





## ARTÍCULO ORIGINAL

# Accidentalidad vial y mortalidad por accidentes de tránsito en Honduras período 2013 al 2020

*Road accidents and mortality from traffic accidents in Honduras from 2013 to 2020*

Julio César Ávila Flores<sup>1</sup>  <https://orcid.org/0000-0002-9228-6100>, Luis Gerardo Reyes Flores<sup>1</sup>  <https://orcid.org/0000-0002-5399-2766>, José Alberto Herrera Funes<sup>1</sup>  <https://orcid.org/0000-0003-3226-2171>, Greysi Yasmin Fonseca Andrade<sup>1</sup>  <https://orcid.org/0000-0002-1061-1601>.

<sup>1</sup>Universidad Nacional de la Policía de Honduras (UNPH), Dirección de Investigación Científica y Comunicación (DICC); Tegucigalpa, Honduras.

**RESUMEN. Introducción.** Después de los homicidios, los accidentes de tránsito constituyen la segunda causa de muerte violenta en el país, la Policía Nacional de Honduras, es el ente gubernamental responsable de registrar los detalles de estos eventos. **Objetivo.** Analizar la frecuencia de accidentes de tránsito y la mortalidad asociada a los mismos, en el período 2013-2020. **Métodos.** Investigación cuantitativa, retrospectiva. Se consideró toda la población de 63,908 participantes en accidentes para el período 2013-2020, encontrados en la base de datos de la Policía Nacional de Honduras y la Unidad Técnica de Coordinación Institucional (UTECI). Se aplicó estadística descriptiva con un análisis univariado. **Resultados.** La tasa de muertes disminuyó de 1 a 3 personas por cada 10 participantes del año 2013-2020. El sexo más frecuente fue masculino en el rango de 20 a 39 años. La mortalidad predominó en los hombres con 82.8% (8,929) de las muertes predominando el rango de 15 a 39 años. El fenómeno de accidentalidad y mortalidad vial, desde el año 2013, aporta una tasa de crecimiento de 23%, solo interrumpida por la pandemia mundial por COVID19. En cuanto a responsabilidad de los accidentes un 33.4% de los hechos (responsables) eran hombres mientras que un 1.1% mujeres. **Discusión.** Los homicidios ocupan un espacio prioritario en la agenda pública por su impacto en la sociedad, no obstante, los accidentes de tránsito reportan una tasa de crecimiento constante y a pesar de ello no se observan esfuerzos de la sociedad que apunten a corregir el problema. **Palabras claves:** Accidentes de tránsito, Mortalidad, Seguridad vial.

## INTRODUCCIÓN

Los accidentes de tránsito cada año toman más relevancia en Latinoamérica.<sup>1</sup> Desde una perspectiva económica, la Organización Mundial de la Salud (OMS) apunta que el 90% de las muertes por accidentes de tránsito se producen en países con ingresos bajos y medianos.<sup>2</sup> En el caso de Honduras hay poca información al respecto, para el año 2006 los accidentes de tránsito representaban el 13.6% del gasto general por lesiones de causa externa en el Hospital Escuela.<sup>3</sup>

El Instituto Universitario en Democracia, Paz y Seguridad (IUDPAS) de la Universidad Nacional Autónoma de Honduras (UNAH) reporta 7.7% de incremento de muertes por accidentes de tránsito, entre el año 2021 y 2022.<sup>4</sup> Este fenómeno desacelera la economía de los países en desarrollo,<sup>5</sup> lo que a su vez, se acentúa con el incremento del parque vehicular de país, el cual se duplicó durante el período analizado.<sup>6</sup> Más vehículos en las calles, la baja calidad de la infraestructura vial<sup>7</sup> y un transporte público deficiente empeora las condiciones de vida en el país.

