

**PATRONES TERRITORIALES
DE SINIESTRALIDAD VIAL EN**

SAN LUIS POTOSÍ

2015-2024



Coordinación:
Sergio Andrade-Ochoa

Autores:
Brenda Lois Muñoz Flores
Roberto Josué Rodríguez Santiago
Víctor Cristóbal Hernández de Torres
Freddy I. Moo Mendoza
Sergio Andrade Ochoa

Revisión:
Tomas Alejandro Apan Alonso
Nidia Zulema Félix Pérez
Alejandría Isabel López Mijangos
Deborah Ángela Zarco Esqueda

Diseño web:
Katia Mercado Valadez
Miguel Ángel Esqueda

Diseño UX/UI:
Paola Sainz Venegas

Diseño Gráfico:
Alejandro Orozco

Con apoyo de:
Claudio Iván Aldrete López
Luis Fernando Rodríguez Román
Catalina Torres Cuevas

Citar como:
Muñoz-Flores, L. B., Rodríguez-Santiago, R. J., Hernández de Torres, C. V., Moo-Mendoza, F. I., & Andrade-Ochoa, S. (2024). Patrones territoriales de siniestralidad vial en San Luis Potosí 2015-2024. Estrategia Misión Cero, 1-12



1. INTRODUCCIÓN

1.1. Situación de seguridad vial en el estado de San Luis Potosí

La seguridad vial en San Luis Potosí se ha convertido en un problema urgente que combina altas tasas de siniestralidad, un creciente parque vehicular y una presión insostenible sobre las vialidades y el sistema de salud pública.

La información proporcionada por el INEGI revela que San Luis Potosí cuenta con una tasa de 4.4 muertes por siniestros de tránsito por cada 100 000 habitantes, por encima de la tasa nacional (INEGI, 2022). Por otro lado, la tasa de víctimas heridas es de 49. En este sentido, el impacto en el sistema de salud es evidente: la Secretaría de Salud reportó que, en 2022, el 12% de los ingresos hospitalarios por traumatismos estuvieron relacionados con siniestros viales.

El Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica ha registrado más de 72 mil ingresos hospitalarios por siniestros de tránsito en los últimos 10 años; tan solo en el 2024 los ingresos por esta causa superó los 7,800 registros (SINAVE, 2024). Cabe mencionar que el 2024 resultó en un año violento para los peatones con más de 700 ingresos hospitalarios de transeúntes atropellados, esto refleja dos posibilidades: una alza alarmante en relación a los años pasados y/o en el periodo 2017-2023 se relajó el monitoreo de estos casos.

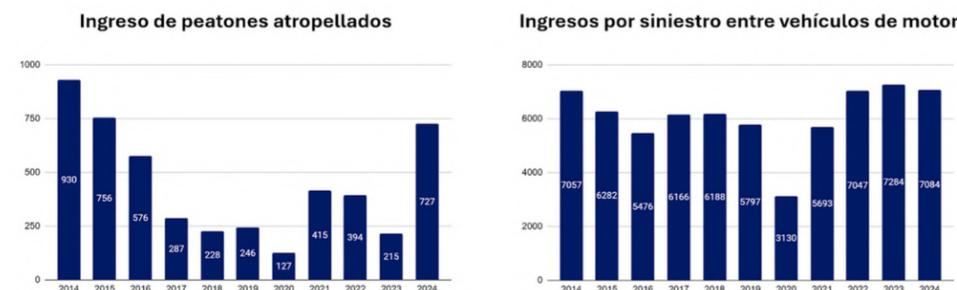


Figura 1. Ingresos hospitalarios por causa de siniestros viales en el estado de San Luis Potosí. Elaboración propia con datos del Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica.

El problema tiene múltiples orígenes, pero el factor de riesgo más significativo es la inversión persistente en infraestructura vial que fomenta la alta velocidad de los vehículos, relegando la movilidad activa y el transporte público a un segundo plano. Esto resulta en entornos difíciles de interpretar, poco inclusivos y, en general, poco tolerantes con el error humano.

Por todo lo mencionado anteriormente, Estrategia Misión Cero, en colaboración con colectivos locales y de la sociedad civil, ha desarrollado una plataforma de acceso libre y este informe cartográfico sobre siniestralidad vial para la capital de San Luis Potosí. El objetivo es proporcionar información valiosa que permita diseñar e implementar, de manera conjunta, medidas más efectivas y basadas en evidencia para prevenir muertes y lesiones graves por accidentes de tránsito.

