

ARTÍCULO CIENTÍFICO

El transporte público como factor de exclusión entre el Área Metropolitana de Guadalajara y el municipio de Tonalá

ROBERTO IVÁN PIEDRA ASCENCIO

El Colegio de Jalisco.

 orcid.org/0000-0003-0990-1123

roberto.piedra10@gmail.com

CRISTINA ALVIZO CARRANZA

El Colegio de Jalisco.

 orcid.org/0000-0002-7822-3066

cristina.alvizo@coljal.edu.mx

Resumen

En este capítulo se analiza la puesta en marcha del proyecto Mi Macro Periférico y la segregación que causó dejar fuera del eje troncal y del diseño estructural al municipio de Tonalá. Se discuten los desequilibrios intermunicipales que se presentan en el Área Metropolitana de Guadalajara en relación con distintos medios de transporte, especialmente con la creación de Mi Macro Periférico (Peribús), además del diseño del sistema de bicicletas públicas (Mi Bici) y la ubicación de sus polígonos, además de otros elementos como los Puntos Púrpura; a través de la revisión documental de informes gubernamentales, notas hemerográficas, redes sociales, observación y declaraciones en medios de comunicación. Se parte de la idea de que la implementación de dichas políticas parece haber privilegiado a los municipios centrales en detrimento del resto, por lo que la investigación pretende señalar estos desequilibrios metropolitanos en favor de un diseño de políticas integral que beneficie a todos los habitantes de la ciudad, independientemente de su municipio de residencia.

Palabras clave: Pobreza de transporte, Mi Macro Periférico, transporte público.

Cómo debe citarse este artículo:

Piedra, R., Carranza, C. (2023). El transporte público como factor de exclusión entre el Área Metropolitana de Guadalajara y el municipio de Tonalá. *Esfera Pública Revista en Gobernanza y Sociedad*, 2 (3), 104-129. <http://www.esferapublica.mx>

Recibido: 06/06/2023

Aceptado: 12/09/2023



El servicio público del transporte

El transporte público o colectivo es un elemento básico en las ciudades. De él depende el desarrollo económico y social, así como el acceso a los servicios de educación, salud, comercio y diversión, entre otros. La falta o deficiencia de este servicio a su vez genera una serie de desigualdades, pues limita el derecho de movilidad de los ciudadanos. Con miras a dar solución a los problemas de transporte público y la movilidad en los últimos años se han implementado distintas políticas públicas y proyectos bajo el precepto de la igualdad, la equidad y la sostenibilidad.

Uno de los grandes avances ha sido entender que el modelo de vehículos de baja capacidad, como camiones, minibuses y combis, ya resulta obsoleto, contaminante y peligroso y que las principales ciudades latinoamericanas están transitando a un modelo de transporte de alta capacidad, como el metro y los sistemas BRT (*bus rapid transit*). Estos sistemas tienen capacidad para mover a más personas en menos tiempo, son más seguros y accesibles, descongestionan las vialidades y son menos contaminantes. No obstante, la implementación de estos modelos no garantiza el éxito, pues deben reunir ciertas características que respondan a las necesidades de los usuarios y avalar su inclusión y accesibilidad, además, estos modelos de transporte deben insertarse en un proyecto integral y articulado que permita conexiones con otros medios de transporte o permita traslados a pie. Sin duda, el éxito de estos sistemas radica en que se planifiquen de manera adecuada.

El nuevo paradigma en este sentido es el modelo de desarrollo orientado al transporte (DOT) que “busca poner en función e integrar el uso de transporte público hacia uno intermodal que dé lugar a altas densidades, usos mixtos de suelo en torno a las estaciones, una mejor conectividad y rapidez en los traslados de los usuarios con redes potentes de transporte no motorizado, así como espacios públicos dinámicos” (Guerrero y Valenzuela, 2020, p. 307). La implementación de este modelo de desarrollo traería importantes beneficios para los usuarios, pues poner en marcha una red de transporte que satisfaga las necesidades de cada parte de la ciudad podría poner fin a los problemas de movilidad, en especial de las zonas periféricas, que por su localización no suelen ser atendidas, aunque tengan una densidad poblacional alta, lo que genera exclusión, desigualdad e inequidad.

En el caso de Guadalajara y su área metropolitana, desde hace algunos años se han llevado a cabo varios proyectos cuyo objetivo ha sido que el transporte público adquiriera mayor preponderancia y cuente con distintas modalidades, para así garantizar un equilibrio y respeto entre las diferentes formas de desplazamiento. No obstante, vemos que los avances son lentos y el vehículo particular es el predominante. Por ejemplo, el Plan de Desarrollo Jalisco 2013-2030 busca garantizar la movilidad y seguridad de las personas, para lo cual ha sido imperante trabajar en modelos integrales de movilidad, los cuales requieren de inversión en infraestructura para el transporte colectivo articulado (Vélez y Ferrer, 2017, p. 204).

Guadalajara cuenta con dos sistemas de transporte masivo, el tren ligero con tres líneas y el *bus rapid transit* (BRT) o Macrobus con una, sin embargo, estas no ponían solución a uno de los grandes problemas que arrastraba el modelo de transporte del AMG, que era el creado en el anillo periférico, cuyo servicio se mantenía con base en camiones y como se explica más adelante, predominaba una de las rutas más conflictivas debido a sus altos índices de accidentes. Es por ello que se apostó a la creación de la segunda línea bajo el modelo de BRT en el periférico. Modelo que ha sido muy bien calificado, porque implica un carril exclusivo y es medianamente eficiente en el traslado masivo de pasajeros. Sin embargo, su puesta en marcha no garantiza el éxito del proyecto ni que ponga fin a los problemas de movilidad de esta zona del AMG. Por el contrario, Mi Macro Periférico sacó a flote viejas problemáticas y nuevos debates sobre la segregación de unos de los municipios del AMG: Tonalá.

Tanto las líneas del tren ligero como las de Macrobus cubren mayormente la demanda de Guadalajara, Zapopan y Tlaquepaque, pero dejan fuera a algunos municipios con amplia expansión urbana y poblacional, entre ellos destaca Tonalá, que a pesar de su cercanía con Guadalajara y el gran incremento de proyectos de vivienda que ha tenido en los últimos años, no ha sido incorporado a los sistemas de transporte masivo.

El transporte público como factor de exclusión

Desplazarse libremente es uno de los derechos más elementales de los seres humanos y está protegido por disposiciones de orden internacional, nacional y subnacional. En el artículo 13 de la Declaración Universal de Derechos Humanos se puede leer que toda persona tiene derecho a circular libremente, a elegir su lugar de residencia y a entrar y salir del mismo (Naciones Unidas, s.f.). En México, además del derecho a desplazarse libremente en el territorio nacional, consagrado en el artículo 11 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), se añadió a

finales de 2020 un párrafo al artículo cuarto del mismo ordenamiento para establecer el derecho a la movilidad en condiciones de seguridad vial, accesibilidad, eficiencia, sostenibilidad, calidad, inclusión e igualdad.

En su sentido más general, la movilidad es la actividad que supone el desplazamiento de personas a través de sus medios o de algún tipo de transporte (Comisión Ambiental de la Megalópolis, 2018). Por su parte, la movilidad urbana tiene distintas definiciones: es el fenómeno que consiste en los deseos de viajar de una zona a otra dentro de una ciudad como resultado de la interacción social y económica entre las distintas zonas urbanas; también es el desplazamiento de las personas y mercancías a diferentes puntos de las ciudades, lo cual incide en la accesibilidad de las personas a los bienes, servicios, actividades económicas, trabajos, negocios y otros destinos que les permiten obtener ingresos y satisfacer necesidades (Rosas, Jiménez y Calderón, 2022).