En los últimos años el fenómeno objeto de estudio es de interés de sanción por parte de los operadores de justicia<sup>8</sup> la Ley de Tránsito, que en su artículo número cuatro<sup>9</sup> establece que la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte (DNVT) será la encargada de identificar la causa de los accidentes y de diseñar las políticas de seguridad vial,<sup>10</sup> con el apoyo de la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT), sistematizan bases de información en relación a los problemas de tránsito.<sup>11</sup>


Se hace necesario estudiar algunos aspectos como la conducta del usuario en la vía pública, la calidad de la infraestructura que es un factor predictor de la usabilidad de un puente peatonal.<sup>12</sup> Asimismo la educación vial, que está en proceso de ser incorporado en los contenidos de los centros de educación pública de Honduras.<sup>13</sup> Por lo anterior se decide

Recibido: 16-10-2023 Aceptado: 20-06-2024 Primera vez publicado en línea: 30-06-2024  
Dirigir correspondencia a: Julio César Ávila Flores  
Correo electrónico: julio.avila020@unph.sep.edu.hn

**DECLARACIÓN DE RELACIONES Y ACTIVIDADES FINANCIERAS Y NO FINANCIERAS:** Ninguna.

**DECLARACIÓN DE CONFLICTOS DE INTERÉS:** Ninguna.

**Forma de citar:** Ávila-Flores JC, Reyes-Flores LG, Herrera-Funes JA, Fonseca-Andrade GY. Accidentalidad vial y mortalidad por accidentes de tránsito en Honduras período 2013 al 2020. Rev Méd Hondur. 2024; 92(1): 17-21. DOI: <https://doi.org/10.5377/rmh.v92i1.18246>

© 2024 Autor(es). Artículo de acceso abierto bajo la licencia <https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/deed.es> 

realizar un estudio cuyo objetivo fue analizar la frecuencia de accidentes de tránsito de la DNVT y de los registros de fallecidos de la UTECI, con el propósito destacar patrones que puedan contribuir en la comprensión del problema en el período 2013 al 2020.

**MATERIALES Y MÉTODOS**

Se realizó un estudio retrospectivo descriptivo con datos recabados por los entes del estado, en el período del 2013 al 2020. Las fuentes de datos fueron secundarias, tanto para las datos de muertes por accidentes consignadas por la Unidad Técnica de Coordinación Institucional (UTECI) y los datos de accidentalidad vial recolectados por la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte (DNVT). Los primeros, fueron validados por la Mesa Intersectorial de Validación de Muertes y Homicidios; y los segundos por la Sección de Investigación de Accidentes de Tránsito (SIAT) de la DNVT. Se analizó todos los datos encontrados en la base de datos en el período planteado.

La base de datos de la DNVT incluía 76 columnas de datos que contenían información de 63,908 participantes en 30,892 accidentes suscitados desde el año 2013 hasta el año 2020. En esta base de datos se pudo identificar fecha y hora del hecho, detalles del lugar, rol de los implicados y su estado de afectación, descripción de la causa del accidente, tipo de vehículo, sexo y edad del participante, profesión y estado civil, entre otros. El registro de fallecidos (en accidentes de tránsito) de la UTECI contenía 16 columnas de datos que incluyeron información de 10,782 personas fallecidas desde el año 2013 hasta el año 2020. Este registro describía información respecto al lugar, hora y fecha del hecho, contexto del accidente, rol del usuario fallecido en la vía, sexo. Los datos se categorizaron por causa de los accidentes, hora del hecho, rango de edad y ocupación.

Se aplicó un análisis univariado a los datos empleando tablas dinámicas de Excel (Microsoft Office), con agrupaciones por frecuencias y promedios, no obstante, previamente las bases de datos fueron revisadas minuciosamente con el fin

de verificar la calidad de la información. Para la realización del estudio se obtuvo los avales institucionales respectivos.

**RESULTADOS**

Se identificó un total 63,908 accidentes de tránsito en el período del 2023 al 2020, de estos el 16.9% (10,782) fallecieron y un 83.13% (53,126) sobrevivieron al accidente. Se comparó la accidentalidad vial y mortalidad por accidentes de tránsito en Honduras en el período 2013 al 2020, en el 2013 por cada diez participantes en un evento, fallecían tres personas, lo cual para 2020 disminuyó a una muerte (**Cuadro 1**).