2. METODOLOGÍA

2.1 Análisis cartográfico

Para el estudio se realizó una consulta a las bases de datos de siniestralidad vial de la aseguradora AXA reportados por el Instituto de Internacional de Datos Abiertos (<https://i2ds.org/>). Los datos de 72 ciudades de México del periodo 2015-2024 fueron descargados y analizados utilizando sistemas de información geográfica. La metodología y la visualización del análisis cartográfico puede consultarse en el portal de [Open Data](#) de Estrategia Misión Cero (Moo-Mendoza y Andrade-Ochoa, 2024).

La categorización de los entornos de mayor riesgo se realizó mediante una unión espacial con la red hexagonal utilizando la escala de Likert. Esta escala consiste en determinar una jerarquía ordinal de valores que abarcan desde «Muy Bajo» hasta «Muy Alto». Este proceso facilita la interpretación y análisis de los datos, permitiendo asignar a cada punto de la red hexagonal un nivel correspondiente de acuerdo con la magnitud de las variables evaluadas.



Figura 2. Ejemplificación de resultados obtenidos.

3. RESULTADOS

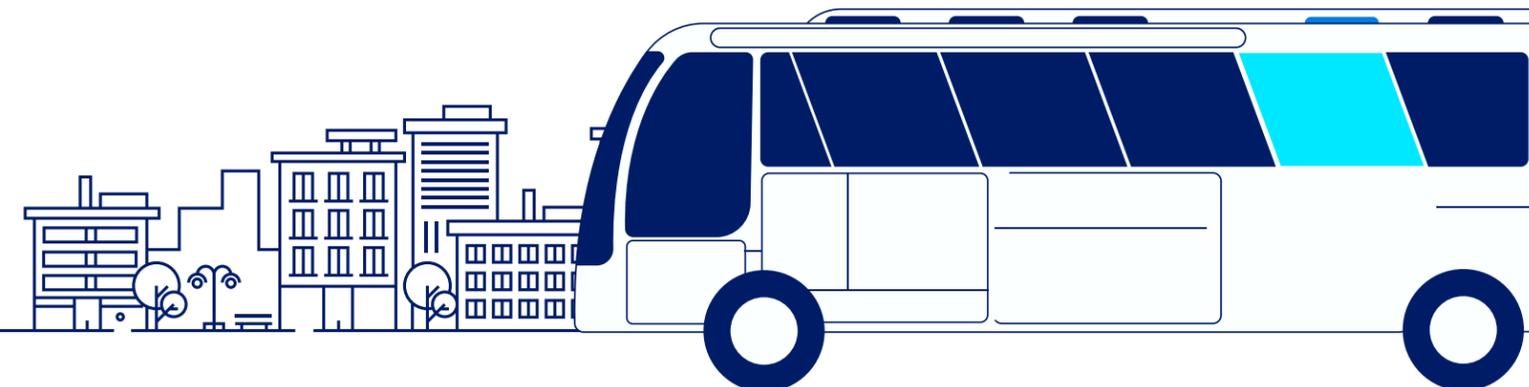
3.1 Soledad

Los resultados para el municipio de Soledad muestran cómo la entidad ha sido fraccionada por las carreteras San Luis Potosí - Río Verde y San Luis Potosí - Matehuala, la primera suma poco más de 400 reportes anuales, mientras que la segunda casi llega a 250 siniestros viales.

Sobre las carreteras se concentran los 10 cruces más peligrosos para la entidad. Los cinco cruces de mayor riesgo vial se encuentran sobre la carretera San Luis Potosí - Río Verde, siendo la intersección con Anillo Periférico Oriente el de mayor frecuencia. Vale destacar que por su tamaño el análisis evidenció dos áreas sobre este cruce, sumando un total de 108 siniestros viales donde una persona terminó lesionada.

Tabla 1. Top 10 de cruces peligrosos de Soledad de acuerdo a los datos de siniestralidad de la aseguradora AXA en el periodo 2015-2023.

