clavigero

núm. 42

Noviembre 2026 – Enero 2027

ITESO, Universidad Jesuita de Guadalajara

clavigero.iteso.mx



CUIDAR LA VIDA EN LAS CALLES

Foto: Roberto Ornelas

COMUNIDADES DE SABERES

Moverse no debería costar la vida

Cuidar la vida en las calles es una responsabilidad compartida entre gobierno y sociedad. Cada año moverse por la ciudad, sin importar el medio, puede provocar lesiones o tener consecuencias fatales.

6 y 7



Seguridad vial con perspectiva de género

La perspectiva de género formula preguntas para comprender que la seguridad vial no depende del momento del impacto, sino de las condiciones de la movilidad cotidiana antes de que el siniestro ocurra.

8





Foto: Roberto Ornelas

Editorial

En las calles de la ciudad, caminar, pedalear, tomar el transporte o conducir puede costar la vida. Los siniestros viales se han vuelto un problema político y social y ya son la principal causa de muerte entre niñas, niños y jóvenes. Esto ocurre cuando las calles se diseñan pensando únicamente en los automóviles, y quienes pagan el costo son las personas más vulnerables: infancias, mujeres, personas mayores y personas con discapacidad.

Poner la vida en el centro exige bajar la velocidad, decidir con evidencia, hacer valer derechos y devolverle la escala humana al espacio público. La seguridad vial no es cuestión de accidentes fortuitos ni de imprudencias individuales, sino una responsabilidad compartida que se juega en el diseño de las calles, en el cumplimiento de la ley y en la cultura con que habitamos las vialidades. En este número colectivos ciudadanos, academia y autoridad dialogan sobre entornos escolares, perspectiva de género, política pública, envejecimiento e inclusión de las personas con discapacidad.

Moverse con seguridad no debería ser un privilegio. Es el punto de partida de la ciudad que queremos habitar.

Yeriel Salcedo Torres,
académico del ITESO

clavigero
COMUNIDADES DE SABERES

¡Queremos escucharte!

Ahora puedes enviarnos tus opiniones o comunicarnos tu interés para escribir en este suplemento.
suplementoclavigero@iteso.mx

Noviembre 2026 – Enero 2027

clavigero

Clavigero es una publicación trimestral del:
Centro Interdisciplinario para la Formación y Vinculación Social
Departamento de Estudios Socioculturales
Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano
Departamento de Formación Humana
Departamento de Economía, Administración y Mercadología
Departamento de Psicología, Educación y Salud
Coordinación de Divulgación y Difusión Académica

Coordinador del número: Yeriel Salcedo Torres

EQUIPO EDITORIAL
Catalina González Cosío Diez de Sollano / Editora
Oficina de Publicaciones / Cuidado de la edición
Beatriz Díaz Corona J. / Diagramación
Infografía: María S. Magaña

COMITÉ CIENTÍFICO
Ana Paola Aldrete González / *Departamento de Economía, Administración y Mercadología*
Rebeca Acevez Muñóz / *Centro Interdisciplinario para la Formación y Vinculación Social*
María Quinn / *Departamento de Estudios Socioculturales*
Mónica Solórzano Gil / *Departamento del Hábitat y Desarrollo Urbano*
Marinés de la Peña Domene / *Centro Interdisciplinario para la Formación y Vinculación Social*
Cristina Ulloa Espinosa / *Departamento de Formación Humana*
Tania Carina Zohn Muldoon / *Departamento de Psicología, Educación y Salud*
Coordinación de Divulgación y Difusión Académica

Clavigero, Año 10, Núm. 42, noviembre 2026 – enero 2027, es una publicación trimestral editada y distribuida por el Instituto Tecnológico y de Estudios Superiores de Occidente, A.C. (ITESO), Periférico Sur Manuel Gómez Morín 8585, Col. ITESO, San Pedro Tlaquepaque, Jal., México, C.P. 45604, tel. +52 (33) 3669 3463. Editora responsable: Mtra. Catalina González Cosío Diez de Sollano. Reserva de Derechos al Uso Exclusivo No. 04-2019-070310332100-203, otorgado por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de este número, Mtra. Catalina González Cosío Diez de Sollano, el 1 de noviembre de 2026.
Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación. Se permite la reproducción parcial o total de los contenidos citando la fuente.