Estudios recientes han coincidido en señalar que la movilidad urbana, entendida asimismo como “la manera en que un individuo realiza un programa de actividades en sus dimensiones espaciales y temporales” (Obregón y Betanzo, 2015, p.63), no puede disociarse del concepto de accesibilidad, pues este es el principal factor de la movilidad, ya que es lo que potencia la eficacia de todo sistema vial. En este mismo tenor, Santos Pérez (et. al, 2021) apunta que la movilidad urbana y la accesibilidad “deben ser comprendidas desde la perspectiva de la incidencia que ejerce cada componente de este sobre los demás, bajo la premisa de que como sistema su comportamiento debe ser equilibrado”. (Santos Pérez, et al., 2021)

Para Crotte y Narezo (2020) la accesibilidad es el cambio de paradigma en la movilidad, ya que “ha demostrado abordar con mayor precisión la complejidad que representan los movimientos de personas en entornos urbanos”. Estos autores aseguran que “la accesibilidad, más que enfocarse en la efectividad, eficiencia y desempeño de un sistema, tiene como objetivo determinar la facilidad de acceso que tiene una población y/o individuo a ciertos bienes y servicios a distintas escalas, partiendo de una escala local” (s.p).

De esta manera, el transporte público se convierte en un medio esencial de la movilidad como derecho, mismo que debe ser provisto por los gobiernos en distintas modalidades como un servicio de carácter público en el que la accesibilidad debe ser parte importante de su planeación. En Jalisco, entidad en la que se desarrolla esta investigación, el servicio de transporte público debe prestarse de forma regular, continua, uniforme, permanente y en las mejores condiciones de seguridad, comodidad, higiene y eficiencia, según lo establecido en la fracción II, artículo 8 de la Ley de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco.

A su vez el derecho a la movilidad eficiente por medio del transporte público no es un derecho aislado, sino que condiciona a muchos otros, debido a que tanto en comunidades urbanas como rurales las personas deben trasladarse a los centros de trabajo, escuelas, mercados, clínicas u hospitales y espacios recreativos, entre otros lugares en los que satisfacen sus necesidades (Comisión Nacional de los Derechos Humanos, 2016). Como señalan Vélez y Ferrer (2017) “un sistema de movilidad adecuado e integral contribuye a mejorar la calidad de vida de los habitantes.” (p.95).

Por ello, el transporte público es tan importante: si este se provee de forma eficiente las personas pueden conseguir mayores oportunidades laborales y mejor remuneradas, tienen la posibilidad de llegar a las escuelas y universidades a instruirse, acceden a los servicios médicos y a la recreación, entre otros aspectos que mejoran su calidad de vida. Por el contrario, la provisión ineficiente del servicio de transporte público priva a las personas de todo lo anterior.

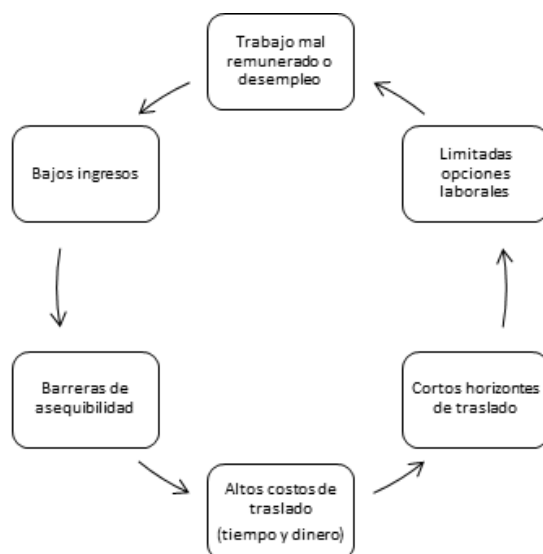
De acuerdo con Óscar Figueroa, Luis Miguel Valenzuela y Anísio Barileiro, la deficiente infraestructura del transporte fomenta algunas condiciones de desigualdad, “dado que las oportunidades y beneficios se encuentran repartidos en el territorio” (p. 18), así, para las personas que viven en las periferias de las ciudades el costo para alcanzar estas oportunidades es más alto (Figueroa, et al., 2020). En este sentido se distingue entre la desigualdad y la equidad, la primera se da cuando algunas zonas carecen del servicio de transporte, en cambio, no hay equidad cuando el transporte circula por toda el área, pero “no están preparados para atender a los ancianos o a los discapacitados” (p. 19).

Dado que el transporte público es un factor importante para permitir o impedir que las personas se desarrollen adecuadamente, las fallas en su provisión hacen que este se encuentre ligado estrechamente a otros problemas sociales como la pobreza, la desigualdad y la exclusión. Si bien esta conexión es evidente, su complejidad se encuentra en la linealidad, pues a simple vista no es sencillo identificar si las personas no acceden a un servicio de transporte público eficiente porque se encuentran en zonas marginadas y carecen de los ingresos suficientes para hacerlo, o bien, si se encuentran atrapadas en dichas zonas y no pueden acceder a mejores salarios porque el transporte público deficiente se los impide.

En la realidad esta relación no es tan lineal, sino que se clarifica cuando se le representa como un círculo vicioso que adopta la siguiente forma: si una persona proviene de un entorno de pobreza, vive en una zona alejada al centro económico de su ciudad y no recibió instrucción escolar o profesionalizante, cuando salga al mercado laboral es probable que tenga un trabajo mal remunerado o incluso no pueda emplearse, por lo tanto, obtenga bajos o nulos ingresos; a su vez, estos ingre-

sos ocasionarían barreras de acceso a bienes y servicios, *ergo*, sus costos de traslado se incrementarían en términos monetarios y de tiempo; luego, estos altos costos de traslado le obligarían a moverse en un polígono reducido en torno a su vivienda y al hacerlo, también sus opciones laborales se limitarían a las pocas ofertas que existan cerca de su vivienda, las cuales probablemente sean mal pagadas, de modo que la persona volvería al punto de partida.

Figura 1. Representación de las relaciones entre bajos ingresos, costos de transporte y oportunidades laborales



Fuente: Gates, Gogescu, Grollman, Cooper, Khambhaita, 2019.

Sobre lo anterior, es necesario remarcar que la exclusión ocasionada por el transporte público se incrementa en ciudades con alta dispersión, pues se vuelve necesario conducir para trabajar, estudiar, visitar familiares o amigos y para llevar a cabo el resto de las actividades que permiten a una persona integrarse en su comunidad, por lo tanto, las personas “desmotorizadas” carecen de opciones de viaje y se ven excluidas de las dinámicas de su ciudad (Salazar-Burrows, Ugarte y Osses, 2014).

En ciudades dispersas, las personas desmotorizadas generalmente no lo son por elección, sino por la insuficiencia de los ingresos necesarios para comprar y mantener un vehículo que les permita sumarse a la dinámica auto-dependiente de su comunidad. En este punto, se relacionan el transporte público y la pobreza, al punto

que se ha originado el concepto de pobreza de transporte (*transport poverty*), entendida como la dificultad o la incapacidad de las personas de hacer los traslados necesarios debido a una combinación del vínculo entre los ingresos de la persona y los costos del servicio, también definida como la falta de los servicios de transporte necesarios para acceder a los servicios generales y al trabajo (Parlamento Europeo, 2022).

Estudios recientes han utilizado a la pobreza del transporte para analizar este fenómeno, entendido como la ausencia de un sistema de transporte eficiente, que limita las necesidades de movilidad de cierto sector, afectando directamente en su economía y oportunidades. Una crítica que surge al utilizar este concepto es que al analizar la pobreza no se toma en cuenta el transporte como una variable aislada, como ocurre con la alimentación, la educación, la salud, la vivienda, la seguridad social, entre otros. (Monreal Lugo, 2022).

De esta manera, el fundamento principal de la pobreza de transporte se sostiene en que los estratos con menores recursos en países en desarrollo generalmente se ubican en la periferia, donde hay menor empleabilidad y escasos servicios públicos, de modo que las personas se ven obligadas a viajar largas distancias para poder acceder a ellos. Lo anterior se agrava con el hecho de que existe una deficiente oferta de transporte, lo cual produce lo que se conoce como la trampa de la pobreza (Monreal Lugo, 2022, p. 26).

De tal suerte, la pobreza del transporte lleva implícita la exclusión social, pues los pocos medios de transporte aunado a los altos costos del mismo, precarizan más a las personas que viven en las periferias y limitan sus oportunidades de trabajo y educación, pues invierten más tiempo y dinero en su movilidad cotidiana, como se observa en la figura 1.

Adicionalmente, la pobreza del transporte no afecta por igual a los distintos grupos sociales, sino que algunos de ellos se encuentran en mayor riesgo de padecer el problema, sobre todo las mujeres, los estudiantes, las personas adultas mayores y los habitantes de zonas rurales. De lo anterior, proviene la importancia de formular instrumentos de política pública que reduzcan las brechas de desigualdad ocasionadas por la provisión ineficiente del servicio de transporte público.