En el período del año 2013 al 2020 se identificó un crecimiento consistente de los hechos registrados por accidentes. Existió una excepción para el año 2017, en él se reflejó un leve decrecimiento del 0.4%; por otra parte, el mayor incremento de registros le correspondió al año 2019, presentándose un 48.3% de aumento por accidentes (**Figura 1**). Por su parte las muertes reflejaron un decrecimiento para el año 2020.

La hora con mayor ocurrencia de accidentes fue las 06:00 pm y la hora de menor ocurrencia fue las 04:00 am (**Figura 2**). Entre las 04:00 pm y las 08:00 pm ocurrió un 24.8% de los accidentes del día, solo en este período de 4 horas sucedieron 1 de cada 5 accidentes en el país. Desde las 04:00 am existió un incremento constante de los accidentes que ocurren durante el día, excepto a las 11:00 am donde se observó un leve decrecimiento; posteriormente, hasta las 06:00 pm el crecimiento en la cantidad de accidentes continuo y decreció a medida avanza la noche.

Con relación a la hora de ocurrencia se analizaron datos de 23,641 accidentes ocurridos desde el año 2013 hasta el año 2019. Se logró identificar que la jornada de la tarde (12:00 pm y 06:00 pm) reportó el 40% de los accidentes; si se cruzan datos de las jornadas del día, la mitad (51.9%) de los accidentes ocurrieron entre las 12:00 pm y las 08:59 pm, se excluyó al año 2020 por las restricciones de movilidad que cambiaron los horarios de circulación (**Figura 2**).

**Cuadro 1.** Distribución de participantes en accidentes de tránsito sobrevivientes y fallecidos de los accidentes de tránsito según año del período 2013 al 2020. Honduras. N=63,908

Año	Participantes totales		Fallecidos		Sobrevivientes		Estado implicado por cada 10 participantes	
	n	(%)	n	(%)	n	(%)	Sobrevivientes	Fallecidos
2013	3,393	(5.3)	1,008	(9.3)	2,385	(4.5)	7	3
2014	5,889	(9.2)	984	(9.1)	4,905	(9.2)	8	2
2015	6,009	(9.4)	1,331	(12.3)	4,678	(8.8)	8	2
2016	6,119	(9.6)	1,407	(13.0)	4,712	(8.9)	8	2
2017	6,050	(9.5)	1,489	(13.8)	4,561	(8.6)	8	2
2018	9,410	(14.7)	1,614	(15.0)	7,796	(14.7)	8	2
2019	12,376	(19.4)	1,762	(16.3)	10,614	(20.0)	9	1
2020	14,662	(22.9)	1,187	(11.0)	13,475	(25.4)	9	1
<b>Totales</b>	<b>63,908</b>	<b>(100.0)</b>	<b>10,782</b>	<b>(100)</b>	<b>53,126</b>	<b>(100)</b>		

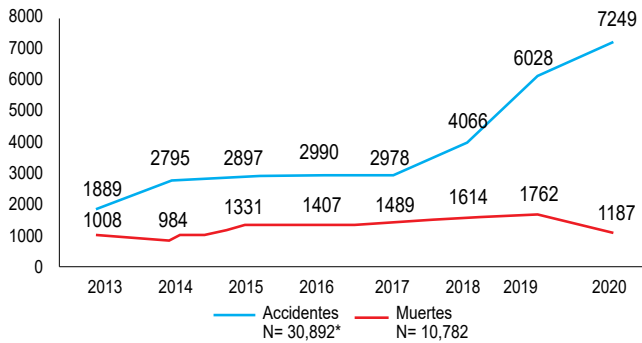


Figura 1. Accidentes y muertes de tránsito durante el período de 2013 al 2020.

