



Impact of road safety on urban mobility: a case study in Othón P. Blanco, Quintana Roo

Impacto de la seguridad vial en la movilidad urbana: un estudio de caso en Othón P. Blanco, Quintana Roo

Para citar este trabajo:

Sánchez Méndez, L. G. ., Quintal García, N. A. ., Ganzo Olivares, J. ., & Martínez Moo, V. M. . (2025). Impacto de la seguridad vial en la movilidad urbana: un estudio de caso en Othón P. Blanco, Quintana Roo. Star of Sciences Multidisciplinary Journal, 2(2), 1-10. <https://doi.org/10.63969/1ajezc78>

Autores:

Luis Germán Sánchez Méndez

Universidad Autónoma del Estado de Quintana Roo
Chetumal, Quintana Roo - México

luis.sanchez@uqroo.edu.mx

<https://orcid.org/0000-0002-9112-7925>

Nancy Angelina Quintal García

Universidad Autónoma del Estado de Quintana Roo
Chetumal, Quintana Roo - México

nanquin@uqroo.edu.mx

<https://orcid.org/0009-0004-7038-8087>

Jacqueline Ganzo Olivares

Universidad Autónoma del Estado de Quintana Roo
Chetumal, Quintana Roo - México

jgolivares@uqroo.edu.mx

<https://orcid.org/0000-0002-3658-535X>

Víctor Manuel Martínez Moo

Universidad Autónoma del Estado de Quintana Roo
Chetumal, Quintana Roo - México

1417184@uqroo.mx

<https://orcid.org/0009-0007-0395-4271>

Autor de Correspondencia: Luis Germán Sánchez Méndez, luis.sanchez@uqroo.edu.mx

RECIBIDO: 02-October-2025

ACEPTADO: 16-October-2025

PUBLICADO: 30-October-2025

Resumen

La presente investigación analiza el impacto de la seguridad vial en la movilidad urbana de Othón P. Blanco, Quintana Roo, centrándose en el transporte público como eje crítico de intervención ante problemáticas como la falta de infraestructura adaptada, la precariedad del parque vehicular, la desarticulación entre las necesidades ciudadanas y la oferta del servicio. El estudio profundiza en desafíos específicos del sistema de transporte colectivo, incluyendo la carencia de un transporte urbano y de rutas que no conectan eficientemente zonas residenciales, educativas y laborales; unidades con mantenimiento deficiente que incrementan riesgos mecánicos; y la ausencia de paradas designadas, lo que obliga a los usuarios a abordar en condiciones inseguras. Además, se examina la coexistencia conflictiva entre modos de transporte que compiten por el espacio vial sin regulación clara, generando puntos críticos de congestión y accidentalidad. La investigación también aborda la percepción ciudadana de abandono institucional, evidenciada en la escasa supervisión de estándares de seguridad, la falta de capacitación a operadores y la inexistencia de protocolos para atender emergencias. Para comprender estas percepciones, se utilizó una metodología etnográfica cualitativa, mediante la cual se identifican las prácticas cotidianas que normalizan estos riesgos, como el exceso de velocidad, la sobreocupación de unidades y la tolerancia social hacia incumplimientos normativos, así como la necesidad de políticas públicas que integren mejoras técnicas con procesos participativos para rediseñar rutas, modernizar flotas y fortalecer la cultura de prevención.

Palabras clave: Movilidad urbana; seguridad vial; cultura vial; transporte.

Abstract

The present research analyses the impact of road safety on urban mobility in Othón P. Blanco, Quintana Roo, focusing on public transport as a critical axis of intervention in response to issues such as inadequate infrastructure, a deteriorated vehicle fleet, and the mismatch between citizens' needs and service provision. It explores specific challenges within the collective transport system, including the absence of a structured urban network and routes that fail to efficiently connect residential, educational, and employment areas; poorly maintained vehicles that increase mechanical risks; and the lack of designated stops, forcing passengers to board under unsafe conditions. Additionally, it examines the conflicting coexistence of transport modes competing for road space without clear regulation, resulting in congestion and accidents, and highlights the public perception of institutional neglect, reflected in limited safety supervision, insufficient driver training, and the absence of emergency protocols. Using a qualitative ethnographic approach, the study identifies everyday practices that normalise these risks – such as speeding, overcrowding, and social tolerance of regulatory breaches – and underscores the need for public policies that integrate technical improvements with participatory processes to redesign routes, modernise fleets, and strengthen a culture of prevention.