Una de las formas inmediatas de aliviar la carga que suponen los altos costos del transporte público para las personas en pobreza consiste precisamente en implementar descuentos focalizados, que cuando llegan a quienes más los necesitan, suelen reportar niveles considerables de eficacia (Gates, et al., 2019). No obstante, no se puede perder de vista que, si bien el transporte público es clave para reducir las desigualdades, no es el único factor que incide en ellas, de modo que las políticas de transporte deben acompañarse de otros instrumentos.

Así, las políticas de transporte deben orientarse a garantizar el acceso de las personas desde sus viviendas hasta sus actividades a un costo razonable, mientras que otras políticas de vivienda, capacitación, educación y empleo, completan la estrategia. Sin embargo, un nuevo problema ocurre cuando sí se formulan políticas públicas de transporte, pero estas se diseñan de tal manera que en lugar de reducir las brechas entre los habitantes, las incrementan.

Esto se explica, en parte, por una forma de violencia simbólica conocida como “efecto barrio”, que consiste en la estigmatización de ciertos territorios y sus habitantes por relacionarlos con aspectos negativos como el crimen, el peligro o la suciedad (Freidin, Ballesteros, Krause y Wilner, 2020).

Se entiende que esta estigmatización es una expresión de violencia simbólica en medida en la que es impuesta a través de relaciones de fuerza y debido a que no ocurre por causas naturales, sino culturales. Por lo tanto, para estigmatizar no se emplean criterios, sino que se usan prejuicios que se hacen pasar como el orden natural de las cosas. Ahora bien, aunque lo anterior sea absolutamente arbitrario, no implica que se realice sin sustento, por el contrario, es clara la existencia de una base objetiva sobre la cual se fundan los estigmas. Usualmente, esta base objetiva la conforman los sujetos y grupos que ocupan posiciones marginales dentro de una ciudad o sociedad en función de su falta de capital económico y simbólico (Cornejo, 2012).

Estos sujetos o grupos generalmente habitan las periferias de las urbes, aunque es necesario distinguir a las periferias acomodadas de las pauperizadas. Mientras hay personas que eligen el confín como estrategia de escape de la cotidianidad y para esparcimiento, hay quienes lo experimentan como el espacio cotidiano (Hiernaux y Lindón, 2004). Para las élites y su estilo de vida dentro de una ciudad de dispersión, la necesidad de trasladarse con intensidad puede llegar a ser una molestia, pero al tener todos los medios para hacerlo, no se vuelve algo incapacitante; en cambio, trasladarse sin poder adquisitivo sí limita al individuo a solo desplazarse en ciertos horarios y condiciones.

Tonalá y el Área Metropolitana de Guadalajara

El Área Metropolitana de Guadalajara es una de las urbes más importantes de México y está conformada por diez municipios: Guadalajara, Zapopan, San Pedro Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco, El Salto, Ixtlahuacán de los Membrillos, Juanacatlán, Zapotlanejo y Acatlán de Juárez (Gobierno del Estado de Jalisco, s.f.).

Tabla 1. Datos demográficos de los municipios del Área Metropolitana de Guadalajara en 2020.

Municipio	Población	Superficie (km2)	Habitantes / km2
Guadalajara	1,385,629	893.20	1491.57
Zapopan	1,476,491	150.20	9,721.36
San Pedro Tlaquepaque	687,127	636.90	862.68
Tonalá	536,111	119.58	4,483.28
Tlajomulco de Zúñiga	727,750	270.00	2,459.97
El Salto	232,852	41.50	4,420.17
Ixtlahuacán de los Membrillos	53,045	184.20	287.98
Juanacatlán	17,955	89.08	201.56
Zapotlanejo	71,468	643.02	106.56
Acatlán de Juárez	22,261	166.68	133.56

Fuente: Gobierno del Estado de Jalisco (s.f.).

En ese contexto, como se indica en la tabla 1, Tonalá se ubica como el quinto municipio más poblado del área con 569,913 habitantes, aún lejos de los dos municipios más poblados, Zapopan y Guadalajara, con 1,476,491 y 1,385,629 habitantes en 2020. Tradicionalmente, Tonalá destaca por la producción de artesanías como cerámica, metalistería, madera y sobre todo, alfarería, al grado que el municipio es el líder en producción de artesanías en la región centro de Jalisco, ya que 30% del total de los artesanos de dicha zona son tonaltecas (IIEG, 2021).

Infortunadamente, Tonalá también ocupa otros primeros lugares en aspectos negativos al interior de la región centro y del área metropolitana. Por ejemplo, 37.2% de la población total de Tonalá en 2020 se encontraba en situación de pobreza, mientras que en el resto de los municipios centrales del AMG el porcentaje de pobreza fue menor: en Tlajomulco de 34.4%, en Tlaquepaque de 27.4%, en Zapopan de 26.6% y en Guadalajara de 24.8%. Algo similar ocurre con la pobreza extrema, pues el porcentaje de los habitantes de Tonalá en dicha condición fue de 4.3 en 2020, mientras que para Tlajomulco fue de 3.5, de 2.7 en Zapopan, de 2.6 en Tlaquepaque y de 1.5 en Guadalajara (Coneval, s.f.).

Por otro lado, la inseguridad es uno de los principales problemas del Área Metropolitana de Guadalajara. En 2021, 80.2% de los habitantes mayores de 18 años dijeron sentirse inseguros en la metrópoli, sin embargo, la percepción de inseguridad en Tonalá fue la más alta entre los municipios del área, con 86.1%. Por su parte, Guadalajara presentó un porcentaje de inseguridad de 84.6, Zapopan de 77.5,

Tlajomulco de 70.9 y Tlaquepaque de 69.8 (Ortega, 19 de julio de 2021). Al respecto, se reconoce que la inseguridad es un problema multifactorial, sin embargo, el factor institucional juega en contra de Tonalá, cuya policía se ha percibido históricamente rezagada y el crimen organizado “huele” esa debilidad y azota con especial ahínco a este municipio (Petersen, 31 de enero de 2022).

La elevada percepción de inseguridad, aunada a otros problemas públicos, han erosionado paulatinamente el vínculo y la cordialidad de los tonaltecas con sus gobernantes. La animadversión ha llegado a tal punto que en Tonalá incluso existen comunidades como “Rancho Antigobierno”, que durante más de diez años se han provisto de los servicios básicos por su cuenta e incluso han armado a su propia policía ante el sentimiento de abandono de sus necesidades por parte de la autoridad (Bobadilla, 1 de julio de 2020). Este abandono del oriente de la ciudad contrasta con la prosperidad del poniente, que a simple vista evidencia un trato distinto en términos de obra pública, mantenimiento de espacios públicos, patrullaje y casi cualquier otro servicio.

En ese sentido, Guadalajara y su área metropolitana tienen una larga historia de exclusión y distinciones de clase. Desde su fundación en el siglo XVI se establecieron fronteras materiales y simbólicas, cuando los españoles se asentaron a orillas del río San Juan de Dios del lado poniente, mientras que los indígenas se mantuvieron al oriente. Cientos de años más tarde, el río fue entubado y se construyó sobre él, la Calzada Independencia (Jaramillo y Saucedo, 2016), que se conservó como emblema de la segregación de la ciudad, representada por una referencia conocida por prácticamente todos los habitantes de la misma como una distinción de clase: “de la calzada para allá / de la calzada para acá”.

Este patrón de polarización ha caracterizado a las ciudades latinoamericanas y, como señala Gonzalo Savarí (2008), es reflejo de la estructura social y de clases. El mismo autor apunta que la polarización urbana se puede medir en términos materiales y simbólicos, es decir, desde el tipo de infraestructura e inversión hasta los procesos de construcción social y estatus que se le asignan a cada zona. No obstante, el concepto de polos opuestos hoy día ya no es suficiente para explicar la segregación urbana, pues se observa como distintos sectores de clase media o baja se asientan en las orillas de las llamadas zonas ricas, dando paso a la ciudad fragmentada y el AMG, no ha sido ajena a ese proceso.