\*Población corresponde al número de eventos por accidentes de tránsito en el período analizado.

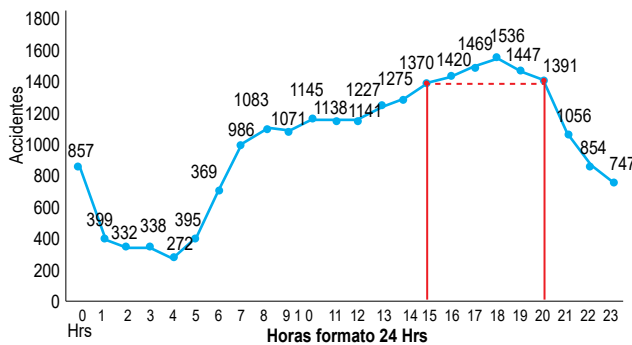


Figura 2. Frecuencia de accidentes por hora de ocurrencia durante el período de 2013 a 2019, n=23,641\*.

\*Se excluyó al año 2020 por las restricciones de movilidad que cambiaron los horarios de circulación. Población corresponde al número de eventos por accidentes de tránsito en el período analizado.

En cuanto a la evolución de la accidentalidad vial, los accidentes de tránsito aumentaron progresivamente entre el año 2013 al 2020. Diciembre, fue el mes que registró mayor cantidad de accidentes; por lo tanto, la hora con mayor recurrencia de accidentes fue de las 03:00 pm y 06:00 pm, siendo corroborado lo que está confirmado en un análisis por jornadas, señalando que la jornada de la tarde fue la que registró la mayor cantidad de accidentes de tránsito con 40%.

El 81% (51,751) de los participantes en los accidentes de tránsito fue del sexo masculino, el 55.5% (35,462) de los accidentados se encuentran en el rango de 20 a 39 años. El 78.9% (50,440) de los accidentes de tráfico se dieron en el área urbana. En cuanto al tipo usuario de la vía un 68.9% (44,001) eran conductores y un 34.8% (3,757) de los que fallecieron eran peatones. Un 33.0% (3,561) de los fallecidos sufrió colisión, un 16.9% (10,805) de los accidentes ocurrieron el sábado (**Cuadro 2**).

Cuando se agruparon los accidentes de tránsito por sexo y en función de la responsabilidad deducida por las autoridades de la DNVT, podemos identificar que el sexo masculino tenía mayor frecuencia como hechor de estos eventos.

Se hizo un análisis de 4,021 (100%) participantes conductores (de ambos sexos) que fallecieron en el evento de tránsito, del 100% un 3.34% de los hechores son mujeres y un 96.66% son hombres (**Cuadro 3**).

**Cuadro 2.** Características de los participantes en accidentes de tránsito y fallecidos en el período 2013 al 2020. Honduras. n=63,908.

Características	Participantes en accidentes n (%)	Fallecidos en accidentes n (%)
<b>Sexo</b>		
Masculino	51,751 (81.0)	8,929 (82.8)
<b>Edad</b>		
20 a 39 años	35,462 (55.5)	5,753 (53.4)
15 a 39 años		
<b>Condición resultante accidente</b>		
lleso	32,950 (51.6)	No aplica
<b>Zona</b>		
Urbana	50,440 (78.9)	6,672 (61.8)
<b>Número de involucrados por accidente,</b>		
2 participantes	34,130 (55.2)	No disponible
<b>Hora típica</b>		
03:00pm a 8:00pm	23,703 (36.5)	No disponible
<b>Tipo usuario de la vía</b>		
Conductor	44,001 (68.9)	4,011 (37.2)
Peatón		3,757 (34.8)
<b>Tipo de Vehículo</b>		
Liviano	30,633 (47.9)	No disponible
<b>Causa / contexto</b>		
<b>Maniobras peligrosas</b>	15,233 (23.8)	3,561 (33.0)
Colisión		
*Atropello		3,853 (35.7)
<b>Ocupación</b>		
Motoristas	9,952 (15.6)	821 (7.6)
Estudiantes		
Comerciantes	4,136 (6.5)	477 (4.4)
<b>Día</b>		
Sábado	10,805 (16.9)	2,281 (21.2)
Domingo		

\* En caso de ser peatón.