Aldo Adonais González Lee / *integrante del colectivo Pasos Blancos*

Acciones ciudadanas por la seguridad vial

En agosto de 2020, en plena cuarentena derivada por la pandemia de covid–19, un infante salió a trabajar para apoyar económicamente a su familia, pero no pudo regresar a casa por el error y la violencia vial que se vive en las calles: murió al ser atropellado en uno de los cruceros más concurridos del Área Metropolitana de Guadalajara. Debido a la emergencia sanitaria, ese día había pocas personas en el entorno, entre ellas su familia y el responsable, que se dio a la fuga.

Este hecho, inadvertido entre las tantas noticias de aquellos momentos, fue clave para hacernos la siguiente pregunta: ¿por qué normalizamos que una persona pueda perder la vida simplemente por el hecho de ejercer su derecho a caminar o, en este caso, salir a trabajar? Este fatal atropellamiento de un niño de tan solo siete años nos motivó a crear el colectivo Pasos Blancos.



Foto: Aldo Adonais González Lee

Cuando una persona peatona es atropellada suele culparse primero a la víctima: cruzó por donde no debía, no respetó el semáforo, iba viendo el teléfono celular o no usó el puente (anti)peatonal. Pero ante un vehículo de una tonelada que circula a 50, 60 u 80 kilómetros por hora, ¿puede hablarse de responsabilidad compartida en igualdad de condiciones? La respuesta es no. Hoy la calle y la ciudad no protegen por igual a todos los actores de la movilidad. Para muchas personas, cruzar una vialidad implica asumir un riesgo diario para llegar a la escuela, al trabajo o para tomar el transporte público. Durante la pandemia por covid–19 entendimos que ante un riesgo común era necesario cambiar hábitos para reducir contagios y muertes. Entonces, ¿por qué no actuamos igual frente a la inseguridad vial si todas las personas estamos expuestas a un hecho de tránsito, ya sea a pie, en transporte público, automóvil, bicicleta o motocicleta?

La situación de inseguridad vial y de invisibilización de las muertes de personas peatonas nos llevó a cuestionar las soluciones que tradicionalmente se han ideado para proteger a quienes caminan. Los llamados puentes (anti)peatonales, que se construyeron bajo el argumento de ofrecer un cruce seguro para las personas, en realidad obligan a recorrer distancias adicionales; no son accesibles y propician mayor inseguridad tanto vial como pública debido a la falsa seguridad que les genera a los conductores. Caso y ejemplo de ello es lo que pasa en la carretera a Chapala, una de las vialidades del Área Metropolitana de Guadalajara más peligrosas y fatales para peatones: de 2020 a 2024 el colectivo registró al menos 50 muertes. Antes de su renovación en 2026 esta vialidad contaba con 26 puentes (anti)peatonales distribuidos a lo largo de 34.7 kilómetros, con aproximadamente uno cada 1.33 kilómetros. Sin embargo, el 50% de las muertes por atropellamiento registradas por el colectivo ocurrió a menos de cien metros de estos puntos de cruce. El problema, pues, no puede resolverse simplemente construyendo más infraestructura que solo privilegia al automóvil, sino diseñando calles donde las personas puedan desplazarse con total seguridad, accesibilidad e independencia.

El propósito del colectivo no es solo contabilizar muertes, sino usar los datos para cuestionar las explicaciones habituales e institucionales sobre la seguridad vial. Por ejemplo, la estigmatización del transporte público cuando se hace referencia a su mal servicio y a la inseguridad; la realidad es contraria porque, en cuanto a temas de seguridad, en al menos 55% de los hechos registrados participó un vehículo motorizado particular —como sedanes, SUV o camionetas—, mientras que el resto correspondió al transporte público y de carga. Esta evidencia contradice la idea de que el transporte público es el principal responsable de las muertes viales. Por ello, desde un enfoque sistémico, los esfuerzos y los recursos deberían de centrarse en el actor que representa mayor riesgo para las personas peatonas: el automóvil particular.

Trabajar por la seguridad vial implica más que construir puentes (anti)peatonales, banquetas de 1.5 metros o cruces seguros. El reto de fondo consiste en cuestionar la prioridad de los vehículos motorizados y avanzar hacia calles donde la seguridad de las personas no dependa de su capacidad para adaptarse a las condiciones del tránsito.