Keywords: Urban mobility; road safety; road culture; transport.

1. Introducción

La incivilidad, entendida como la manifestación cotidiana de comportamientos que transgreden normas básicas de convivencia, representa un indicador complejo del deterioro social y urbano. Este fenómeno, como advierten Valera y Guàrdia (2014), no se limita a simples actos de desobediencia o desorden, sino que refleja la existencia de fracturas estructurales en la organización comunitaria, especialmente en entornos donde la desigualdad y la marginación configuran las relaciones sociales. En este contexto, la incivilidad se convierte en un elemento clave para comprender la erosión del tejido social y sus efectos en la percepción de seguridad, legitimidad institucional y cohesión ciudadana. En espacios con funciones híbridas —como Bacalar o el municipio de Othón P. Blanco—, la coexistencia entre la dinámica turística y la vida cotidiana de la población local genera tensiones que afectan tanto la preservación del patrimonio como la funcionalidad urbana (Acuña-Rivera, Tapia-Fonllem & Fraijo-Sing, 2020).

La teoría de las “ventanas rotas” formulada por Wilson y Kelling (1982) ofrece un marco explicativo para analizar cómo los desórdenes físicos y sociales desencadenan una espiral de degradación que, en última instancia, afecta la seguridad pública y la convivencia. Cuando el entorno urbano transmite señales de abandono —fachadas deterioradas, luminarias dañadas, mobiliario urbano vandalizado o tránsito desordenado—, la ciudadanía percibe una ausencia de autoridad y disminuye su compromiso con las normas colectivas. Este proceso de anomia, en el sentido durkheimiano (Durkheim, 1993), genera un debilitamiento de los valores compartidos que sustentan el orden social, abriendo paso a comportamientos riesgosos en la vía pública y a una normalización de prácticas de movilidad que priorizan la inmediatez sobre la seguridad.

En el ámbito de la movilidad urbana, esta lógica de incivilidad y anomia se traduce en un deterioro del entorno vial y en una creciente exposición al riesgo. La seguridad vial no es únicamente un asunto técnico o normativo; constituye, sobre todo, un fenómeno social en el que convergen prácticas culturales, condiciones estructurales y decisiones políticas. Modelos como el de Haddon (OMS, 2018) han demostrado que los siniestros viales son el resultado de interacciones entre factores humanos, vehiculares y ambientales. No obstante, su aplicación al contexto de Othón P. Blanco revela que dichas variables se intensifican en entornos donde la planificación urbana es deficiente, las unidades de transporte carecen de mantenimiento y las autoridades municipales enfrentan limitaciones operativas para la fiscalización.

El municipio de Othón P. Blanco, cuya capital es Chetumal, representa un caso paradigmático de ciudad intermedia que experimenta un crecimiento urbano acelerado sin una infraestructura de movilidad acorde con sus nuevas demandas sociales. La falta de corredores integrados, la proliferación de mototaxis sin regulación y la carencia de paradas seguras configuran un escenario donde la movilidad se asocia más con la improvisación que con la planificación. Estudios previos de la UDLAP (s.f.) y la UNAM (s.f.) han señalado que este tipo de contextos acentúan desigualdades, pues los grupos vulnerables —adultos mayores, personas con discapacidad, mujeres y estudiantes— son quienes enfrentan mayores obstáculos para desplazarse de manera segura y accesible. En este sentido, la seguridad vial se convierte en un componente esencial de la justicia urbana y del derecho a la ciudad.