#	Crucero	Casos
1	Carretera San Luis Potosí - Río Verde con Anillo Periférico Oriente	59
2	Carretera San Luis Potosí - Río Verde con Anillo Periférico Oriente	49
3	Carretera San Luis Potosí - Río Verde con Av. José de Gálvez	46
4	Carretera San Luis Potosí - Río Verde en Glorieta Benito Juárez	44
5	Carretera San Luis Potosí - Río Verde con Av. de los Cactus	41
6	Lat. San Luis- Matehuala con en Glorieta Benito Juárez	33
7	Carretera San Luis Potosí - Río Verde con Calzada de las Haciendas	26
8	Carretera San Luis Potosí - Río Verde con 16 de septiembre	25
9	Carretera San Luis Potosí - Matehuala con Av. del Valle	24
10	Carretera San Luis Potosí - Matehuala con Av. México	23



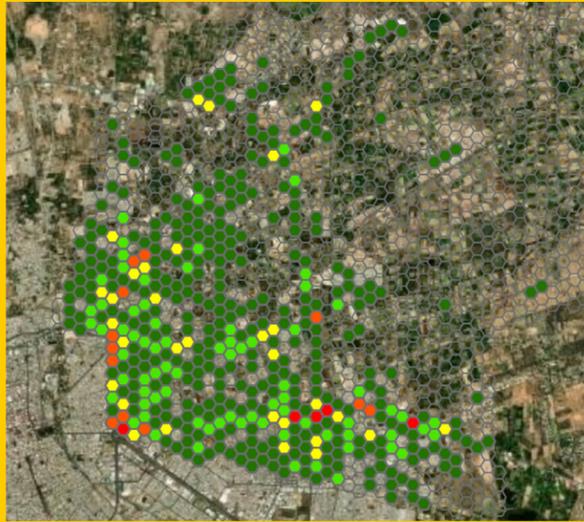


Figura 3. Análisis de siniestralidad vial del municipio de Soledad. Elaboración propia con datos de la aseguradora AXA en el periodo 2015-2024.

3.2 San Luis Potosí

El análisis puso en evidencia que el entorno de mayor riesgo se encuentra fuera de la mancha urbana, en las inmediaciones del parque Industrial en el distribuidor vial del Libramiento Ote. de San Luis Potosí y la Carretera San Luis Potosí - Río Verde.

El entorno con mayor número de casos de siniestros dentro de la mancha urbana es el cruce Av. Cordillera de los Alpes con Av. Anillo Periférico Sur que suma 93 reportes, seguido por el cruce Av. Doctor Salvador Nava Martínez con Av. Mariano Jiménez con 91 reportes.

Tabla 2. Top 10 de cruces peligrosos de la ciudad de San Luis Potosí de acuerdo a los datos de siniestralidad de la aseguradora AXA en el periodo 2015-2023.

#	Crucero	Casos
1	Libramiento Ote. de San Luis y Carretera San Luis Potosí - Río Verde	123
2	Av. Cordillera de los Alpes con Av. Anillo Periférico Sur	93
3	Av. Doctor Salvador Nava Martínez con Av. Mariano Jiménez	91
4	Bldv. San Luis en Glorieta Benito Juárez	79
5	Av Universidad en Glorieta Benito Juárez	77
6	Bldv. San Luis con Av. Seminario	65
7	Bldv. Antonio Rocha Cordero con Av. Industrias	62
8	Bldv. Río Santiago y Mariano Otero	61
9	Av. Doctor Salvador Nava Martínez con Av. Manuel J. Clouthier	55
10	Av. Cordillera de los Alpes con Av. Cordillera de los Himalayas	54



Figura 3. Libramiento Ote. de San Luis Potosí

Los resultados ponen en evidencia la importancia de focalizar los esfuerzos y las acciones, pues de atender los cinco cruces de mayor riesgo dentro de la mancha urbana se mitigan el casi 15% de todos los siniestros viales de la entidad, poco más de 400 siniestros de gravedad anualmente.

En lo particular los dos entornos de mayor riesgo vial dentro de la urbe muestran entornos que son pocos legibles y accesibles que priorizan el flujo continuo de los vehículos sobre la seguridad de las personas usuarias más vulneradas. En la glorieta sobre Cordillera de los Alpes y Av. Anillo Periférico Sur se aprecia la ausencia de cruces seguros para las y los transeúntes con accesos a estacionamientos que pueden generar maniobras de riesgo. La delimitación de los carriles no es clara y el diseño del entorno no garantiza que los vehículos transiten a velocidades menores de 50 km/hr, un límite marcado por la Ley General de Movilidad y Seguridad Vial. Además, el cruce es un punto nodal de cruce para las 801 personas adultas mayores, 40 personas con discapacidad, 633 jóvenes y 331 niñas y niños que viven a 300 metros a la redonda.



