

Acceptance date: 08/07/2025

<https://doi.org/10.65937/ciudadglocal.2025.7.v1.n2>

Crecimiento urbano y desigualdad socioespacial en el Área Metropolitana de Guadalajara: un análisis desde la movilidad cotidiana

Urban growth and socio-spatial inequality in the Guadalajara Metropolitan Area: an analysis from everyday mobility

Oscar Jaic Magaña Orozco

Egresado de la Maestría en Gestión de Gobiernos Locales del Centro Universitario de Tonalá (CUTONALÁ) de la Universidad de Guadalajara (UdeG). Profesor de Tiempo Completo. Departamento de Ciencias Jurídicas en UdeG. Correo electrónico: oscar.magana@cutonala.udg.mx ORCID id: <https://orcid.org/0009-0008-5033-0610>

Aldo Guillermo Díaz de Sandi Venegas

Maestro en Transparencia y Protección de Datos Personales y Profesor de Tiempo Completo del Centro Universitario de Guadalajara (CUGDL) de la Universidad de Guadalajara. Correo electrónico: aldo.diazdesandi@udgvirtual.udg.mx ORCID id: <https://orcid.org/0009-0000-1660-742X>

Rodolfo Barboza Rodríguez

Maestro en Ciberseguridad por el Tecnológico de Monterrey e Ingeniero en Computación y Profesor Docente del Centro Universitario de Tlajomulco (CUTLAJO). Correo electrónico: rodolfo.barboza@academicos.udg.mx ORCID id: <https://orcid.org/0009-0003-9199-4070>



Esta obra está bajo una licencia Creative Commons Atribución-NoComercial SinDerivadas4.0 Internacional.

Resumen

El crecimiento urbano acelerado en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) ha generado transformaciones profundas en la organización territorial y en los patrones de movilidad cotidiana, evidenciando desigualdades persistentes en el acceso a servicios, infraestructura y oportunidades urbanas. Este estudio tiene como objetivo analizar, desde un enfoque descriptivo y crítico, la relación entre crecimiento urbano, movilidad y desigualdad socioespacial en el AMG, a partir de datos secundarios de la Encuesta Origen-Destino 2023. La investigación adopta un diseño no experimental, basado en el análisis cuantitativo de indicadores de movilidad, modos de transporte, tiempos de traslado y accesibilidad territorial, complementado con herramientas de Sistemas de Información Geográfica. Los resultados cuentan que la expansión urbana periférica se asocia con una mayor dependencia del transporte motorizado, mayores tiempos de desplazamiento y menor accesibilidad a servicios urbanos, lo que refuerza patrones de segregación socioespacial. Asimismo, se identifican limitaciones estructurales en la coordinación metropolitana que inciden en la distribución desigual de la infraestructura de movilidad. Se concluye que los patrones de movilidad cotidiana constituyen un indicador robusto de desigualdad urbana y representan un insumo clave para el fortalecimiento de la planificación y la gobernanza metropolitana en el AMG.

Palabras clave: crecimiento urbano, desigualdad socioespacial, movilidad urbana, gobernanza metropolitana, Área Metropolitana de Guadalajara.

Abstract

Rapid urban growth in the Guadalajara Metropolitan Area (GMA) has deeply transformed territorial organization and everyday mobility patterns, revealing persistent inequalities in access to urban services, infrastructure, and opportunities. This study aims to analyze, from a descriptive and critical perspective, the relationship between urban growth, mobility, and socio-spatial inequality in the GMA, using secondary data from the 2023 Origin-Destination Survey. A non-experimental research design was employed, based on quantitative analysis of mobility indicators, transport modes, travel times, and territorial accessibility, complemented by Geographic Information Systems. The results indicate that peripheral urban expansion is associated with greater dependence on motorized transport, longer travel times, and lower access to urban services, reinforcing socio-spatial segregation patterns. Structural limitations in metropolitan coordination were also identified, affecting the unequal distribution of mobility infrastructure. The study concludes that everyday mobility patterns constitute a robust indicator of urban inequality and a key input for strengthening metropolitan planning and governance in the GMA.

Keywords: urban growth, socio-spatial inequality, urban mobility, metropolitan

governance, Guadalajara Metropolitan Area.