**Cuadro 3.** Distribución de la responsabilidad de las fatalidades en los accidentes de tránsito según sexo en el período del 2013 al 2020. Honduras. n=4,021.

Sexo del conductor	Responsabilidad del conductor		
	Hechor	Victima	Total
	n (%)	n (%)	n (%)
Femenino	52 (27)	139 (73)	191 (100)
Masculino	1,506 (39)	2,324 (61)	3,830(100)
<b>Total</b>	<b>1,558 (39)</b>	<b>2,463 (61)</b>	<b>4,021 (100)</b>

Los porcentajes visualizados corresponden a datos de 4021 conductores fallecidos registrados por la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte de la Policía Nacional, de los cuales 191 participantes eran mujeres y 3,830 hombres. La mayoría de los participantes (en todos los tipos de usuario) fueron del sexo masculino, no obstante, el número de víctimas del sexo femenino fue superior en términos porcentuales 73% (139) que las víctimas del sexo masculino 61% (2324).

## DISCUSIÓN

La identificación de los factores que predicen un accidente de tránsito puede resultar una tarea compleja si no se cuentan con todas las variables alrededor del fenómeno.<sup>14</sup> Las fuentes secundarias empleadas en este estudio no contemplan todas estas variables, no obstante, los estudios que caracterizan accidentes de tránsito han demostrado ser útiles para reportar evidencias basadas en modelos ajustados en racimos.<sup>15</sup> Con los datos analizados, los hallazgos revelaron una problemática social que va más allá del espacio vial. Cuando se identifica la responsabilidad del usuario desagregada por sexo, las mujeres resultan con un porcentaje más alto de victimización, a pesar de que los hombres quienes tienen una mayor prevalencia de fatalidades. Esta tendencia ya ha sido identificada en estudios previos que reportan que los hombres tienen un mayor riesgo de experimentar un accidente fatal en comparación con las mujeres, mientras que las mujeres tienen tasas más altas de lesiones por accidentes de tránsito.<sup>16</sup>

De igual manera mientras los accidentes de tránsito incrementan de forma sostenida desde el año 2013, los homicidios reportan un decrecimiento desde el año 2011<sup>17</sup> y con ello esto último adquiere más un enfoque mediático, ya sea que aumente o disminuya, probablemente por la influencia de los medios de comunicación en la opinión pública.<sup>18</sup>

El Boletín Nacional No. 64 para el año 2021 detalla algunos aspectos del fenómeno, entre los que se encuentran la hora de mayor ocurrencia y el tipo de dinámica del evento, los que son similares al patrón registrado para el período comprendido del 2013 al 2021; 46.2% de los accidentes del 2021 reportados por la UNAH ocurren entre las 12:00 pm y 08:59 pm.<sup>19</sup> En el presente estudio, el 51.9% de los accidentes coinciden ya que ocurren en la jornada anteriormente señalada.

Es relevante comprender el fenómeno desde el punto de vista médico-hospitalario, la investigación llevada a cabo en el hospital Mario Catarino Rivas, en el que se caracterizaron las causas de politraumatismos en pacientes tratados en la emergencia.<sup>20</sup> Durante el año 2017 un 38.5% de los casos ingresados al servicio de cirugía general correspondieron a traumas relacionados con accidentes de tránsito, las consecuencias de esto fue de afectación nacional. El Hospital Escuela de Tegucigalpa informó en el 2022 un aumento en atenciones de víctimas por accidentes.<sup>21</sup> A partir del problema identificado por el Hospital Escuela de Tegucigalpa se debe destacar que los jóvenes adultos entre 20 y 39 años, están siendo afectados considerablemente por las fatalidades en accidentes de tránsito, cuyo rol en el evento no se puede determinar en vista de que la base de datos de la UTECI no precisa esta información.