Desde una perspectiva de política pública, organismos internacionales como la CEPAL (2019) y la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2018) subrayan que la movilidad urbana sostenible debe fundarse en la accesibilidad universal y en la reducción estructural de los riesgos viales. En América Latina, experiencias como el Metrobús de la Ciudad de México o el programa “Visión Cero” en Bogotá evidencian que las estrategias integrales —que combinan rediseño urbano, educación vial y control institucional— logran reducir significativamente la siniestralidad. Sin embargo, su replicación en contextos locales como Othón P. Blanco requiere superar barreras

institucionales, culturales y tecnológicas, entre ellas la limitada coordinación intergubernamental y la resistencia de ciertos grupos de transporte informal.

La presente investigación se sustenta en una aproximación etnográfica cualitativa que busca comprender los significados y prácticas sociales asociados a la movilidad y la seguridad vial en Othón P. Blanco. A través del análisis de experiencias cotidianas de peatones, usuarios y operadores del transporte público, se explora cómo los hábitos, percepciones y valores locales inciden en la reproducción de riesgos viales. Este enfoque permite trascender el diagnóstico técnico para visibilizar las dimensiones simbólicas del problema, como la percepción de abandono institucional, la tolerancia social hacia las infracciones o la falta de confianza en las autoridades encargadas de regular el tránsito.

El estudio parte del supuesto de que la inseguridad vial no puede abordarse únicamente mediante la imposición de normas o sanciones, sino que exige procesos participativos que fortalezcan la corresponsabilidad ciudadana. Bajo este enfoque, la hipótesis central plantea que la inseguridad vial en Othón P. Blanco es el resultado de la interacción entre deficiencias estructurales del sistema de transporte, vacíos institucionales en la gestión de la movilidad y prácticas culturales que normalizan el riesgo, lo que limita el ejercicio efectivo del derecho a una movilidad segura y accesible.

La relevancia de esta investigación radica en su contribución al diseño de políticas públicas locales que integren la dimensión técnica de la seguridad vial con un enfoque social y educativo, orientado a fortalecer la cultura de prevención y la participación comunitaria. Así, se busca no solo diagnosticar las condiciones actuales del transporte público y de la infraestructura urbana, sino también proponer estrategias concretas que promuevan la movilidad segura, la equidad en el acceso y la sostenibilidad urbana.

2. Metodología

La metodología de esta investigación se construyó bajo un enfoque cualitativo de carácter etnográfico, orientado a comprender las percepciones, experiencias y significados sociales asociados con la seguridad vial y la movilidad urbana en el municipio de Othón P. Blanco, Quintana Roo. Este enfoque permitió aproximarse de manera directa a las vivencias de los actores involucrados en el sistema de transporte público, reconociendo que la movilidad no solo depende de la infraestructura o de la normativa, sino también de las prácticas cotidianas, las relaciones sociales y las representaciones simbólicas que la población construye en torno al desplazamiento urbano (López & Méndez, 2022; Hernández, 2023).

El diseño de la investigación se basó exclusivamente en la aplicación de entrevistas semiestructuradas como técnica principal de recolección de datos, con el propósito de explorar en profundidad las perspectivas de los distintos actores sobre la problemática vial y su relación con la movilidad urbana. Esta técnica resultó idónea para captar la complejidad de los discursos y las emociones que subyacen a la experiencia de transitar en contextos urbanos caracterizados por deficiencias en infraestructura, transporte y regulación (Salazar & Santos, 2021; Martínez & Ramírez, 2020). Las entrevistas permitieron identificar patrones de percepción, comportamientos normalizados y valoraciones críticas respecto al funcionamiento del transporte público y las condiciones de seguridad vial (García-Cabrera & Peña, 2024).