Introducción

El crecimiento urbano constituye uno de los procesos estructurales más relevantes en la configuración contemporánea de las ciudades, particularmente en América Latina, donde la expansión metropolitana ha estado acompañada por profundas desigualdades socioespaciales. Estas desigualdades se manifiestan en la fragmentación territorial, la segregación residencial y el acceso diferenciado a servicios urbanos fundamentales como transporte, vivienda, empleo y equipamiento social (Ardila, 2012; Capron, 2012).

El Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), una de las principales concentraciones urbanas de México, ha experimentado en las últimas décadas un proceso de expansión caracterizado por la urbanización periférica y la dispersión territorial. Este patrón de crecimiento ha generado cambios en la movilidad cotidiana, incrementando los tiempos de traslado y la dependencia del transporte motorizado, especialmente en los municipios de expansión reciente (Arias, 2020; IMEPLAN, 2023). Como consecuencia, la movilidad se ha consolidado como un eje central para comprender las dinámicas de desigualdad urbana.

La evidencia empírica ha demostrado que los patrones de movilidad reflejan y reproducen desigualdades estructurales, al condicionar el acceso efectivo a oportunidades económicas, educativas y

de bienestar (Soja, 2010; Ugalde, 2015). En este sentido, la movilidad cotidiana constituye un fenómeno funcional, y se crea un indicador empírico de la organización socioespacial del territorio metropolitano.

A pesar de la disponibilidad de instrumentos técnicos avanzados, como la Encuesta Origen-Destino 2023 del Instituto Metropolitano de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN), persiste un uso predominantemente descriptivo de esta información, con escasa articulación analítica respecto a los procesos de desigualdad y gobernanza metropolitana. Existe, por tanto, un vacío analítico en la comprensión de cómo el crecimiento urbano reciente se relaciona con los patrones de movilidad y con la distribución desigual de accesibilidad urbana en el AMG.

Frente a este contexto, el presente artículo tiene como objetivo analizar de manera descriptiva y crítica la relación entre crecimiento urbano, movilidad cotidiana y desigualdad socioespacial en el Área Metropolitana de Guadalajara, a partir de los datos de la Encuesta Origen-Destino 2023, con el fin de identificar implicaciones relevantes para la planificación y la gobernanza metropolitana.

Marco conceptual: desigualdad socioespacial, movilidad y gobernanza metropolitana

En este estudio, la desigualdad socioespacial se entiende como la

distribución territorialmente diferenciada de oportunidades urbanas —acceso a servicios, infraestructura, empleo y equipamientos— que se manifiesta en los patrones cotidianos de movilidad de la población (Soja, 2010; Ugalde, 2015). Esta desigualdad responde a diferencias individuales, a procesos estructurales asociados al modelo de crecimiento urbano y a la organización institucional del territorio. La movilidad urbana constituye un elemento clave para operacionalizar la desigualdad socioespacial, en la medida en que los tiempos de traslado, los modos de transporte y la accesibilidad territorial reflejan restricciones concretas en el ejercicio de derechos urbanos (Vásquez et al., 2016). Brain, et al. (2007) y Déz (2021) han demostrado que las poblaciones residentes en zonas periféricas enfrentan mayores costos temporales y económicos para acceder a oportunidades urbanas, lo que refuerza procesos de exclusión y segregación.

Por su parte, Aguilar (2006) y Merino (2008), la gobernanza metropolitana se aborda en este artículo como la capacidad efectiva de coordinación intermunicipal para planificar, regular y proveer infraestructura y servicios urbanos de manera equitativa. La ausencia de mecanismos sólidos de gobernanza tiende a profundizar las asimetrías territoriales, al permitir una expansión urbana desarticulada y una distribución desigual de inversiones públicas. Desde esta perspectiva, el análisis de la movilidad cotidiana permite articular empíricamente los procesos de crecimiento urbano, desigualdad socioespacial y gobernanza

metropolitana, proporcionando un marco interpretativo para comprender los retos actuales del AMG.