En la base de datos de las muertes registradas por la DNVT, es posible identificar porcentajes similares a los registros de fallecidos de la UTECI. De esta forma se logró verificar que la mayor parte de fallecidos son conductores de motocicleta cuya edad se sitúa entre los 20 y 39 años, en el mundo dos tercios de los fallecidos en accidentes tienen entre los 18 y 59 años<sup>22</sup> mientras que en Honduras esta proporción es superada conforme a los datos de la DNVT.

En cuanto a las causas de los accidentes como se describe en este estudio las maniobras peligrosas, representan casi un quinto de las causas descritas por la DNVT. Aunque existe una oportunidad de mejora respecto a cómo la DNVT registra este dato, un estudio hecho en el Distrito Central de Tegucigalpa sugiere que la mayor parte de los usuarios de la vía se ven obligados a hacer maniobras de riesgo para evitar los baches.<sup>23</sup>

Ante una problemática tan severa, a pesar de que se insiste que el factor humano es el principal condicionante del accidente de tránsito en Honduras<sup>24</sup> se debe apuntar a todas las posibles causas, hay que considerar las causas estructurales, que pasan por la revisión del alto costo social que implica tener un transporte público en decadencia y un parque vehicular en crecimiento acelerado, cuyo mantenimiento (gasolina, repuestos, habilitación de más calles, asistencia médica oportuna) está consumiendo los presupuestos de todas las naciones del mundo, incluyendo los países desarrollados.<sup>25</sup>

Entre las limitaciones del estudio se logró entender que, si bien el fenómeno de los accidentes de tránsito se ve influido por múltiples variables, no se logró realizar un análisis que las incluyera a todas, debido a que los investigadores no realizaron la recolección de datos en campo, sino que se analizó la base de datos de estas instituciones como fuente secundaria, y al no tener más información no se pudo realizar otro tipo de análisis estadístico.

Se puede concluir que el análisis de la frecuencia de los accidentes de tránsito del año 2013 al 2020 refleja la realidad de una problemática que va agravándose año con año. Esto es visible en el histórico anual de participantes en accidentes que aun en pandemia no se vio reducido en número. Por su parte la siniestralidad vial, solo se vio reducida en el año 2020, probablemente por las restricciones de movilidad impuestas por la pandemia mundial por COVID-19.

Finalmente, la caracterización de los participantes sugiere que el protagonista del fenómeno de accidentalidad vial, son los hombres en edad productiva. Los hombres tienen un rol preponderante en el fenómeno, no solo tienen mayor porcentaje de participación total, también tienen el porcentaje más alto de responsabilidad del hecho, incluso en perjuicio de sí mismos, como participantes del hecho.

Los resultados a nivel descriptivo reflejan una realidad que afecta principalmente a la población joven del país, esto debe ser tomado en cuenta por los diseñadores de políticas públicas a fin de que se conciba una regulación sensible a todas las dimensiones del problema. Una recomendación especial para los entes reguladores es la observancia en la venta de motocicletas por parte de las casas comerciales, a fin de modernizar todos los mecanismos de seguridad para los usuarios de este tipo de vehículos, algo que incluso ha sido identificado como un problema regional.<sup>26</sup> Desde hace varios años la Dirección Nacional de Vialidad y Transporte ha realizado esfuerzos para que la ley de tránsito sea actualizada, a la fecha el Congreso Nacional de la República de Honduras mantiene las reformas propuestas en proceso de revisión.<sup>27</sup>

## CONTRIBUCIONES

Todos los autores participaron en el estudio y colaboraron en la elaboración de este documento, siguiendo las instrucciones para autores. Además, tomaron en cuenta los lineamientos editoriales y dieron el visto bueno a la versión final del documento.