Estos fenómenos de exclusión y estigmatización expresados en el territorio no han podido ser difuminados por medio de políticas públicas. Por el contrario, los gobiernos han contribuido a incrementar las brechas existentes entre el oriente y el poniente de la ciudad, y entre los municipios que la conforman. En materia de

transporte público, que es la que interesa a la presente investigación, Tonalá y el oriente de la ciudad han sido relegados de las principales obras de infraestructura y movilidad.

En materia de transporte y movilidad, Tonalá ha enfrentado un serio abandono de políticas públicas, por lo que podemos situarlo como un municipio con pobreza de transporte, pues por décadas ha carecido de un sistema eficiente que satisfaga las necesidades de movilidad de sus habitantes. La primera gran exclusión en materia de transporte y movilidad de las últimas décadas se dio con la construcción y puesta en marcha de la línea 1 del sistema de tren eléctrico en 1989. Inicialmente, esta línea constaba de un túnel de 5.3 kilómetros de extensión que abarcaba siete estaciones. El paso de la línea 1, tras una ampliación terminada en 2018, abarca principalmente el municipio capitalino de Guadalajara, seguido de Zapopan con 4 estaciones y Tlaquepaque con una sola (SITEUR, s.f.). Al poco tiempo de la inauguración de la primera línea, la demanda en el servicio se incrementó con rapidez y fue necesario ampliar la red con una segunda línea, la cual se proyectó para dar solución a los problemas de movilidad del oriente de la ciudad.

Los trabajos comenzaron en enero de 1992 y la línea fue inaugurada en julio 1994. Esta línea corre por la avenida Javier Mina (Juárez), uniendo el oriente con el poniente. La obra fue recibida con gran entusiasmo, pues hasta la fecha es el proyecto de transporte colectivo más importante del oriente de la ciudad, sin embargo, y a pesar de su cercanía, Tonalá fue excluido de este servicio, ya que la última estación del recorrido de la línea 2 se encuentra en la colonia Tetlán, todavía perteneciente al municipio de Guadalajara. Sobre ello, mucho se ha especulado sobre la ampliación de la línea 2 hacia Tonalá, pero no existe un plan concreto al respecto, aunque en 2015, como una solución al problema de conexión entre Tonalá y la línea 2, se introdujo la línea 2 de SITREN, conocidas como líneas alimentadoras, bajo el modelo de autobuses semi-articulados.

Años más tarde, el gobierno del estado y las administraciones municipales del Área Metropolitana de Guadalajara comenzaron a apostar por la implementación de políticas públicas que complementaran a las redes de transporte público masivo por medios no motorizados, como parte del Modelo Integrado de Movilidad. Así, el día primero de diciembre de 2014 inició el Sistema de Bicicletas Públicas Mi Bici, que consiste en “la renta de bicicletas en estaciones dispuestas a manera de red en las centralidades urbanas más importantes de la ciudad” (Mi Bici, s.f.).

Dentro de las que se consideraron las centralidades urbanas más importantes de la ciudad no se ha incluido al municipio de Tonalá con ninguna estación, a pesar de que el sistema ha recibido varias ampliaciones que han llevado el servicio a distintos

polígonos de Guadalajara, Zapopan y Tlaquepaque. Con ello no solo se ha privado al oriente de la ciudad y a los tonaltecos de un servicio que gana popularidad de manera acelerada por su conveniencia, sino que también se ha perdido la oportunidad de recibir la infraestructura ciclista que suele acompañar a la llegada del sistema de bicicletas públicas a un polígono.

Fotografía 1. Estación del sistema Mi Bici en Zapopan.



Fuente: fotografía propia.

Por otro lado, en el mismo año de 2014 iniciaron las obras para la construcción de la línea 3 del sistema de tren ligero, y en un evento público celebrado el 7 de agosto, el entonces gobernador del estado, Aristóteles Sandoval, resaltó que la obra traería más de 20,000 empleos directos e indirectos, además de que se incentivaría el retiro de la circulación de más de 10,000 vehículos, lo cual a su vez tendría una reducción de 17,000 toneladas de dióxido de carbono (El Informador, 7 de agosto de 2014).

Fotografía 2. Estación de la línea 3 del sistema de tren ligero en el municipio de Zapopan.



Fuente: fotografía propia.

Al mismo tiempo, el ex gobernador hizo énfasis en el impacto que tendría la operación de la línea 3 en la economía de las familias de la zona metropolitana, sin embargo, en el acto solo se encontraban los presidentes de los municipios directamente beneficiados por la obra: Guadalajara, Zapopan y Tlaquepaque. El ausente, de nuevo, fue el patio trasero de la metrópoli (Martín, 5 de enero de 2022): Tonalá.

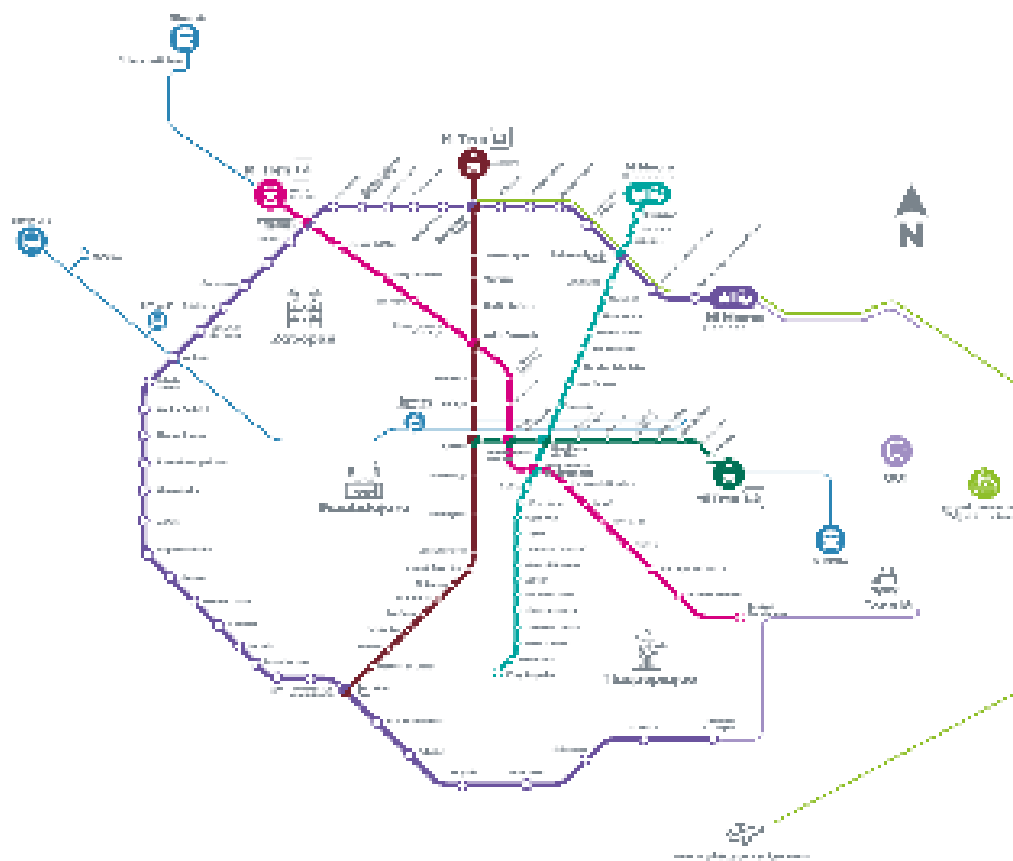
Guadalajara, Zapopan y Tlaquepaque cuentan con diez, cinco y tres estaciones respectivamente y en menos de 33 minutos se puede recorrer desde el anillo periférico

norte de Zapopan hasta el sur de Tlaquepaque, y en un solo trayecto, se comprenden los centros de los tres municipios de manera conveniente (Línea 3, s.f.). A Tonalá, en cambio, se le ofreció ser integrado al Programa de Infraestructura para la Movilidad Activa, que en parte consistió en la construcción de 7.1 kilómetros de ciclovía, con una inversión de poco más de 25 millones de pesos.