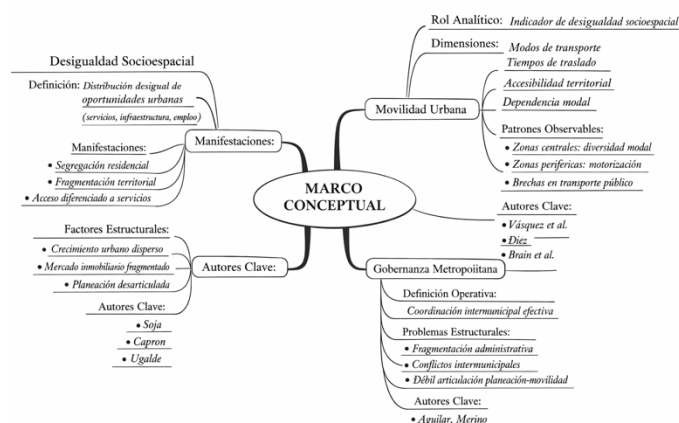


Figura 1.

Mapa mental del marco conceptual.

Fuente: Elaboración propia.

El mapa sintetiza la articulación analítica entre desigualdad socioespacial, movilidad urbana y gobernanza metropolitana. La movilidad cotidiana se conceptualiza como un indicador empírico de desigualdad territorial, mediado por el modelo de crecimiento urbano y por la capacidad de coordinación institucional a escala metropolitana.

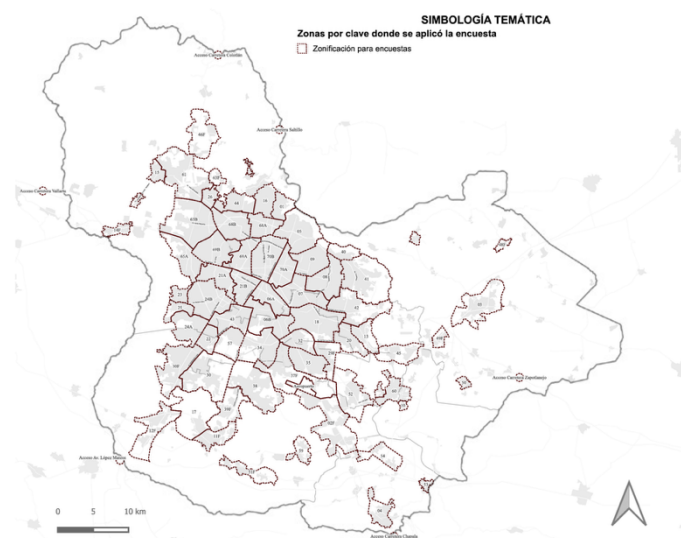
Metodología

El estudio adoptó un diseño no experimental, de tipo descriptivo-analítico, basado en el análisis secundario de datos cuantitativos provenientes de la Encuesta Origen-Destino 2023 del Área Metropolitana de Guadalajara (EOD-2023), elaborada por el IMEPLAN. La EOD-2023, se aplicó mediante un Muestreo

Aleatorio Estratificado Trietápico Probabilístico, con un nivel de confianza del 95 % y un margen de error de ± 5 % por zona. El universo de estudio abarca los nueve municipios que conforman el AMG: Guadalajara, Zapopan, San Pedro Tlaquepaque, Tlajomulco de Zúñiga, Tonalá, El Salto, Juanacatlán, Ixtlahuacán de los Membrillos y Zapotlanejo. La muestra total considerada fue de 17,901 viviendas, representativa de una población aproximada de 5.24 millones de habitantes (IMEPLAN, 2023).

complementó con herramientas de Sistemas de Información Geográfica (SIG) para la espacialización de los patrones de movilidad y la identificación de diferencias territoriales entre zonas centrales y periféricas del AMG.

En ese sentido, el enfoque analítico se orientó a identificar asociaciones entre localización territorial, patrones de movilidad y condiciones de accesibilidad urbana, sin pretender establecer relaciones causales, sino patrones estructurales de desigualdad.



Mapa 1.

Zonas de aplicación de la EOD-2023

Fuente: IMEPLAN, 2023.

A partir de la base de datos de la EOD-2023, se construyeron indicadores relacionados con: 1. Modos de transporte utilizados, 2. Tiempos y distancias de traslado, 3. Accesibilidad a centros de empleo, educación y servicios y 4. Dependencia modal y patrones de motorización. El análisis cuantitativo se