## DETALLES DE LOS AUTORES

Julio César Ávila Flores, Máster en Administración de Empresas; julio.avila020@unph.sep.edu.hn

Luis Gerardo Reyes Flores, Máster en Entornos Virtuales de Aprendizaje; gerardoreyes@ufm.edu.

José Alberto Herrera Funes, Máster en Investigación Educativa; jose.herrera232@unph.sep.edu.hn.

Greysi Yasmin Fonseca Andrade, Licenciada en Letras con Orientación en Lingüística; greysi.fonseca656@unph.sep.edu.hn.

## REFERENCIAS

- Organización Mundial de la Salud [OMS]. El poder de las ciudades: lucha contra las enfermedades no transmisibles y los traumatismos causados por el tránsito. Ginebra; 2020.
- Organización Mundial de la Salud (OMS). <https://www.who.int/>. [Online]; 2023 [cited 2024 Enero 15. Available from: HYPERLINK "https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries"
- Hospital Escuela Universitario [HEU]. <https://www3.paho.org/>. [Online]; 2007 [cited 2023 12 20. Available from: HYPERLINK "https://www3.paho.org/hon/dmsdocuments/Hospital%20Escuela.pdf"
- Instituto Universitario en Democracia, Paz y Seguridad (IUDPAS). MORTALIDAD Y OTROS BOLETÍN Enero - diciembre 2022. Boletín. Tegucigalpa: Universidad Nacional Autónoma de Honduras (UNAH); 2023. Report No.: 2225-5125.
- Banco Mundial. <https://www.bancomundial.org/>. [Online]; 2018 [cited 2023 Enero 05. Available from: HYPERLINK <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2018/01/09/road-deaths-and-injuries-hold-back-economic-growth-in-developing-countries>
- Instituto Nacional de Estadística (INE). <https://ine.gob.hn/>. [Online]; 2023 [cited 2024 enero 05. Available from: HYPERLINK <https://ine.gob.hn/v4/docs/transporte/parque-vehicular-por-tipo-de-vehiculo-2018-2022-2/>
- World Economic Forum. <https://www.weforum.org/>. [Online]; 2020 [cited 2023 Enero 05. Available from: HYPERLINK [https://www3.weforum.org/docs/WEF\\_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf](https://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf)
- Ministerio Público. <https://www.mp.hn/>. [Online]; 2022 [cited 2024 Enero 08. Available from: HYPERLINK <https://www.mp.hn/publicaciones/fiscales-asignados-en-la-zona-noroccidental-y-atlantica-reciben-formacion-para-la-investigacion-del-delito-de-conduccion-temeraria/>
- Congreso Nacional de la República de Honduras. Ley de tránsito. 2005.
- Policía Nacional de Honduras [PNH]. <https://www.policianacional.gob.hn/>. [Online]. [cited 2024 Enero 08. Available from: HYPERLINK <https://www.policianacional.gob.hn/DNVT>
- Instituto Universitario en Democracia Paz y Seguridad [IUDPAS]. <https://iudpas.unah.edu.hn/>. [Online]; 2024 [cited 2024 Enero 08. Available from: HYPERLINK "https://iudpas.unah.edu.hn/areas/observatorio-de-la-violencia/boletines-del-observatorio-2/boletines-nacionales/"
- Landa-Blanco M, Ávila J. Factors related to the use of pedestrian bridges in university students of Honduras. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2020;(71): p. 220-228.
- Secretaría de Educación. Formarán a estudiantes en Educación Vial en Básica y Media. 2024 Mayo 15.
- Tercan E, Beşdok E, Tapkın S. Heuristic Modelling of traffic accident characteristics. *Transportation Letters*. 2021; p. 522–530.
- Shokry S, Rashwan NK, Hemdan S, Alrashidi A, Wahaballa AM. Characterization of Traffic Accidents Based on Long-Horizon Aggregated and Disaggregated Data. *Sustainability*. 2023; p. 1483.
- Massie DL, Campbell KL, Williams AF. Traffic accident involvement rates by driver age and gender. *Accident; analysis and prevention*. 1995; p. 73–87.
- Landa-Blanco M, Cheon H, Reyes Flores LG, Spohn C, Katz CM. Violence in Honduras from 2008 to 2018. *Injury prevention : journal of the International Society for Child and Adolescent Injury Prevention*. 2020; p. 191–193.