De acuerdo con el proyecto, la idea era conectar al centro de Tonalá con la última estación de la línea 3 del tren ligero, y con ello, a Tonalá con los centros de Tlaquepaque, Guadalajara y Zapopan (Gobierno de Tonalá, 7 de mayo de 2019). Esto quiere decir que las personas que tienen como origen y destino uno de los centros de los tres municipios mencionados, solo tienen que pagar una cuota de 9.5 pesos y esperar como máximo 33 minutos para completar su viaje. En cambio, alguien que quiera trasladarse del centro de Tonalá a uno de los otros tres centros, primero debe pedalear más de 7 kilómetros con una bicicleta propia, pues hay que recordar que el sistema de bicicletas públicas no tiene servicio en Tonalá, y posteriormente hacer el viaje en tren.

A partir de lo anterior se observa que, aunque desde los gobiernos municipales y estatal se pretenda construir una narrativa en la que Tonalá es incluida a las políticas de transporte con enfoque metropolitano, esta inclusión no es integral y en algunos casos tampoco es real, sino una simulación. Lo anterior se hace evidente al observar la figura 2, que contiene el mapa de las tres líneas del tren ligero y su conexión con otros medios de transporte relevantes, como los autobuses de tránsito rápido (BRT) conocidos como Mi Macro Periférico o Peribús y Mi Macro Calzada, que recorre precisamente la calzada Independencia. En este mapa se aprecia la concentración de alternativas de transporte y sus múltiples estaciones en los municipios de Guadalajara, Zapopan y Tlaquepaque, mientras que Tonalá se aprecia prácticamente aislado, salvo el paso de una ruta complementaria (C01).

Figura 2. Fragmento del mapa de las tres líneas del tren ligero de Guadalajara y su conexión con otros medios de transporte.



Fuente: SITEUR (s.f.).

Además de los problemas relativos a la movilidad que tienen que ver propiamente con la accesibilidad de traslado, el Área Metropolitana de Guadalajara es además un lugar inseguro para hacerlo, especialmente para las mujeres. En la primavera de 2021 y como respuesta a los hechos de violencia de género en el transporte público, el gobierno estatal anunció la implementación de un programa llamado Puntos Púrpura, que consiste en colocar tótems en los que las mujeres pueden esperar su servicio de transporte en un entorno iluminado y video vigilado, donde además pueden cargar su teléfono celular.

Hasta el otoño de 2022, un año después de la implementación de la estrategia, existían trece Puntos púrpura, todos ellos ubicados en el municipio de Guadalajara, aunque tres de ellos se encuentran prácticamente en el límite con Zapopan en la colonia Providencia, que es una de las colonias con mayor poder adquisitivo y cobertura de servicios (IIEG, s.f.). Dado que es una intervención reciente y que se le reconoce como una estrategia en fase inicial, es pronto para asegurar que de nuevo se ha privilegiado al poniente de la ciudad únicamente y se ha relegado al oriente, sin embargo, es pertinente señalar que Tonalá, el municipio en el que las personas se sienten más inseguras, no ha sido receptor de un proyecto que puede contribuir a mejorar el problema.

Mi Macro Periférico sin Tonalá

Por más de cuarenta años la ruta 380 estuvo en servicio y llegó a transportar a más de 100,000 pasajeros diariamente a lo largo de los 50 kilómetros que recorría sobre el anillo periférico de la ciudad de Guadalajara, lo cual la convertía en la ruta más extensa de la misma. Todo ello convirtió a la ruta 380 en la más peligrosa y una de las peor evaluadas por los usuarios. Tan solo entre 2015 y 2020, resultaron lesionados 1,901 de sus pasajeros y otros 184 murieron (El Informador, 30 de enero de 2022). Además de las fatalidades y la siniestralidad, la ruta 380, pronunciada por los habitantes como “la tres ochenta”, destacó negativamente por los robos y los hechos de acoso, al grado que era conocida como “*la sexochenta*” y “*la puercochenta*”. Independientemente de que esas experiencias ya forman parte del anecdotario urbano, lo importante es que reflejan problemas complejos, como la desigualdad y la segregación que han marcado a las zonas periféricas de las ciudades.

Como se ha dicho antes, en América Latina la política del transporte se ha enfocado en favorecer las zonas de mayores recursos de la ciudad, dejando en el olvido a las zonas periféricas, lo que ha ocasionado desigualdades e inequidades, pues las personas con menos recursos invierten más tiempo y dinero en transportarse, por el contrario, las zonas más ricas de la ciudad gozan de mayores opciones de movilidad y cuentan con una mejor infraestructura para el uso del vehículo particular.

En ese sentido, la ruta 380 es un claro ejemplo del tipo de transporte para las periferias, que, como respuesta a los problemas de inseguridad y accidentalidad, y a la necesidad de más de cien mil usuarios diarios, fue suprimida para dar paso a una nueva ruta de BRT, conocida como Peribús y llamada oficialmente Mi Macro Periférico. El gobernador de Jalisco, Enrique Alfaro, presentó este proyecto como incluyente, pues bajo el “modelo de transporte integrado, seguro, sustentable, accesible y de calidad”

(SIOP, s.f.) pondría fin al problema de segregación urbana que aqueja a la periferia del AMG. Además, el nuevo proyecto trataría de sepultar el historial de acoso de su ruta predecesora a través de la capacitación de conductores en materia de género y violencias, y de la publicación de un protocolo creado *ex profeso* para el nuevo modelo, cuyo objetivo general consiste en la implementación uniforme y efectiva de procedimientos diseñados para la prevención de la violencia sexual comunitaria en contra de las mujeres y niñas a bordo del sistema de transporte público de Macrobus y Mi Macro Periférico (Secretaría de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres, s.f.).

El nuevo servicio se puso en marcha en enero de 2022, cuenta con 42 estaciones y asegura tener entornos urbanos renovados, accesibilidad universal, puentes peatonales seguros, banquetas y luminarias funcionales, la ciclovía confinada más grande de México, internet gratuito de alta velocidad y conexión con el centro de Tonalá (Mi Macro Periférico, s.f.). No obstante, sobre la mayoría de los atributos mencionados en el párrafo anterior es posible encontrar notas periodísticas y testimonios que los contradicen.

Sobre los puentes peatonales, algunos colectivos especializados en la seguridad vial, como Pasos Blancos, manifestaron que en realidad los puentes de Mi Macro Periférico no eran peatonales, sino anti-peatonales, pues trasladan la carga del esfuerzo y el gasto de tiempo a los peatones y la liberan para los automovilistas, a pesar de que en la pirámide de la movilidad, los primeros son la prioridad. Por su parte, la organización Liga Peatonal resaltó que los puentes de Mi Macro Periférico no consideran el derecho a la movilidad de los peatones, pues los obligan a desviar sus líneas de deseo hasta donde se encuentran dichos puentes para no interrumpir el paso de los automóviles (Cantero, 21 de febrero de 2022). El desgaste físico que implica este desvío es particularmente sensible para las personas adultas mayores, las personas con discapacidad y las personas con niños pequeños.

Al igual que para los puentes, también es sencillo encontrar quejas sobre el resto de los atributos que anuncian las autoridades sobre Mi Macro Periférico, sin embargo, esta investigación se centra en la ampliamente discutida y muy polémica conexión con el municipio de Tonalá y la exclusión que su trazado ha representado para dicho municipio, con lo cual despertó una vez más la idea de la estigmatización territorial en la metrópoli.

Como se observa en la figura 2, el trazado de Mi Macro Periférico tiene como límite en la parte norte de la mancha urbana a la estación Barranca de Huentitán, en el municipio de Guadalajara, mientras que en el otro extremo de la ruta, la estación Carretera a Chapala se encuentra al sur en el municipio de Tlaquepaque. De este modo, el oriente de la ciudad, específicamente el municipio de Tonalá, quedaron excluidos

de este importante medio de transporte.

De acuerdo con un cálculo realizado por Carlos Ruiz Chávez, especialista en datos geoespaciales, esta exclusión afecta aproximadamente a 324,477 habitantes del oriente del área metropolitana. Entre estas personas relegadas del servicio se encuentran aproximadamente 32,975 adultos mayores, 14,342 personas con discapacidad y 9,521 personas con movilidad reducida (Rodríguez, 6 de enero de 2022). Además, entre las colonias excluidas se encuentran algunas de alta densidad poblacional y elevados niveles de inseguridad, como la Hernández Loza, Jalisco, San Gaspar, Coyula, Rancho de la Cruz y la propia cabecera de Tonalá.