Con respecto a la Glorieta sobre Av. Doctor Salvador Nava Martínez y Av. Mariano Jiménez, se observan similitudes en cuanto a diseño e infraestructura: falta de infraestructura peatonal y ciclista, falta de delimitaciones de carriles, ausencia de accesibilidad universal y deficiencias en la gestión de velocidad. Cabe resaltar que a escasos metros se encuentra el Jardín de Niños un Mundo Feliz y a menos de 200 metros la escuela primaria Moises Saenz Garza, por lo que la velocidad vehicular debe garantizarse a menos de 30 km/h.

Finalmente, de acuerdo a los datos del INEGI a 300 metros a la redonda habitan **799 personas mayores, 93 personas con discapacidad y 310 niñas y niños** por lo que resalta la importancia de garantizar la accesibilidad y la seguridad en el entorno.



Figura 4. Av. Cordillera de los Alpes y Periférico Sur



Figura 5. Glorieta Mariano Jimenez

Los patrones territoriales de siniestralidad ponen en manifiesto como la Carretera Federal 57 y la vialidad Av. Doctor Salvador Nava Martínez, que posteriormente se convierte en Av. Cordillera de los Alpes, fragmentan la ciudad y contribuyen en gran medida a los casos de siniestralidad.

Sin embargo, a diferencia de otras entidades, la ciudad de San Luis Potosí mantiene un alto grado de siniestralidad en entornos céntricos.

Las vialidades Av. Himno Nacional, Av. Universidad, Av. Reforma y Av. Venustiano Carranza también suman una gran cantidad de siniestros viales graves, por lo que es imperativo la generación de auditorías y cambios geométricos en el diseño vial que favorezcan la movilidad activa y el transporte público y que minimicen los riesgos viales en estas arterias de la ciudad.

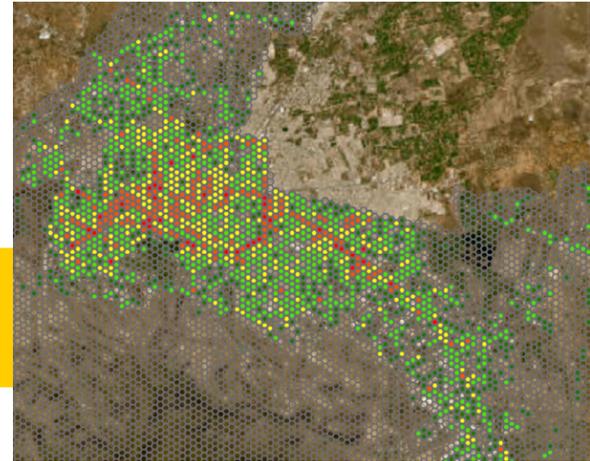


Figura 4. Análisis de siniestralidad vial de la ciudad de San Luis Potosí. Elaboración propia con datos de la aseguradora AXA en el periodo 2015-2024.



4. CONSIDERACIONES FINALES

Este ejercicio es un esfuerzo para identificar los cruces prioritarios en términos de seguridad vial en la ciudad de San Luis Potosí. Los próximos pasos deben centrarse en auditar estos entornos y proponer mejoras significativas que promuevan un diseño urbano enfocado en la habitabilidad y seguridad de todos los ciudadanos.

Es importante destacar que este proyecto se basa en datos abiertos proporcionados por la aseguradora AXA, específicamente de los años 2015-2024, por lo que se deben considerar y reconocer sus limitaciones. Dicho esto, los resultados presentados aquí no reemplazan ningún informe o análisis de otras instituciones públicas o privadas, sino que fortalecen la evidencia sobre la situación de la siniestralidad vial en México.

La misión para reducir las muertes y lesiones graves en México continúa, y este ejercicio es una contribución más para fomentar la participación ciudadana y la toma de decisiones basada en evidencia.

REFERENCIAS:

Gómez Méndez, Á., Ocampo Sánchez, M. A., & González Luque, J. C. (2015). La relación entre velocidad y seguridad vial: estado actual de conocimientos. *Securitas Vialis*, 7, 1-11.