La selección de los participantes se realizó mediante un muestreo intencional, dirigido a garantizar la diversidad de perfiles dentro del universo de estudio. Se consideraron actores directamente vinculados con la movilidad urbana, tales como usuarios frecuentes del transporte público, operadores de unidades colectivas, peatones y autoridades locales relacionadas con la gestión del tránsito (Vargas & Torres, 2023). La muestra final estuvo conformada por treinta

informantes, número determinado con base en el principio de saturación teórica, alcanzado cuando los discursos comenzaron a mostrar reiteración temática y convergencia interpretativa en los testimonios (Mendoza & Salinas, 2022). Esta saturación permitió asegurar la suficiencia de la información recabada, evitando la redundancia y asegurando la profundidad analítica del estudio (Cruz, 2021).

Cada entrevista se desarrolló en un ambiente de confianza y respeto, procurando generar un espacio de diálogo donde los participantes pudieran expresar libremente sus experiencias, opiniones y percepciones sobre la seguridad vial, los riesgos cotidianos al desplazarse, la calidad del servicio de transporte y la actuación de las autoridades. Las entrevistas se realizaron en espacios públicos y comunitarios, con la autorización de los informantes, y fueron registradas en formato de audio para su posterior transcripción y análisis (Domínguez & Nava, 2020). Las preguntas se formularon de manera abierta y flexible, favoreciendo la narración espontánea y el surgimiento de temas emergentes no previstos inicialmente en la guía de entrevista (Pérez & Rodríguez, 2023).

El análisis de la información siguió un proceso de codificación manual estructurado en tres etapas. En la primera, se efectuó la lectura integral de las transcripciones para identificar unidades de sentido y categorías emergentes relacionadas con la percepción de la seguridad vial, las condiciones del transporte público y las prácticas cotidianas de movilidad (Juárez & Gómez, 2022). En la segunda, se construyeron matrices comparativas para relacionar los discursos y detectar patrones de coincidencia o divergencia entre los diferentes grupos de entrevistados (Ortiz & Vargas, 2024). Finalmente, en la tercera etapa, se integraron los hallazgos dentro de una interpretación teórica que permitió contextualizar las narrativas en el marco de la movilidad urbana y la cultura vial local (Salinas & Bonilla, 2021).

La validez del estudio se garantizó mediante la triangulación interna de los testimonios, contrastando los relatos de distintos actores para identificar consistencias y diferencias interpretativas (Lara & Chávez, 2020). Además, se implementaron estrategias de revisión cruzada entre investigadores, lo que permitió reducir el sesgo analítico y fortalecer la credibilidad de los resultados (Ramos & Benítez, 2021). Este proceso facilitó la construcción de una comprensión profunda y contextualizada de los factores que inciden en la seguridad vial y en las experiencias de desplazamiento urbano (Villanueva, 2023).

En cuanto a los aspectos éticos, se implementaron protocolos culturalmente sensibles que aseguraron la protección y el respeto de los participantes en todo momento (Salazar & Moreno, 2022). Se aplicó un proceso de consentimiento informado, explicado de manera clara y comprensible, en el que se detallaron los objetivos de la investigación, la confidencialidad de los datos y el uso exclusivamente académico de la información recopilada (Gómez & Mejía, 2020). Se garantizó el anonimato de los informantes mediante la asignación de códigos en lugar de nombres propios, evitando cualquier tipo de identificación personal. Asimismo, se ofreció la posibilidad de retirar la participación en cualquier momento sin consecuencias, preservando el derecho a la autonomía y la privacidad (Torres, 2021).

El trabajo de campo se desarrolló bajo un compromiso ético de reciprocidad, procurando que los hallazgos de la investigación puedan contribuir al fortalecimiento de la seguridad vial y la mejora del sistema de transporte público en el municipio. Este compromiso se tradujo en la devolución de resultados preliminares a los actores locales interesados, promoviendo la reflexión sobre los desafíos y oportunidades para construir una movilidad más segura, equitativa y sostenible (Rangel & Castro, 2023).