- Varona GD. Medios de comunicación y punitivismo. 2011;(1).
- Instituto Universitario en Democracia, Paz y Seguridad [IUDPAS]. <https://iudpas.unah.edu.hn/>. [Online]; 2022 [cited 2024 enero 11. Available from: HYPERLINK <https://iudpas.unah.edu.hn/dmsdocument/13998-boletin-nacional-ene-dic-2021-ed64>
- Bustillo C, Alas-Pineda C, Umaña E, Jaar J, Saybe A, Hernandez A, et al. Politraumatizados atendidos en el servicio de cirugía general de un hospital de tercer nivel de Honduras: Caracterización clínico-epidemiológica. *Ciencia e Investigación Medico Estudiantil Latinoamericana*. 2020; 27(2).
- Televisión Nacional de Honduras. Hospital Escuela reporta aumento en atenciones de víctimas por accidentes viales. 2022..
- Organización Mundial de la Salud [OMS]. <https://www.who.int/>. [Online]; 2023 [cited 2023 12 18. Available from: HYPERLINK "https://www.who.int/es/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries"
- Reyes L, Mejía R, Zepeda M, Ayala V, Núñez L, Batres R, et al. Validación de Escala de percepción sobre infraestructura vial y comportamiento de conductores en contexto urbano en Honduras. In 21st LACCEI International Multi-Conference for Engineering, Education and Technology "Leadership in Education and Innovation in Engineering in the Framework of Global Transformations: Integration and Alliances for Integral Development"; 2023; Buenos Aires.
- Matamoros Zelaya M. Factores Humanos Condicionantes Claves para Mejorar La Seguridad Vial en Honduras: Análisis de los años 2007-2014. *Revista de Ciencias Forenses de Honduras*. 2015; 1(2): p. 36-44.
- Sánchez-Ferreira E. Hacia un Análisis Sociológico de la Siniestralidad Vial; 2012. *aposta | revista de ciencias sociales*; (52). Bhalla, K., & Gleason, K. (2020). Effects of vehicle safety design on road traffic deaths, injuries, and public health burden in the Latin American region: a modelling study. *The Lancet. Global health*, 8(6), págs. e819-e828.
- Policía Nacional de Honduras. DNVT prepara reformas a Ley de Tránsito para reducir siniestralidad vial. 2022 Septiembre 01; Available from: <https://www.policianacional.gob.hn/noticias/19827>

**ABSTRACT. Introduction.** After homicides, traffic accidents are the second cause of violent death in the country. The National Police of Honduras is the government entity responsible for recording the details of these events. **Objective.** Analyze the frequency of traffic accidents and the mortality associated with them, in the period 2013-2020. **Methods.** Quantitative, retrospective research. The entire population of 63,908 participants in accidents for the period 2013-2020 was considered, found in the database of the National Police of Honduras and by the Technical Unit of Institutional Coordination (UTECI). Descriptive statistics were applied with a univariate analysis. **Results.** The death rate decreased from 1 to 3 people per 10 participants from the year 2013-2020. The most frequent sex was male in the range of 20 to 39 years. Mortality predominated in men with 82.8% (8,929) of deaths, predominating the range of 15 to 39 years. The phenomenon of road accidents and mortality, since 2013, has contributed a growth rate of 23%, only interrupted by the global COVID19 pandemic. Regarding responsibility for accidents, 33.4% of the perpetrators (responsible) were men while 1.1% were women. **Discussion.** Homicides occupy a priority space on the public agenda due to their impact on society; however, traffic accidents report a constant growth rate and despite this, there are no efforts by society as a whole that aim to correct the problem.

**Keywords:** Traffic accidents, Mortality, Road safety.