Entre los primeros grupos que manifestaron su descontento ante la exclusión de Tonalá estuvieron los comerciantes del municipio, pues se dijeron afectados en dos sentidos: primero, porque surten sus comercios en otras colonias y municipios, para lo cual utilizaban una sola ruta (la 380) y ahora debían modificar sus trayectos, gastar más dinero en pasajes y perder más tiempo; y segundo, por la afectación en las ventas, pues sus clientes habituales y ocasionales tendrían que hacer un trayecto más oneroso que el anterior, por lo que probablemente tomarían la decisión de comprar sus bienes en otra parte (Aguilar, 3 de enero de 2022).

Desde la academia también se advirtieron los efectos negativos que tendría el proyecto de Mi Macro Periférico en cuanto a la exclusión que supone hacia el oriente de la ciudad y sus habitantes. Para el doctor Máximo Jaramillo Molina, la afectación es clara, al afirmar que el gobierno estatal exacerba la desigualdad al ofrecer un sistema moderno de transporte al periférico de Zapopan y al mismo tiempo ofrecer camiones ordinarios al periférico de Tonalá (Rodríguez, 6 de enero de 2022).

Por su parte, el líder de la Federación de Estudiantes Universitarios, Javier Armenta, catalogó a Mi Macro Periférico de ser un proyecto “mocho”, que incrementa las desigualdades de por sí graves en detrimento de los habitantes del oriente de la ciudad, especialmente a las comunidades estudiantiles del Centro Universitario de Tonalá, las preparatorias de Tonalá Norte y Tonalá Centro; además, consideró que la exclusión afecta a quienes la perciben con mayor sensibilidad, pues las zonas excluidas de Mi Macro Periférico son también las de mayor marginación (Ávila, 16 de enero de 2022).

En el terreno legislativo también se hicieron señalamientos sobre la exclusión que suponía el diseño de Mi Macro Periférico. Por ejemplo, los representantes del partido Hagamos Jalisco, asociado con la Universidad de Guadalajara y sus grupos de poder, aseguraron que su postura era tajante y categórica al considerar que Mi Macro Periférico no resulta suficiente para atender las necesidades del servicio y no equilibra la desigualdad de las y los tonaltecas frente a los demás municipios del área

metropolitana (Quadratín Jalisco, 28 de enero de 2022).

Otros funcionarios, miembros del Partido Revolucionario Institucional (PRI), también se pronunciaron sobre el proyecto de Mi Macro Periférico e incluso se elaboró una iniciativa para conformar una comisión especial cuyo fin sería gestionar los recursos necesarios ante las instancias estatales y federales para hacer que tanto el tren ligero como Mi Macro Periférico llegaran a Tonalá, pues se consideró que se desatendía a los habitantes más necesitados en momentos críticos (Rodríguez, 16 de febrero de 2022).

Por su parte, el presidente del municipio de Tonalá, Sergio Chávez, ha solicitado en repetidas ocasiones que se termine el Macrobús y que su municipio sea incluido en él, para lo cual ha propuesto un proyecto que consiste en la construcción de 9 estaciones más, 5 en Guadalajara y 4 en Tonalá (Toledo, 2022), sin embargo, las autoridades no se han pronunciado claramente al respecto, lo que deja la duda si se hará a corto plazo o quedará postergado.

Ante estos señalamientos, el Gobierno del Estado de Jalisco defendió en múltiples ocasiones y a través de diversos medios su postura, en la cual sostiene que Mi Macro Periférico no excluye a Tonalá y al oriente de la ciudad del servicio, ya que la solución del gobierno estatal consistió en la puesta en operación de la ruta C01, que cubre los derroteros que originalmente atendía la ruta 380.

Debido a lo que el gobierno estatal calificó como “condiciones técnicas de la demanda y el espacio urbano” (Gobierno del Estado de Jalisco, 1 de marzo de 2022), no fue posible construir estaciones de Mi Macro Periférico en Tonalá, pues hacer las adecuaciones costaría alrededor de 600 millones de pesos (El Diario NTR, 9 de enero de 2022), pero defendió que ello no significa que se le haya excluido, ya que las personas pueden transbordar sin costo a unidades igual de cómodas, eficientes y seguras que las de Mi Macro Periférico y así llegar a su destino.

Desde su cuenta de Twitter, el gobernador del estado, Enrique Alfaro, sostuvo lo siguiente:

“Para la tranquilidad de quienes usan el transporte público en Periférico, sobre todo la 380, y especialmente quienes viven en Tonalá: el proyecto de #MiMacroPeriférico sí da la vuelta completa gracias a las rutas complementarias que son gratis al transbordar. Les explico: además del BRT, es decir, la ruta troncal, podrás cambiar a las rutas complementarias sin pagar un peso más ni bajarte de la estación. Así como suena. Y, además, gracias al uso de la tarjeta de #MiMovilidad, las rutas alimentadoras tendrán un 50 % de descuento en los trasbordos. En pocas palabras, además de conectarse con la primera ruta 100 % eléctrica del país, en Tonalá, Mi Macro será más rápido, fácil y barato para cientos de miles de personas, sobre todo en el

oriente de la ciudad. Así de claro. Así de simple". (Alfaro, 2022).

En la misma línea argumentativa y sobre las inconformidades por el diseño de Mi Macro Periférico, el Director General de Seguridad Vial de la Secretaría de Transporte del Gobierno de Jalisco, Jonadab Martínez, publicó el siguiente mensaje un día después:

"Hoy dicen: "no cubre la demanda porque no recorre todo periférico". Mañana dirán: "no cubre la demanda porque no hay paradas en cada esquina". Luego dirán: "no cubre la demanda porque no hace la parada donde el usuario la requiere". Ya llegaron a lo absurdo, neta (sic)". (Martínez, 2022).

Ante la ironía de los comentarios de las autoridades, el debate sobre la inclusión de Tonalá en Mi Macro Periférico persistió tanto en redes sociales como en medios informativos. Sobre ello, esta investigación considera que los argumentos vertidos por las autoridades estatales no explicaron y mucho menos resolvieron la exclusión generada con Mi Macro Periférico. Particularmente, se está en desacuerdo con la idea de que el hecho de que existan medios de transporte complementarios haga que el circuito se complete. En opinión de De La Cueva (9 de enero de 2022), este argumento es equivalente a sostener que los camiones y el tren ligero que llevan a la Central de Autobuses de Guadalajara, llevan también a ciudades como Monterrey y Ciudad de México, porque de allí es posible tomar otro autobús a esos destinos.

De igual forma, a pesar de que las autoridades sostienen que es simple comprender que Mi Macro Periférico sí da la vuelta completa gracias a que las rutas complementarias son gratuitas, se considera que esto carece de una visión integral de los costos. Lo claro y lo simple, en realidad, es que los costos no son únicamente los pesos que desembolsa el usuario para abordar una unidad. Los costos también deben medirse en los tiempos de traslado y en los gastos complementarios en los que incurre el usuario cuando debe hacer traslados adicionales.

Al respecto, las notas y los reportajes periodísticos que evidencian los costos implícitos pueden contarse por decenas. En ellos se pueden encontrar testimonios que aseguran que los tiempos de traslado se duplicaron tras la puesta en marcha de Mi Macro Periférico en comparación con la anterior ruta 380. El incremento en el tiempo se debe a distintas razones: en algunos casos a que los usuarios deben caminar mucho más a las estaciones que a las antiguas paradas, además de las largas rampas de acceso a las mismas. Otros usuarios mencionan que la frecuencia de paso no ha sido la prometida en el proyecto y que además, las unidades pasan saturadas, por

lo que deben abordar hasta la tercera o cuarta oportunidad, o bien, optar por tomar otras rutas que implican pagar dos o tres pasajes en vez de uno, como hacían antes (Aguilar, 6 de febrero de 2022).

De esta manera, una de las obras más importantes en materia de transporte de los últimos años ha generado fricciones entre las autoridades y la sociedad debido a un trazado que relega a una parte de la ciudad. El problema de fondo es que no es la primera vez que sucede, sino que constantemente se reafirma un estigma territorial hacia el oriente del Área Metropolitana de Guadalajara y particularmente al municipio de Tonalá.