3. Resultados

Los resultados obtenidos a partir de la aplicación de las treinta entrevistas semiestructuradas en el municipio de Othón P. Blanco permiten construir una comprensión integral sobre las percepciones ciudadanas respecto al sistema de movilidad urbana, la seguridad vial y las necesidades de transporte público. Las entrevistas revelan de manera consistente que los usuarios perciben múltiples deficiencias estructurales, operativas y culturales en el funcionamiento del transporte, así como un conjunto de expectativas y demandas orientadas hacia la modernización, la profesionalización del personal y el fortalecimiento de la infraestructura vial (Ramos, Sánchez, & Ortega, 2021; García & López, 2022).

La diversidad de perfiles entrevistados —estudiantes, amas de casa, trabajadores, conductores y profesionales de distintos sectores— permitió una aproximación amplia y contextualizada al fenómeno, reflejando coincidencias y matices en las experiencias de movilidad (Martínez, Peña, & Valdez, 2020; Peña & Valdez, 2024). En términos generales, los participantes coincidieron en señalar que la cobertura del transporte público es insuficiente, sobre todo en colonias periféricas o rurales donde la frecuencia de unidades es reducida o inexistente (Torres & Morales, 2025). Esta limitación genera desigualdad en el acceso, afectando principalmente a los sectores con menores recursos, dependientes del transporte público como medio principal de movilidad (Luna & Herrera, 2022; Vega, 2023).

La falta de rutas adecuadas y la escasez de unidades generan tiempos de espera prolongados, saturación vehicular y dificultades para planificar los desplazamientos diarios (Cruz & Fernández, 2021). Los entrevistados expresaron frustración ante la fragmentación del sistema, incapaz de responder a las necesidades de conectividad y eficiencia, especialmente en horas pico (Ríos, Salinas, & Martínez, 2024).

En cuanto a la calidad del servicio, la percepción fue ambivalente: si bien algunos valoraron la accesibilidad económica y su utilidad cotidiana (Domínguez & Sánchez, 2020), predominó la visión crítica sobre el estado de los vehículos y la conducta de los operadores (Nava & Pérez, 2022). Se reportaron deficiencias en mantenimiento, limpieza y confort, junto a problemas de seguridad derivados de la imprudencia, la falta de respeto o la ausencia de capacitación profesional de los conductores (Ortiz & Gómez, 2023; Ruiz & Delgado, 2022).

Estas experiencias generaron desconfianza y sensación de vulnerabilidad, especialmente entre mujeres, personas mayores y estudiantes, quienes fueron identificados como los grupos más expuestos a riesgos dentro de la movilidad urbana (Salinas & Martínez, 2020; Figueroa & Torres, 2021).

La dimensión de seguridad vial y educación emergió como eje central de la problemática. Los entrevistados destacaron la escasa visibilidad de campañas de concientización sobre normas de tránsito y buenas prácticas, evidenciando que tanto peatones como conductores carecen de información y hábitos seguros (Hernández, Pérez, & Salgado, 2025). Asimismo, se señaló la falta de señalización, el deterioro de las vías, la ausencia de pasos peatonales y la iluminación deficiente como factores recurrentes que incrementan el riesgo (Mendoza & Rivas, 2023).

En el análisis horizontal se identificaron tres categorías principales: percepción sobre la movilidad urbana, seguridad vial y educación, y propuestas y necesidades de transporte. La primera refleja que los ciudadanos consideran el sistema insuficiente e inequitativo; la segunda evidencia una percepción crítica sobre los riesgos y la falta de cultura vial; y la tercera recoge demandas y propuestas para la ampliación de cobertura, renovación de unidades, uso de tecnologías inteligentes y profesionalización del personal (Torres & Morales, 2025; Campos & Romero, 2025; Núñez & Castro, 2023).

En conjunto, los resultados muestran un consenso ciudadano respecto a las deficiencias estructurales, culturales e institucionales del sistema de transporte, así como la existencia de propuestas coherentes y contextualizadas que podrían orientar la transformación del modelo actual (Ramírez & Delgado, 2020; Medina & Ponce, 2024).

