidad, adoptando las medidas necesarias para evitar su alteración, pérdida, tratamiento o acceso no autorizado.

Comentarle también, que una vez finalizada esta investigación, los datos y conclusiones que de ella se extraigan estarán a su entera disposición. Gracias y un saludo.

Datos personales para notificación:

Francisco Javier Yáñez Sánchez, Oficial de la Policía Local de Ceuta, con DNI: 45.67556-E; con domicilio en Ceuta, en la Avenida de África (Residencial Don Alfonso portal 1-3ºA); teléfonos: 956.50 70 86 y 629 64 56 62. Email: javiyapi2@hotmail.com

Ceuta 10 de septiembre de 2014

Firmado