Conclusiones

Tonalá es uno de los municipios del AMG con mayor rezago en materia de movilidad. Pese a su cercanía con Guadalajara y a que muchos de sus habitantes se trasladan a esta capital a estudiar y trabajar, no se ha incluido a Tonalá de forma integral en los grandes proyectos de movilidad del AMG. Siguiendo la propuesta teórica planteada en este texto, Tonalá se inscribe como un municipio cuya periferia se ve afectada por la pobreza de transporte y la exclusión que se deriva de este problema.

El proyecto de mi Macro Periférico, como una obra necesaria para continuar los planes de articulación del transporte público en el AMG, en especial para intervenir en el problema de movilidad que vivían los habitantes de la zona periférica, dejó fuera a Tonalá, marcando aún más las diferencias, es decir, las fallas en su ejecución terminaron promoviendo la segregación urbana en específico de la zona oriente y el municipio de Tonalá.

Haciendo un análisis sobre los primeros meses de su puesta en marcha, se encontró que aún hay fallas a las que no se ha prestado la debida atención, pues se percibe que el gobierno se esfuerza en demostrar que es un proyecto integral y que las críticas por la segregación no tienen fundamento, no obstante, cuando se le cuestiona sobre la “conclusión” del proyecto, es decir, el plan para que abarque a Tonalá, las respuestas quedan al aire, por lo que en el corto plazo no se vislumbra la continuidad y término del proyecto.

Por otra parte, negando las críticas que se han hecho por la segregación en que se enmarca esta obra, el gobierno se ha enfocado en señalar que este proyecto es inclusivo, libre de acoso, seguro y digno para todas las personas, lo cual tampoco se cumple del todo, pues ciertos vicios permanecen, aunque es importante reconocer que la estructura de este tipo de servicio, como las estaciones con visibilidad y contar con seguridad, sirven como inhibidor para eventos como el acoso y los robos.

Es importante resaltar que la resiliencia con la que los usuarios se han adaptado no implica la mejora de las fallas, sino que ante la falta de opciones, los usuarios han buscado estrategias para que su movilidad sea menos complicada, como salir antes de sus casas y usar otros medios de transporte para acercarse a las estaciones.

Por último, se insiste en que la crítica y la autocrítica al proyecto son fundamentales, pues impulsan una mejora continua y una visión más amplia del problema, además, las medidas que se tomen ya no pueden ser a corto plazo ni localizadas, sino que deben pensarse a futuro y ser incluyentes, buscar que beneficien de manera equitativa a toda la población, no generar ni acentuar más las desigualdades y debe tenerse en cuenta también la voz de los usuarios, sus experiencias y dificultades. Mi Macro Periférico es una obra importante, pero no puede ser eficiente si los usuarios que la utilizan la consideran inacabada y que fragmenta su movilidad.

Referencias

- Aguilar, F. (3 de enero de 2022). *Habitantes y comerciantes reclaman por olvido de Mi Macro Periférico en Tonalá*. Consultado el 3 de noviembre de 2022, en: <https://udgtv.com/noticias/habitantes-comerciantes-reclaman-olvido-mi-macro-periferico-tonala/>
- Aguilar, F. (6 de febrero de 2022). *Más caro y más lento Mi Macro Periférico para usuarios hacia Tonalá*. UDG TV. Consultado el 20 de septiembre de 2022, en: <https://udgtv.com/noticias/mas-carro-mas-lento-macro-periferico-usuarios-hacia-tonala/>
- Alfaro, E. [@EnriqueAlfaroR]. (3 de enero de 2022). Para la tranquilidad de quienes usan el transporte público en Periférico, sobre todo la 380, y especialmente quienes viven en Tonalá. [Tweet] <https://twitter.com/enriquealfaror/status/1478135495733428224>
- Ávila, M. (16 de enero de 2022). *Marginan al oriente: agudiza Mi Macro Periférico graves diferencias sociales en ZMG*. Consultado el 20 de octubre de 2022, en: <https://concienciapublica.com.mx/reportajes/marginan-al-oriente-agudiza-mi-macro-periferico-graves-diferencias-sociales-en-zmg/>
- Bobadilla, R. (1 de julio de 2020). Un sueño frustrado en el “Rancho Antigobierno”. *El Informador*. Consultado el 28 de agosto de 2022, en: <https://www.informador.mx/jalisco/Un-sueno-frustrado-en-el-Rancho-Antigobierno-20200701-0144.html>
- Cantero, C. (21 de febrero de 2022). *“Insuficiente y con múltiples fallas”: la calificación de las y los usuarios de Mi Macro Periférico*. Consultado el 1 de septiembre de 2022, en: <https://www.zonadocs.mx/2022/02/21/insuficiente-y-con-multiples-fallas-la-calificacion-de-las-y-los-usuarios-de-mi-macro-periferico/>
- Comisión Ambiental de la Megalópolis (24 de septiembre de 2018). *¿Qué es la movilidad sustentable?* Consultado el 23 de agosto de 2022, en: <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/que-es-la-movilidad-sustentable?idiom#:~:text=La%20>

- movilidad%20es%20una%20actividad,utilizando%20alg%C3%BAAn%20tipo%20de%20transporte.
- Comisión Nacional de los Derechos Humanos (2016). *Movilidad, vivienda y derechos humanos*. México: CNDH.
- Coneval (sin fecha). Medición de pobreza municipal. Consultado el 28 de agosto de 2022, en: <https://municipal-coneval.hub.arcgis.com/pages/pobreza>
- Cornejo, C. (2012). Estigma territorial como forma de violencia barrial. El caso del sector El Castillo. *Revista INVÍ*, vol. 27, núm. 76.
- Crotte, A. y Narezo, J. (2020). Cambio de paradigma: de la movilidad a la accesibilidad urbana”. Consultado el 25 de septiembre de 2023, en <https://blogs.iadb.org/transporte/es/cambio-de-paradigma-de-la-movilidad-a-la-accesibilidad-urbana/>
- De La Cueva, J. (9 de enero de 2022). *No hay Mi Macro Periférico a Tonalá: La pirámide de la desigualdad*. Conciencia Pública. Consultado el 20 de septiembre de 2022, en: <https://concienciapublica.com.mx/opinion/no-hay-mi-macro-periferico-a-tonala-la-piramide-de-la-desigualdad/>
- Guerrero Contreras, F. y Valenzuela López, L. (2020). “Desarrollo orientado al transporte y sistemas BTR: ¿cómo potenciar el Macrobus como proyecto urbano para la ciudad de Guadalajara? Figueroa Monsalve, O., Valenzuela López, L. y Brasileiro, A. *Desafíos del desarrollo sostenible en el transporte y la movilidad*. México, El Colegio Mexiquense, pp. 327-342.
- El Diario NTR (9 de enero de 2022). Cuesta 600 mdp extender Macro Periférico a Tonalá. Consultado el 10 de noviembre de 2022, en: https://ntrguadalajara.com/post.php?id_nota=176678
- El Informador* (7 de agosto de 2014). Arrancan obras de Línea 3 del Tren Ligero. Consultado el 29 de agosto de 2022, en: <https://www.informador.mx/Jalisco/Arrancan-obras-de-Linea-3-del-Tren-Ligero-20140807-0083.html>
- El Informador* (30 de enero de 2022). Tapatíos despiden a la 380, la ruta más peligrosa. Consultado el 1 de septiembre de 2022, en: <https://www.informador.mx/jalisco/Tapatios-despiden-a-la-380-la-ruta-mas-peligrosa-20220130-0034.html>
- Figueroa, O., Valenzuela, L. y Brasileiro, A. (2020). *Introducción: equidad, integración y políticas*. Desafíos del desarrollo urbano sostenible en el transporte y la movilidad. Estado de México: El Colegio Mexiquense, pp. 15-34.
- Freidin, B., Ballesteros, M., Krause, M. y Wilner, A. (2020). Estigmatización territorial y salud: experiencias de desigualdad social en la periferia de Buenos Aires. *Estudios demográficos y urbanos*, vol. 35, núm. 1.
- Gates, S., Gogescu, F., Grollman, C., Cooper, E., Khambahaita, P. (2019). *Transport and inequality: an evidence review for the Department for Transport*. NatCen. Consultado el 24 de agosto de 2022, en: https://assets.publishing.service.gov.uk/government/uploads/system/uploads/attachment_data/file/953951/Transport_and_inequali-