Conoce más en:
- **Instagram: @pasos_blancos**



Foto: Roberto Ornelas

VALERIA ARMENDÁRIZ MORALES / *egresada de la licenciatura en Diseño Urbano y Arquitectura del Paisaje del ITESO*

Pensar la seguridad vial desde los entornos escolares

Abordar la seguridad vial en entornos escolares implica mucho más que crear señalamientos, construir cruces más seguros o implementar reductores de velocidad. Significa reconocer el derecho de las y los estudiantes a tener una movilidad segura y un desplazamiento cómodo y autónomo de sus hogares a las escuelas. En ciudades donde el automóvil ha sido el punto de partida para la planeación urbana esto es un reto, pues ha generado entornos escolares riesgosos para las personas peatonas y ciclistas. Es indispensable atender estas necesidades, especialmente al considerar que la Organización Mundial de la Salud registró que los siniestros viales y las heridas resultantes son la principal causa de mortalidad en niños y jóvenes de entre cinco y 29 años, según su informe *Traumatismos causados por el tránsito* publicado en 2026.

Las entradas y salidas de las escuelas pueden ocasionar concentración de vehículos motorizados, más aún en zonas con alta dependencia del uso de autos. Las banquetas angostas, los espacios peatonales inadecuados y la falta de infraestructura para regular la velocidad de los automóviles aumenta el riesgo para otras personas usuarias de la vía.

La seguridad vial debe abordarse desde la planeación urbana y los proyectos de movilidad escolar. Esto implica pensar en el entorno escolar como espacio prioritario para el cuidado de la vida. Ampliar banquetas, habilitar cruces peatonales al nivel de la calle, mejorar el alumbrado de estos espacios y colocar reductores de velocidad y señalamientos claros y visibles son estrategias pertinentes; sin embargo, es necesario desarrollar sistemas de movilidad integrales y coordinados que, además de garantizar traslados seguros y eficientes, favorezcan el acceso y el disfrute de espacios públicos, como parques y plazas, y aseguren una conexión efectiva con los sistemas de transporte público y masivo. Asimismo, estos sistemas deben incorporar una perspectiva de género y criterios de accesibilidad universal que permitan el desplazamiento seguro y eficiente de todas las personas. En el caso de los entornos escolares, su diseño también debe considerar la presencia de vendedores ambulantes, particularmente durante los horarios de salida de las y los estudiantes.

Sumado a lo anterior, es indispensable reducir el número de vehículos privados que transitan por la zona mediante alternativas de movilidad sustentable, ya que su alta concentración no solo incrementa el tráfico, sino que también dificulta la construcción de ciudades más sustentables e incluyentes. La instrumentación de sistemas de movilidad escolar contribuye a este objetivo, pues cuando las calles se diseñan teniendo en cuenta las necesidades de las personas peatonas, los entornos escolares se vuelven más seguros y habitables.

Desde esta perspectiva, y con el propósito de traducir estos principios en acciones concretas, en el marco de “En-

torno ITESO" y como parte del Proyecto de Aplicación Profesional (PAP) de Movilidad Urbana Sustentable, durante el periodo de Primavera 2026 propuse, desde mi labor como diseñadora urbana, cuatro ejes estratégicos:

1. Movilidad y conectividad: mejorar la conexión entre colonias y facilitar los desplazamientos cotidianos mediante infraestructura más segura, accesible y multimodal. Priorizar la movilidad al peatón, la movilidad ciclista y el transporte público, reduciendo la dependencia del automóvil y fortaleciendo la conectividad del entorno ITESO.
2. Seguridad vial: reducir riesgos para peatones y ciclistas en los puntos con mayor incidencia de siniestros a través de intervenciones de urbanismo táctico, cruces seguros y gestión de velocidades que generen calles más seguras, accesibles y cómodas para todas las personas.
3. Entorno: recuperar y crear espacios públicos de calidad mediante la integración de infraestructura verde y soluciones ambientales que contribuyan a mejorar la habitabilidad de la zona, ampliar las áreas verdes, fortalecer la convivencia comunitaria y reducir los riesgos asociados con inundaciones y otras condiciones de vulnerabilidad ambiental.
4. Comunicación: fortalecer la colaboración entre instituciones, habitantes y comunidad universitaria mediante la creación de espacios de diálogo y diseño colaborativo que permitan construir soluciones integrales y participativas, atender las necesidades reales del entorno y fomentar la apropiación del espacio público.

La participación ciudadana es necesaria, pues quienes habitan el espacio, sin importar su rol dentro de este, merecen la oportunidad de contribuir al diseño de su entorno. Además, cuentan con un conocimiento empírico que les permite tener una perspectiva única sobre los conflictos que se viven de manera cotidiana en la vialidad. Integrar este conocimiento es fundamental para diagnosticar y crear proyectos adecuados que realmente respondan a las necesidades del entorno.

Pensar en la seguridad vial desde los entornos escolares también representa una oportunidad para replantear la forma en la que se construyen las ciudades, pues diseñar con las y los estudiantes y las infancias en mente no solo mejora el entorno inmediato de los planteles educativos, sino que también genera espacios más seguros, cómodos y transitables para todas las personas usuarias de la vía.