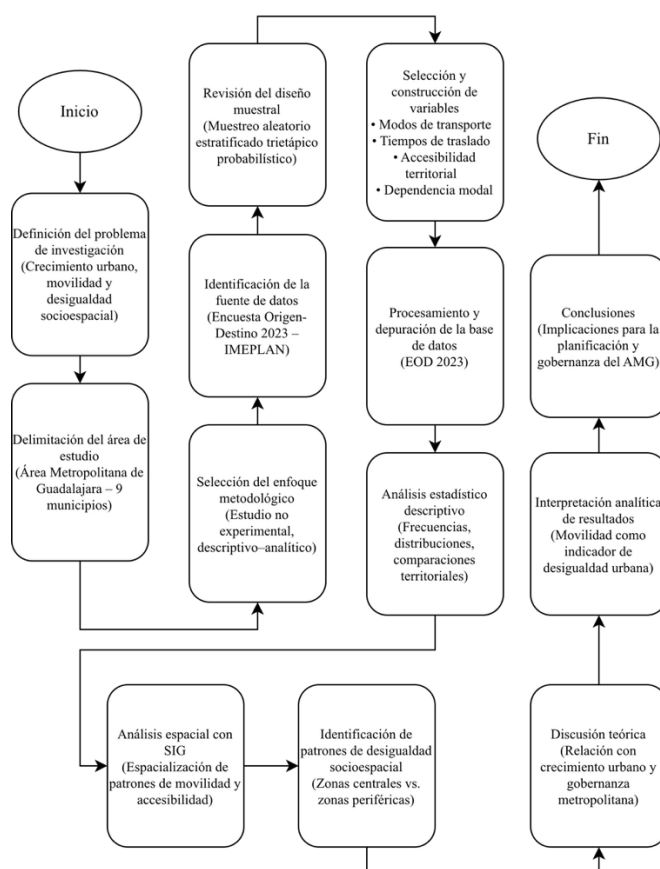


Figura 2.

Diagrama de flujo de la metodología del estudio.

Fuente: Elaboración propia.

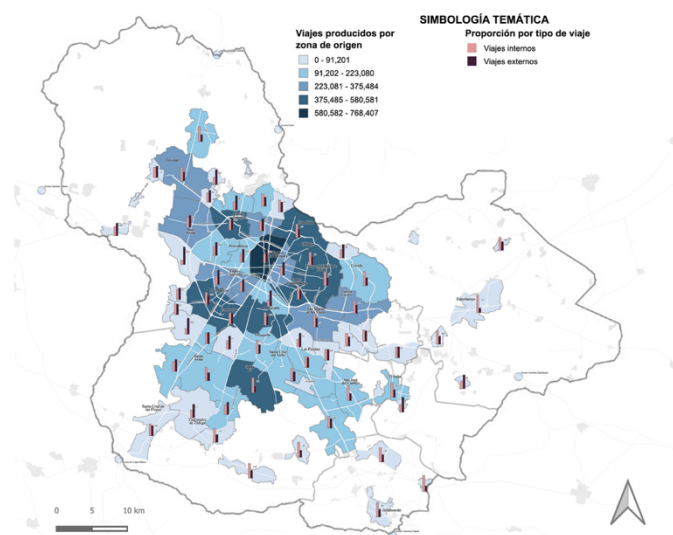
El esquema muestra la secuencia metodológica seguida en la investigación, desde la definición del problema y la delimitación del área de estudio, hasta el análisis estadístico y espacial de los datos de la Encuesta Origen-Destino 2023, y la interpretación de los resultados en relación con la desigualdad socioespacial y la gobernanza metropolitana.

Resultados

El análisis de los datos de la EOD-2023 del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) permite identificar patrones diferenciados de movilidad cotidiana que reflejan desigualdades socioespaciales asociadas al modelo de crecimiento urbano reciente. Los resultados se presentan a partir de cuatro dimensiones analíticas: (i) distribución territorial de los desplazamientos, (ii) dependencia modal y motorización, (iii) accesibilidad y tiempos de traslado, y (iv) implicaciones territoriales para la desigualdad urbana.

Distribución territorial de los desplazamientos

Los datos de la EOD-2023 muestran que una proporción de los viajes cotidianos se concentra dentro de la misma zona de origen, especialmente en áreas centrales y consolidadas del AMG, como Guadalajara y Zapopan. En estas zonas, más del 50 % de los desplazamientos se realizan de manera intrazonal, lo que sugiere una mayor proximidad funcional entre vivienda, empleo y servicios (IMEPLAN, 2023).