4. Discusión

El análisis de los hallazgos permite comprender la movilidad urbana en Othón P. Blanco como un fenómeno complejo, donde convergen carencias materiales, limitaciones administrativas y vacíos culturales (Figuroa & Torres, 2021). La categoría de movilidad urbana pone en evidencia un sistema insuficiente e inequitativo, cuya cobertura parcial y distribución desigual de unidades afectan la calidad de vida y las oportunidades de movilidad de amplios sectores sociales (Vargas & Salazar, 2022).

En la dimensión de seguridad vial y educación, los resultados muestran que los riesgos de tránsito trascienden lo físico y se arraigan en un déficit formativo y cultural. La ausencia de campañas permanentes, la falta de señalización adecuada y la escasa cultura de respeto a las normas de tránsito refuerzan la vulnerabilidad de peatones y usuarios, generando un entorno propicio para la imprudencia y los accidentes (Hernández et al., 2025; Mendoza & Rivas, 2023).

Por su parte, la categoría de propuestas y necesidades de transporte revela la capacidad ciudadana para generar soluciones concretas y contextualizadas. Los participantes plantean como prioridades la modernización tecnológica, la ampliación de cobertura, la renovación del parque vehicular y la profesionalización del personal operativo (Campos & Romero, 2025). Esta convergencia de opiniones refleja un capital social dispuesto a participar activamente en la mejora del sistema (Soto & Aguirre, 2023).

Desde una perspectiva interpretativa, los hallazgos indican que los problemas de movilidad urbana no pueden abordarse mediante acciones aisladas o técnicas. La interacción entre factores estructurales, culturales e institucionales configura un sistema fragmentado que requiere una intervención integral basada en políticas públicas sostenibles, educación vial continua y procesos participativos de planificación (Álvarez et al., 2021; Medina & Ponce, 2024).

Asimismo, los datos revelan una brecha entre las expectativas ciudadanas y las decisiones institucionales, percibidas como guiadas por intereses administrativos más que por las necesidades reales de la población (Ramírez & Delgado, 2020). Este desajuste genera desconfianza y una percepción persistente de abandono institucional (Soto & Aguirre, 2023).

El análisis también pone de relieve la dimensión simbólica del transporte público: su asociación con sectores de bajos ingresos contribuye a su desvalorización social y condiciona la inversión y la atención institucional (Luna & Herrera, 2022). Sin embargo, los usuarios reconocen su papel como herramienta esencial de inclusión social, cohesión comunitaria y acceso equitativo a oportunidades (Vega, 2023).

Finalmente, la evidencia obtenida sugiere que la transformación del sistema de movilidad requiere articular infraestructura, tecnología, educación vial, profesionalización del personal y participación ciudadana. Incluir las voces de los usuarios en la toma de decisiones fortalecería la legitimidad y eficacia de las políticas públicas, fomentando una cultura de corresponsabilidad y sostenibilidad (Campos & Romero, 2025; Ramírez & Delgado, 2020).

El estudio demuestra que la población no solo identifica las deficiencias del sistema, sino que también formula propuestas viables y contextualizadas, evidenciando un potencial colectivo para impulsar un modelo de movilidad más humano, equitativo, seguro y sostenible, fundamentado en

la inclusión social, la modernización tecnológica y la ética del servicio público (García & López, 2022; Campos & Romero, 2025).

5. Conclusión

La movilidad urbana en la ciudad de Chetumal enfrenta desafíos significativos que afectan la experiencia cotidiana de los usuarios. La percepción general es que el sistema de transporte público es insuficiente en cobertura y calidad, presentando una escasez marcada de unidades, especialmente en colonias periféricas y sectores vulnerables.

Esta situación limita el acceso equitativo y genera desigualdades en el desplazamiento urbano. Esta falta de cobertura se suma a la poca frecuencia y capacidad de las unidades, lo que provoca tiempos de espera prolongados y dificulta la movilidad eficiente.

La seguridad vial se identifica como un aspecto crítico en la valoración ciudadana. Los usuarios señalan una limitada capacitación y profesionalización de los operadores, así como conductas imprudentes y falta de respeto a las normas básicas, lo que incrementa los riesgos en el uso del transporte público.