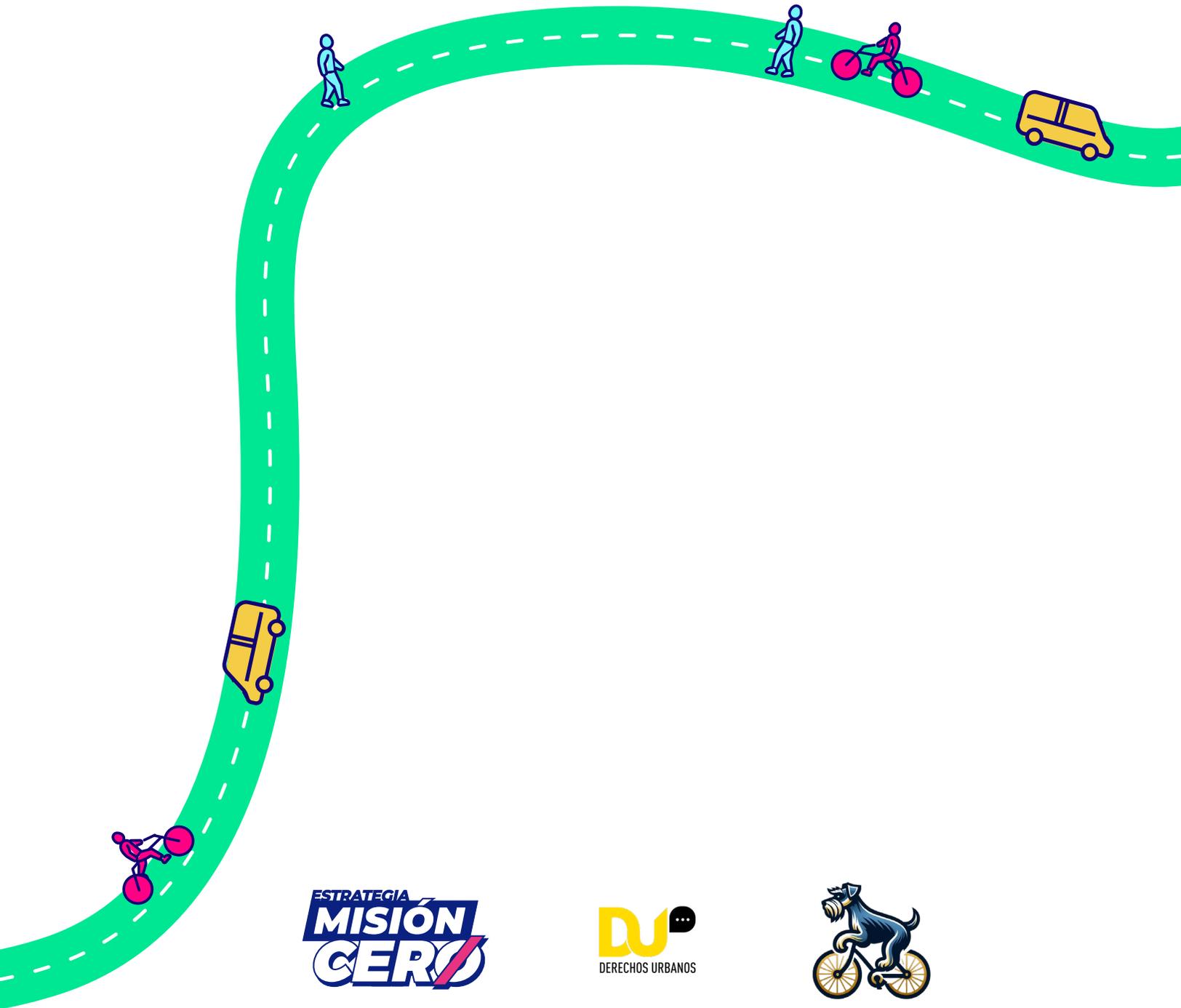
Instituto Nacional de Estadística y Geografía (2022). Estadísticas a propósito del día mundial en recuerdo de las víctimas de accidentes de tránsito [Comunicado de prensa 662/22].

Ley General de Movilidad y Seguridad Vial, Art. 6, Establece la jerarquía de movilidad para la república mexicana, Diciembre 29, 2023, Diario Oficial de la Federación [DOF] (México).

Moo-Mendoza, F. I., & Andrade-Ochoa, S. (2024). Análisis espacial de siniestralidad vial en México: cartografía de reportes de aseguradora Axa 2015-2023. *Estrategia Misión Cero*, 1-14.

Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica (2024) Boletín Epidemiológico del Sistema Nacional de Vigilancia Epidemiológica. Secretaría de Salud, sem 52, 65.





ESTRATEGIA
**MISIÓN
CERO**

DU
DERECHOS URBANOS



FORO
**PLATICAR, IMAGINAR
Y HACER CIUDAD**