Foto: Roberto Ornelas

MOVERSE NO DEBERÍA COSTAR LA VIDA



Introducción

Cada año, moverse por la ciudad, sin importar el medio, puede lesionar de forma permanente o cobrar la vida de las personas. La **seguridad vial** busca cuidar esa vida de lesiones o de fatalidades. **Es una responsabilidad entre el gobierno y la sociedad,** entre quienes diseñan las calles y elaboran políticas públicas, así como de las personas que cumplen la ley o reglamentos de movilidad y seguridad vial y en la forma como nos relacionamos con los demás sin importar el medio en que se muevan en las vialidades.



Seguridad vial son estrategias para que todas las personas se desplacen de forma segura, previniendo lesiones y siniestros fatales y priorizando a quienes son más vulnerables en las vialidades.



El sistema estatal de movilidad y seguridad vial del Gobierno del Estado de Jalisco coordina a autoridades y sociedad para proteger la vida, prevenir riesgos y construir sistemas de movilidad seguros.



El primer reporte de siniestralidad vial del *Área Metropolitana de Guadalajara (AMG)* de 2025 elaborado por la ***dirección de seguridad vial de la Secretaría de Transporte del Gobierno del Estado de Jalisco*** informa que:

1,534
personas lesionadas

199
personas fallecidas

1,268
siniestros viales

44%
de las **personas fallecidas** eran **motociclistas**

67%
de los siniestros fatales fueron en avenidas o el periférico causado principalmente por el exceso de velocidad

Hombres jóvenes entre 18 y 27 años son la mayoría de las víctimas mortales











Abordajes para mejorar la seguridad vial:

Diseño de **vialidades más seguras** a través de la infraestructura (banquetas, cruces, reductores de velocidad, accesibilidad universal) en entornos escolares, **accesibilidad para personas con discapacidad e infraestructura que cuide a las personas mayores y a las infancias.**





El enfoque de **sistemas seguros** deberá considerar al menos los siguientes elementos:

- **Gestión integral de la seguridad vial.**
- **Vías públicas con diseño orientado a la seguridad vial.**
- **Vehículos con estándares de seguridad.**
- **Velocidades con estándares y parámetros seguros.**
- **Personas usuarias de las vías corresponsables y seguras.** *Ley de movilidad, seguridad vial y transporte del Estado de Jalisco.*

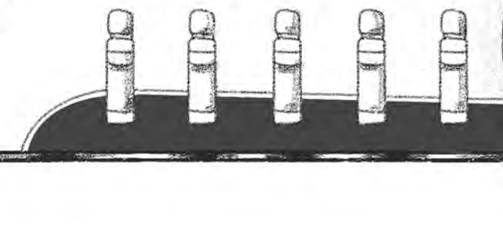
Acciones ciudadanas que visibilizan, denuncian y suman a una sensibilización.

Pasos blancos: colectivo que busca visibilizar y concientizar sobre el problema de inseguridad vial del usuario más vulnerable, que es la persona que camina.

Transeúntas: una iniciativa que visibiliza que el género, el cuerpo, el miedo, la inseguridad, los cuidados y el tiempo deben tomarse en cuenta para la seguridad vial.



La seguridad mejora la movilidad urbana de las personas y ayuda a aumentar el uso de medios más sustentables, como el transporte público y la bicicleta, ayudando a reducir las emisiones de CO_2 y el congestionamiento.



REFERENCIAS:
1. https://mexico.itdp.org/seguridad-vial/

Texto:
Yeriel Salcedo Torres
Infografía:
María S. Magaña

Triana Zepeda Saldaña / *Colectivo Transeúntas*

Hacia una seguridad vial con perspectiva de género



Foto: Luis Ponciano

Durante mucho tiempo la seguridad vial se concentró en prevenir lesiones ocasionadas por vehículos motorizados. Sin embargo, muchas decisiones de movilidad también están condicionadas por factores como el miedo, la percepción de inseguridad, las responsabilidades de cuidado o la posibilidad de acceder a un transporte seguro: elegir una ruta más larga pero iluminada, pagar un transporte más caro para evitar una caminata nocturna, modificar el horario de salida, evitar una parada aislada, pedir acompañamiento, caminar rápido, mirar hacia atrás, compartir ubicación. Todas estas decisiones modifican la manera en que las personas se desplazan por la ciudad. Aunque rara vez aparecen en las estadísticas tradicionales de movilidad o seguridad vial, forman parte de la experiencia cotidiana de muchas personas, especialmente de las mujeres.