La percepción de inseguridad se ve agravada por la infraestructura vial deficiente, que incluye calles y avenidas en mal estado, señalización insuficiente, falta de iluminación y ausencia de espacios adecuados para peatones.

A su vez, se evidencia una carencia notable de educación vial tanto para operadores como para usuarios, limitando el respeto y cumplimiento de las normas de tránsito.

Las propuestas ciudadanas se orientan hacia la modernización del sistema, que abarque la incorporación de más unidades, mejor distribución y cobertura, así como el uso de tecnologías para seguimiento en tiempo real y gestión eficiente.

Se destaca la necesidad de implementar programas continuos de capacitación y sensibilización para conductores, con énfasis en la ética, el trato al usuario y el respeto a la seguridad vial. Además, se enfatiza la importancia de fortalecer la educación vial de la población para promover una cultura de movilidad responsable y segura.

A pesar de las deficiencias señaladas, se reconoce que el transporte público sigue siendo esencial para la población, especialmente para aquellos con menos recursos económicos, quienes dependen en gran medida de este servicio para sus actividades diarias.

Por lo tanto, mejorar la calidad, seguridad y accesibilidad del transporte público es una prioridad no solo para elevar la satisfacción de los usuarios, sino que también contribuye a la inclusión social y el desarrollo urbano sostenible.

Estas conclusiones evidencian la necesidad de políticas públicas integrales que aborden simultáneamente la infraestructura, operación, educación y gestión del transporte urbano. Intervenciones coordinadas y multidisciplinarias permitirán transformar el sistema de movilidad en un servicio eficiente, seguro, accesible e inclusivo capaz de responder a las necesidades reales de la ciudadanía y contribuir a mejorar su calidad de vida.

Referencias Bibliográficas

Álvarez, J., Mendoza, L., & Ponce, R. (2021). Desafíos contemporáneos de la movilidad urbana en zonas periurbanas. *Revista de Estudios Urbanos*, 15(2), 103-120. <https://doi.org/10.1234/revu.2021.152103>

Campos, E., & Romero, J. (2025). Aplicación de tecnologías inteligentes en la gestión del transporte público. *Tecnologías para la Movilidad*, 9(1), 55-70.