ty_report_document.pdf

- Gobierno de Tonalá (7 de mayo de 2019). *Ciclovía Tonalá conectará con estación de la línea 3 del Tren Ligerero*. Consultado el 29 de agosto de 2022, en: <https://tonala.gob.mx/portal/2019/05/07/ciclovía-tonala-conectará-con-estación-de-la-línea-3-del-tren-ligerero/>
- Gobierno del Estado de Jalisco (31 de enero de 2022). *Comunicado: Mi Macro Periférico: transporte inclusivo, libre de acoso, seguro y digno para todas las personas*. Consultado el 20 de noviembre de 2022, en: <https://www.jalisco.gob.mx/es/prensa/noticias/138908>
- Gobierno del Estado de Jalisco (sin fecha). Área Metropolitana de Guadalajara. Consultado el 27 de agosto de 2022, en: <https://www.jalisco.gob.mx/es/jalisco/guadalajara>
- Guerrero, F. y Valenzuela, L. (2020). Desarrollo orientado al transporte y sistemas BRT: ¿cómo potenciar el Macrobús como proyecto urbano para la ciudad de Guadalajara? En Figueroa, O., Valenzuela, L. y Brasileiro, A. (coord.) *Desafíos del desarrollo urbano sostenible en el transporte y la movilidad*. Estado de México: El Colegio Mexiquense.
- Hiernaux, D. y Lindón, A. (2004). Desterritorialización y reterritorialización metropolitana: la Ciudad de México. *Documents d'Anàlisi Geogràfica*, 44, pp. 71-88.
- IIEG (2021). *Tonalá. Diagnóstico Municipal, agosto 2021*. Consultado el 28 de agosto de 2022, en: <https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2021/10/Tonal%C3%A1-1.pdf>
- IIEG (s.f.). *Análisis sociodemográfico de la colonia Providencia en Guadalajara, 2020*. Consultado el 1 de septiembre de 2022, en: <https://iieg.gob.mx/ns/wp-content/uploads/2022/02/Analisis-606-PROVIDENCIA.pdf>
- Jaramillo, M. y Saucedo, A. (2016). “De la Calzada para allá”: Fronteras materiales y simbólicas de desigualdad, exclusión y estigmatización en la ciudad de Guadalajara. En: Contreras, O. y Torres, H. *La agenda emergente de las ciencias sociales. Conocimiento, crítica e intervención*. México: COMECOS y Universidad de Guadalajara.
- Línea 3 (s.f.). *Conoce la Línea 3*. Consultado el 29 de agosto de 2022, en: <https://lineatres.jalisco.gob.mx/>
- Martin, R. (5 de enero de 2022). Desprecio por el oriente. *El Informador*. Consultado el 29 de agosto de 2022, en: <https://www.informador.mx/ideas/Desprecio-por-el-Oriente--20220105-0031.html>
- Martínez, J. [@JonadabMartinez]. (4 de enero de 2022). *Hoy dicen: “no cubre la demanda porque no recorre todo periférico”; Mañana dirán: “no cubre la demanda porque no hay paradas”*. [Tweet] Twitter. <https://mobile.twitter.com/JonadabMartinez/status/1478513291219644418>
- Mi Bici (s.f.). *Acerca de Mi Bici*. Consultado el 28 de agosto de 2022, en: <https://www.mibici.net/es/acerca-de-mibici/>
- Mi Macro Periférico (s.f.). *Mi Macro Periférico*. Consultado el 1 de septiembre de 2022, en: <https://mimacro.jalisco.gob.mx/>

- Monreal Lugo, L. S. (2022) “*Desigualdades espaciales en la Zona Metropolitana de Aguascalientes: un análisis de la accesibilidad al transporte público*”. Tesis para obtener el grado de licenciatura. CIDE.
- Naciones Unidas (s.f.). *Declaración Universal de Derechos Humanos*. Consultado el 23 de agosto de 2022, en: https://www.ohchr.org/sites/default/files/UDHR/Documents/UDHR_Translations/spn.pdf
- Obregón-Biosca, S.A, Betanzo-Quezada, E. (2015). “Análisis de la movilidad urbana de una ciudad media mexicana, caso de estudio: Santiago de Querétaro”. *Economía, Sociedad y Territorio*, vol. xv, núm. 47, 2015, 61-98.
- Ortega, R. (19 de julio de 2021). Tonalá, el municipio con mayor percepción de inseguridad en la ZMG. *El Occidental*. Consultado el 28 de agosto de 2022, en: <https://www.eloccidental.com.mx/policiaca/tonala-el-municipio-con-mayor-percepcion-de-inseguridad-en-la-zmg-6982128.html>
- Parlamento Europeo (2022). *Understanding transport poverty*. European Parliamentary Research Service. Consultado el 27 de septiembre de 2023, en: [https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA\(2022\)738181_EN.pdf](https://www.europarl.europa.eu/RegData/etudes/ATAG/2022/738181/EPRS_ATA(2022)738181_EN.pdf).
- Petersen, D. (31 de enero de 2022). Tonalá, el círculo de la marginación. *El Informador*. Consultado el 1 de septiembre de 2022, en: <https://www.informador.mx/ideas/Tonala-el-circulo-de-la-marginacion-20220131-0029.html>
- Quadratín Jalisco (28 de enero de 2022). *Mi Macro Periférico es insuficiente y excluye a Tonalá: Hagamos*. Consultado el 10 de octubre de 2022, en: <https://jalisco.quadratin.com.mx/sucesos/mi-macro-periferico-es-insuficiente-y-excluye-a-tonala-hagamos/>
- Rodríguez, K. (16 de febrero de 2022). *PRI señala afectación a Tonalá y Tlaquepaque que no tuvieron acceso a Mi Macro Periférico*. Consultado el 10 de octubre de 2022, en: <https://www.milenio.com/politica/comunidad/tonala-pri-plantea-apoyos-extender-macro-periferico>
- Rodríguez, L. (6 de enero de 2022). *Excluir a Tonalá del Peribús acentuará la desigualdad*. Consultado el 8 de noviembre de 2022, en: https://ntrguadalajara.com/post.php?id_nota=176560
- Rosas, Francisco, Jiménez, Pedro y Calderón, Juan (2022). Movilidad y desarrollo urbano: una revisión de los factores estratégicos de su gobernanza y sostenibilidad. *Economía, Población y Desarrollo*, núm. 70, pp. 3-43.
- Salazar-Burrows, A., Ugarte, C. y Osses, P. (2014). Exclusión social asociada al transporte y su relación con la distribución de la densidad de población en la provincia de Melipilla, Región Metropolitana de Santiago de Chile. *Revista de Geografía Norte Grande*, 59, pp. 145-164.
- Savarí, G. (2008) “Mundos aislados: segregación urbana y desigualdad en la ciudad de México”. *EURE*, vol. XXXIV, núm. 103, pp. 93-110.
- Secretaría de Igualdad Sustantiva entre Mujeres y Hombres (s.f.). *Protocolo para la preven-*

ción de la violencia sexual comunitaria aplicada en el sistema de transporte público de Macrobús y Mi Macro Periférico del estado de Jalisco. Consultado el 25 de septiembre de 2022, en: <https://igualdad.jalisco.gob.mx/wp-content/uploads/2022/10/Protocolo-para-la-prevencion-de-la-violencia-sexual-comunitaria-aplicada-en-el-Sistema-de-Transporte-Publico-de-Macrobus-y-Mi-Macro-Periferico-del-Estado-de-Jalisco.pdf>.

SIOP (s.f.). *Presentan Mi Macro Periférico; operará en 2021.* Consultado el 23 de noviembre de 2022, en: <https://siop.jalisco.gob.mx/prensa/noticia/2472>

SITEUR (s.f.). *Mi Tren.* Consultado el 28 de agosto de 2022, en: <http://www.siteur.gob.mx/index.php/sistemas-de-transporte/mi-tren>

Toledo, P. (6 de enero de 2022). *Tonalá alza la mano para que el Macrobús sea ampliado.* Consultado el 18 de noviembre de 2022, en: <https://udgtv.com/noticias/tonala-alza-la-mano-para-que-el-macrobus-sea-ampliado/>

Vélez, A y Ferrer, J. (2017). *Movilidad 3.0. Una política pública para vialidades seguras, sostenibles e inteligentes.* México: IEXE Editorial.