Hablar de género no significa reducir el análisis a las mujeres. Significa reconocer que las ciudades no se experimentan de la misma manera y que las desigualdades sociales producen formas distintas de habitar, recorrer y sentir el espacio urbano. La edad, la discapacidad, la identidad de género, la condición socioeconómica o el origen étnico modifican profundamente la experiencia de movilidad.

La perspectiva de género también permite comprender por qué los riesgos no afectan de igual manera a todas las personas. Mientras las mujeres suelen enfrentar mayores barreras relacionadas con el cuidado y la percepción de inseguridad, los hombres aparecen sobrerrepresentados entre las personas fallecidas en siniestros viales, particularmente como motociclistas y en determinados grupos de edad. Lejos de contradecir el enfoque de género, esta diferencia confirma su importancia: comprender cómo las normas sociales influyen en distintas formas de movilidad permite diseñar políticas públicas más eficaces para proteger la vida.

Por eso, una perspectiva de género no consiste en crear soluciones "para mujeres" como un añadido. Consiste en preguntarse quién puede moverse con autonomía, quién tiene que planear más cada trayecto, quién enfrenta mayores costos, quién queda más expuesto y quiénes han sido históricamente ignorados por el diseño urbano. Cuando una persona debe invertir más tiempo, dinero y energía para cuidar, evitar determinadas rutas o realizar múltiples transbordos, la ciudad está trasladando a ella el costo de una organización desigual del cuidado.

En el Área Metropolitana de Guadalajara, según el Reporte de Siniestralidad Vial de la Secretaría de Transporte de 2025, la violencia vial no afecta de la misma manera a toda la población. Los hombres concentran la mayoría de las muertes en motocicleta; las mujeres enfrentan riesgos asociados a sus formas de desplazamiento intermodal, sorteando horarios o responsabilidades cotidianas. Más que ofrecer respuestas definitivas, estos datos permiten comenzar a identificar patrones que antes permanecían ocultos.

La perspectiva de género no busca demostrar que las mujeres mueren más o menos que los hombres en los siniestros viales. Su aporte consiste en formular preguntas diferentes: ¿Quién realiza determinados trayectos? ¿Quién asume mayores tiempos de traslado? ¿Quién depende más del transporte público? ¿Quién modifica su recorrido por miedo? ¿Quién paga un costo adicional para sentirse segura? Estas preguntas permiten comprender que la seguridad vial no depende únicamente del momento del impacto, sino también de las condiciones que organizan la movilidad cotidiana antes de que el siniestro ocurra.

Conoce más en:
Instagram: @transeuntas

JESÚS CARLOS SOTO MORFÍN / *director general de Seguridad Vial*

Construir una política pública para la seguridad vial

Los siniestros viales se están convirtiendo en una pandemia silenciosa. La cantidad de víctimas es un problema de salud pública. A escala mundial alrededor de 1.19 millones de personas mueren por esta causa. En nuestro estado se registraron 1,137 muertes por hechos de tránsito en 2024. No son hechos aislados: representan la principal causa de muerte en personas de 10 a 19 años y la segunda en el grupo de 20 a 24 años. Son pérdidas que pueden y deben evitarse. Detrás de cada una de estas cifras hay familias, proyectos de vida y comunidades que se ven profundamente afectadas.

Debemos actuar para disminuir muertes, para proteger la vida. Y una de las decisiones más sencillas y efectivas es bajar la velocidad, pues ese es el principal factor de riesgo, ya que disminuye la capacidad de reaccionar y aumenta la fuerza del impacto. Reducirla puede significar la diferencia para evitar un siniestro, sufrir una lesión grave o perder la vida. En 2025 detectamos que el 67% de los siniestros viales con personas fallecidas ocurrieron en vialidades primarias. Se identifican los siguientes puntos críticos: Periférico Sur y Jesús Michel González; Lázaro Cárdenas y Carretera Chapala; López Mateos y Periférico; López Mateos y Mariano Otero, y Juan Gil Preciado, entre avenida Base Aérea y Carretera Colotlán.

Además, tenemos que reconocer que las personas cometemos errores y contamos con cuerpos frágiles. Por eso, es necesario generar condiciones que reduzcan la exposición al riesgo y permitan traslados seguros. Ese es el principio del enfoque de Sistema Seguro, que considera vías, vehículos, personas y velocidades seguras, así como controles efectivos y respuesta adecuada posterior a un siniestro.