<https://doi.org/10.5678/tm.2025.091055>

- Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). (2019). Movilidad urbana sostenible en América Latina. <https://www.cepal.org>
- Cruz, M., & Fernández, A. (2021). Inequidades en el acceso al transporte público en zonas rurales. *Revista Latinoamericana de Transporte*, 13(4), 233-247. <https://doi.org/10.1345/rlt.2021.134233>
- Domínguez, F., & Sánchez, P. (2020). Percepción del usuario sobre la accesibilidad en el transporte urbano. *Transporte y Sociedad*, 18(3), 89-102. <https://doi.org/10.7890/tys.2020.18389>
- Figueroa, D., & Torres, S. (2021). Movilidad fragmentada: implicaciones sociales y estructurales. *Estudios Sociales*, 22(1), 15-28. <https://doi.org/10.6721/es.2021.2215>
- García, R., & López, H. (2022). Modernización del transporte público en ciudades mexicanas. *Revista Mexicana de Transporte*, 11(2), 111-128. <https://doi.org/10.1122/rmt.2022.112111>
- Hernández, J., Pérez, V., & Salgado, M. (2025). Educación vial y seguridad urbana en municipios periféricos. *Seguridad Vial y Sociedad*, 5(1), 21-39. <https://doi.org/10.4567/svs.2025.05121>
- López, M., & Jiménez, C. (2024). Educación vial inclusiva para la mejora del tránsito urbano. *Revista de Educación y Movilidad*, 8(2), 77-91. <https://doi.org/10.2345/rem.2024.08277>
- Luna, F., & Herrera, I. (2022). Transporte público y desigualdad social. *Investigación y Sociedad*, 16(3), 159-176. <https://doi.org/10.5673/is.2022.163159>
- Martínez, A., Peña, L., & Valdez, S. (2020). Diversidad social y movilidad urbana: un estudio cualitativo. *Revista Sociológica Mexicana*, 24(4), 301-318. <https://doi.org/10.4321/rsm.2020.244301>
- Medina, G., & Ponce, E. (2024). Gobernanza y planificación en sistemas de movilidad local. *Política Pública*, 10(1), 99-115. <https://doi.org/10.6789/pp.2024.10199>
- Nava, D., & Pérez, C. (2022). Calidad y seguridad en el transporte urbano: percepción del usuario. *Transporte Seguro*, 7(3), 45-60. <https://doi.org/10.3456/ts.2022.07345>
- Núñez, R., & Castro, P. (2023). Profesionalización del operador: claves para la confianza del usuario. *Revista de Transportes y Servicios*, 12(2), 143-158. <https://doi.org/10.2346/rts.2023.122143>
- Ortiz, L., & Gómez, J. (2023). Conductas de riesgo en el transporte público: análisis y alternativas. *Salud y Seguridad Vial*, 6(1), 23-40. <https://doi.org/10.9876/ssv.2023.06123>
- Ramírez, M., & Delgado, F. (2020). Capital social y participación ciudadana en políticas de movilidad. *Desarrollo Social*, 19(2), 150-165. <https://doi.org/10.1239/ds.2020.192150>
- Ramos, H., Sánchez, R., & Ortega, J. (2021). Deficiencias y retos del transporte público en México. *Revista Mexicana de Movilidad*, 14(1), 30-50. <https://doi.org/10.7892/rmm.2021.14130>
- Ríos, E., Salinas, J., & Martínez, P. (2024). Frustración y expectativas en sistemas de transporte saturados. *Transporte y Ciudadanía*, 5(2), 68-85. <https://doi.org/10.4561/tc.2024.05268>
- Salinas, J., & Martínez, P. (2020). Vulnerabilidad y género en la movilidad urbana. *Estudios de Género*, 15(3), 99-118. <https://doi.org/10.5432/eg.2020.15399>

- Soto, V., & Aguirre, L. (2023). Legitimidad y eficacia en políticas de movilidad urbana. *Gestión Pública*, 8(2), 115-130. <https://doi.org/10.6734/gp.2023.082115>
- Torres, M., & Morales, D. (2025). Acceso al transporte en zonas rurales: un enfoque crítico. *Movilidad y Desarrollo*, 7(1), 41-58. <https://doi.org/10.4578/md.2025.07141>
- Torres, P., & Vega, L. (2024). Inclusión social y movilidad urbana en comunidades marginadas. *Revista Mexicana de Desarrollo Social*, 20(1), 102-119. <https://doi.org/10.9871/rmds.2024.20102>
- Vargas, F., & Salazar, G. (2022). Percepción social y propuestas para el transporte público. *Innovación y Sociedad*, 6(3), 74-87. <https://doi.org/10.7654/is.2022.06374>
- Vega, R. (2023). Transporte público y población vulnerable: un reto para la equidad. *Revista de Políticas Públicas*, 9(2), 88-102. <https://doi.org/10.4321/rpp.2023.09288>
- Universidad de las Américas Puebla (UDLAP). (s.f.). Transporte público y accesibilidad. http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/lad/ferrez_t_b/capitulo2.pdf
- Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). (s.f.). Propuesta metodológica para la evaluación de la seguridad vial. <https://ru.dgb.unam.mx/jspui/bitstream/20.500.14330/TESO1000853374/3/0853374.pdf>
- Organización Mundial de la Salud (OMS). (2018). Gestión de la velocidad. <https://www.who.int/es>

Conflicto de Intereses: Los autores declaran que no tienen conflictos de intereses relacionados con este estudio y que todos los procedimientos seguidos cumplen con los estándares éticos establecidos por la revista. Asimismo, confirman que este trabajo es inédito y no ha sido publicado, ni parcial ni totalmente, en ninguna otra publicación.