Bajo esta visión Jalisco cuenta con el Sistema Estatal de Movilidad y Seguridad Vial, que tiene como objetivo apoyar a que los gobiernos municipales reduzcan las muertes y lesiones de tránsito. Existe un compromiso con ONU–Hábitat para disminuir estas cifras en un 50% hacia 2030.

El sistema reúne a las secretarías de Salud, de Transporte, Seguridad, Medio Ambiente y Desarrollo Territorial, Infraestructura y Obra Pública, de Educación, así como al Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara. El propósito es incorporar las necesidades del territorio, articular esfuerzos, establecer prioridades y coordinar la instrumentación de la Estrategia Estatal de Movilidad y Seguridad Vial.



Foto: Luis Ponciano



Foto: Roberto Ornelas

Este año Jalisco se suma a la Cruzada Nacional por la Seguridad Vial con las siguientes medidas:

- Agilizar los trámites de licencia para conducir y contar con exámenes más precisos para asegurar las capacidades de quienes conducen.
- Fortalecer la capacitación para quienes utilizan o van a utilizar un vehículo motorizado.
- Campañas masivas para elevar la conciencia de los factores de riesgo. Este año nos dirigiremos a motociclistas de 15 a 29 años, que son los que más se lesionan y mueren en Jalisco.
- Controles efectivos para la aplicación de la ley entre la Policía Vial y los municipios.
- Radares salvavidas, que han tenido impacto en el monitoreo de la velocidad y la disminución de siniestros graves.
- Sistema Único de Datos de Siniestros Viales para identificar dónde, cuándo, quiénes y cómo en un siniestro vial, para la toma de decisiones.

Se trata de un enfoque sistémico, no hay una sola acción que nos ayude a lograr la meta, todas van abonando. Cada punto es un nodo en una red que nos permite que podamos llegar sanos y salvos a nuestros destinos; además, se deben tomar decisiones con base en evidencia; es decir, no especular dónde es necesario intervenir en infraestructura, dónde hacer operativos de Policía Vial o dónde colocar radares salvavidas.

Moverse no debe ser una amenaza de violencia vial para las personas. Por eso, en la Dirección General de Seguridad Vial trabajamos para garantizar en todo el territorio de Jalisco una movilidad segura y sustentable, que no cause ningún tipo de daño. Nadie puede hacerlo todo, pero todas y todos podemos hacer algo.

Ciencia a sorbos

Disfrutar la ciencia a pequeños tragos

MAYA VIESCA LOBATÓN
Directora del Centro de Promoción Cultural y coordinadora del Café Scientifique del ITESO

Las ciudades les están fallando a las personas

Hace alrededor de cuatro millones de años nuestro pariente el australopiteco comenzó a caminar erguido. Quién diría que este acto evolutivo que nos ha permitido trasladarnos a pie se vería comprometido en los últimos seis mil años por decisiones políticas e imaginarios de lo que es el desarrollo.

Caminar por una banqueta amplia, nivelada, accesible, interconectada y con accesos ordenados a los arroyos vehiculares pareciera ser un lujo que solo los países ricos pueden permitirse. ¿En qué momento el cuerpo humano dejó de ser la escala para el desarrollo de su hábitat? La pregunta no es original ni la reflexión nueva, pero es penosamente vigente: muchas de las ciudades les están fallando a las personas, y viceversa.

Según la Organización Mundial de la Salud,[1] alrededor de 1.16 millones de personas mueren cada año por accidentes de tráfico, y más de la mitad de ellas se encuentra en una situación vulnerable en la vía pública: peatones, ciclistas y motociclistas, constituyendo la principal causa de muerte de personas entre cinco y 29 años. En 2026 la Secretaría de Salud ha contabilizado en México más de 70 casos de personas atropelladas al día,[2] con una tendencia a la alta con respecto a los años previos, y se registran más de 260 accidentes diarios en motocicleta.[3]

En tiempos recientes Brasil ha puesto en marcha un sistema de radares viales con más de 18 mil cámaras que no solo regulan la velocidad sino también la conducción irresponsable de vehículos y motocicletas, lo que ha disminuido en un 30% las muertes de tráfico.[4] Tan solo São Paulo cuenta con más de 700 cámaras, mientras que en la Ciudad de México hay 128 y en Guadalajara poco más de 60 que, cabe mencionar, no registran motocicletas.

Los recursos tecnológicos, incluida la inteligencia artificial, pueden ser de gran ayuda para disminuir los accidentes de tráfico, pero la movilidad y la calidad de vida solo podrá ser funcional en la medida en que las ciudades pongan en el centro a las personas y no a los automóviles.

1. World Health Organization. (2026, 20 de julio). *Road traffic injuries.* https://ite.so/h6tia
2. Fuentes, M. L. (2026, 5 de mayo). Accidentes dejan 647 lesionados cada día; crece inseguridad vial en el país. *Excelsior.* https://ite.so/261ur
3. Pérez, A. (2026, 6 de agosto). México registra 263 accidentes diarios en motocicleta; estas son las causas del aumento. *W Radio.* https://ite.so/asae7
4. Intertraffic. (2025, 31 de octubre). *El valor de los sistemas automatizados de fiscalización vial.* https://ite.so/q71ko



Foto: Roberto Ornelas

La Pisca

Experiencia y pensamiento jesuita

MARTÍN TORRES SAUCHETT, S.J.
Académico del ITESO

Velocidad vertiginosa

En 2024 el gobierno de la ciudad de Guadalajara, Jalisco, lanzó la campaña "La velocidad mata. Respeta los límites" con la finalidad de fomentar la autorregulación en los conductores que exceden los límites de velocidad y reducir los índices de personas fallecidas y lesionadas en accidentes automovilísticos. En nuestras ciudades continúan los esfuerzos por garantizar la seguridad de las personas con movilidad reducida, peatones, ciclistas y motociclistas mediante el establecimiento de límites máximos de velocidad en las principales avenidas, el uso de radares y la aplicación de las sanciones correspondientes.

En julio de 2026 llamó mi atención una nota en Facebook del perfil de TV Azteca Jalisco que decía: "¡Vehículo rompe récord de velocidad en Guadalajara. El automóvil fue detectado circulando a 231 kilómetros por hora en Periférico!". Si las exhortaciones, los reglamentos y las penalizaciones no han sido suficientes para disminuir la tragedia provocada por el vértigo, podríamos preguntarnos qué factor no hemos integrado para erradicar los comportamientos que atentan contra la integridad física de la ciudadanía y a qué nos sentimos invitados como conductores responsables.

Este llamado a la reflexión nos recuerda que el modelo educativo jesuita, inspirado en el Paradigma Pedagógico Ignaciano, nos define como personas conscientes, competentes, compasivas y comprometidas con la transformación de la sociedad y la construcción de un mundo más justo, más humano.

GABRIELA OCHOA–COVARRUBIAS / *Laboratorio de Movilidad Urbana del ITESO*

El desafío de la seguridad vial en la vejez

La seguridad vial de las personas adultas mayores es un tema cada vez más relevante en contextos marcados por el envejecimiento demográfico. En Jalisco, según los datos del Instituto Nacional de Estadística y Geografía 2022, la población mayor de 60 años pasó de representar el 5.5% en 1970 a cerca del 12% en 2020, reflejando cambios poblacionales con implicaciones directas en la movilidad y la seguridad vial.

La movilidad es fundamental para mantener la autonomía, la salud y la calidad de vida en este grupo. Actividades cotidianas como realizar compras, acceder a servicios o participar en la vida social y comunitaria dependen de desplazamientos seguros y accesibles. Por ello, la movilidad no solo implica movimiento físico, sino también independencia, integración social y bienestar.

Las personas mayores enfrentan una alta vulnerabilidad en la vía pública como peatones, usuarias del transporte público o conductoras. De acuerdo con datos del Sistema Único de Datos de Siniestralidad Vial, entre 2015 y 2025 1,427 personas de este grupo fallecieron o resultaron lesionadas en calidad de peatones o usuarias del transporte público en Jalisco. Este escenario plantea retos importantes para los sistemas de movilidad y seguridad vial.

Factores como la disminución de la agudeza visual, la reducción de reflejos y las limitaciones de movilidad pueden dificultar la interacción en el medio vial.[1] Estas condiciones se agravan cuando el entorno urbano no responde a sus necesidades. Banquetas deterioradas, falta de rampas e iluminación insuficiente aumentan el riesgo de siniestros y limitan el acceso a servicios, redes de apoyo y espacios de convivencia.[2]

La seguridad vial también está relacionada con la equidad social y territorial. Las personas mayores que habitan zonas periféricas suelen depender más del transporte público, el cual no siempre ofrece condiciones adecuadas de accesibilidad y seguridad. Asimismo, la percepción de inseguridad en el espacio público puede limitar los desplazamientos y reducir la participación en actividades que favorecen la autonomía y la socialización.[3]

Frente a estos desafíos resulta clave avanzar hacia enfoques integrales como los promovidos por Calle Azul, que plantean principios orientados a crear entornos viales más seguros e inclusivos para las personas mayores. Entre estos destacan la reducción de velocidades vehiculares, el diseño de calles legibles y predecibles, la priorización del peatón, la accesibilidad universal y la integración de espacios públicos que fomenten la permanencia y el descanso. Asimismo, se enfatiza la importancia de la percepción de seguridad, la calidad ambiental y la escala humana en el diseño urbano, así como la inclusión de comercios amigables sensibles al envejecimiento y sus requerimientos, como la atención prioritaria o el uso de sanitarios, por ejemplo. Incorporar estos principios permite no solo reducir riesgos viales sino también fortalecer la autonomía, la participación social y el bienestar de las personas mayores, contribuyendo a la construcción de ciudades más equitativas e inclusivas.



Foto: Luis Ponciano

1. Villena–Sánchez, J., & Boschmann, E. E. (2022). A scoping review of the daily mobilities of older adults in the Global South. *The Canadian Geographer / Le Géographe canadien, 66*(1), 119–131. https://ite.so/ya0np

2. Vecchio, G.; Ochoa–Covarrubias, G., Luneke, A, & Pérez–Duarte-Fernández, A. (2025). Seguridad pública y caminata de las personas mayores: percepciones y prácticas en Santiago de Chile y Guadalajara, México. *Urbano (Concepción), 28*(52), 122–133. https://ite.so/um8l0

3. Pérez–Duarte–Fernández, A., Barranco–Martín, M., & Ochoa–Covarrubias, G. (2025). ¿En qué barrio es mejor envejecer? Equipamiento y apoyo a la autonomía dentro del Área Metropolitana de Guadalajara (México). *EURE (Santiago), 51*(154), 1–21. https://ite.so/ztw90

Conoce más en:
- **La Calle Azul: https://ite.so/6di8j**

Gilberto Gutiérrez Cirlos Díaz Mercado / *Programa de inclusión y discapacidad y Centro Universitario de Incidencia Social del ITESO*

Seguridad vial e inclusión



Foto: Luis Ponciano

El desplazamiento autónomo, independiente y seguro por la ciudad debería ser una realidad para todas las personas, como el cruzar la calle de manera segura o utilizar el transporte público sin dificultades. Sin embargo, la seguridad vial no solamente consiste en considerar medidas que prevengan accidentes de tránsito, sino también las necesidades de las personas con discapacidad, quienes han sido históricamente excluidas, dificultando su participación plena y efectiva debido a la ausencia de elementos físicos, visuales y auditivos accesibles.

Las personas con discapacidad enfrentan diversas barreras físicas, sociales y actitudinales que afectan sus necesidades de movilidad, ya que desplazarse por la ciudad implica calcular riesgos adicionales como banquetas mal hechas, rampas mal diseñadas, semáforos sin componentes auditivos o visuales, falta de señalización accesible, transporte público sin elevadores o elevadores sin funcionamiento; esas condiciones reflejan una planeación urbana que históricamente ha privilegiado a ciertos cuerpos y capacidades, dejando fuera a otras formas de transitar la ciudad.

En la toma de decisiones sobre planeación urbana con frecuencia solo se consideran las necesidades de las personas sin discapacidad. Por ello es urgente pensar la seguridad vial desde una perspectiva incluyente que no busque únicamente prevenir accidentes viales, sino también garantizar la autonomía y accesibilidad de esta población.

Debemos reconocer la accesibilidad y la movilidad como derechos de las personas con discapacidad. En este sentido, el artículo 16 de la Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad establece las condiciones necesarias para garantizar su libre desplazamiento en los espacios públicos de manera segura y digna. Asimismo, el artículo 17 establece que los espacios públicos y la infraestructura deben contar con señalización accesible, facilidades arquitectónicas y tecnológicas, así como información en formatos accesibles. A estas disposiciones se suma el artículo 19, que reconoce el derecho de las personas con discapacidad a acceder al transporte de manera segura y autónoma. Sin embargo, persiste una brecha importante entre lo establecido en la ley y las condiciones que esta población enfrenta en su vida cotidiana.

Construir ciudades accesibles, donde todas las personas puedan desplazarse de manera segura y sin poner en riesgo su integridad, representa una condición básica de justicia social. Pensar en una ciudad verdaderamente segura implica reconocer la diversidad y garantizar que ninguna persona quede excluida de ejercer su derecho a la movilidad segura, digna y autónoma.

Conoce más en:
- **Ley General para la Inclusión de las Personas con Discapacidad: https://ite.so/8awai**