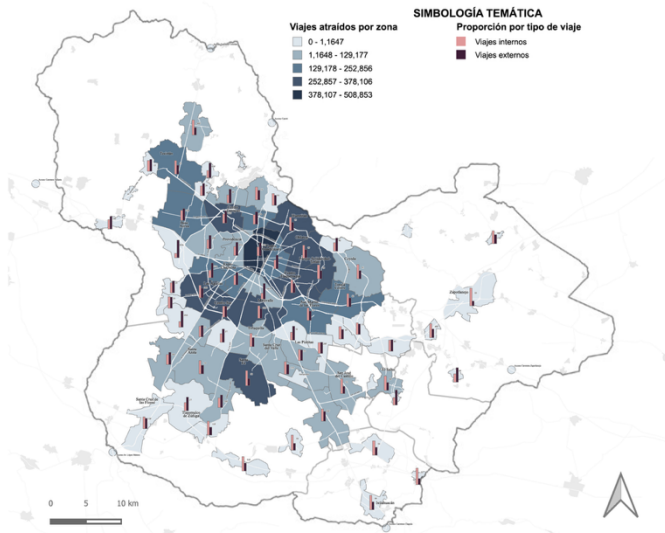
Mapa 2.

Cantidad de viajes totales y proporción de viajes internos y externos, producidos por zona.

Fuente: IMEPLAN, 2023.

En contraste, los municipios periféricos — particularmente Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos— presentan una mayor proporción de viajes intermunicipales, lo que implica desplazamientos más largos y complejos.

Este patrón evidencia una estructura urbana fragmentada, donde amplios sectores de la población residen en zonas con menor oferta local de servicios y oportunidades, dependiendo de desplazamientos prolongados hacia otras áreas del AMG.

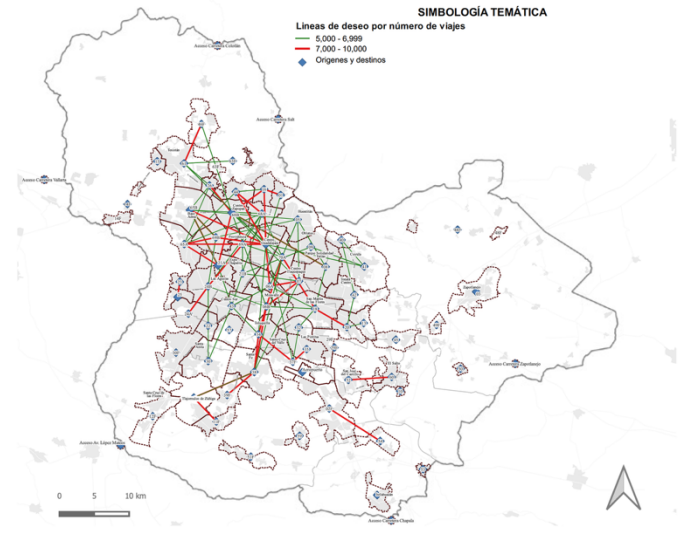


Mapa 3.

Cantidad de viajes totales y proporción de viajes internos y externos, atraídos por zona.

Fuente: IMEPLAN, 2023.

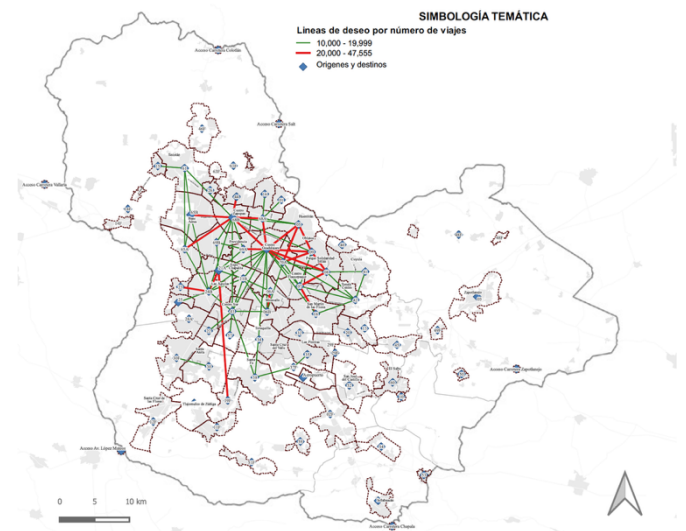
Estos resultados confirman que la expansión urbana periférica ha generado una disociación espacial entre residencia y actividades cotidianas, reforzando desigualdades territoriales previamente documentadas en estudios sobre segregación socioespacial en contextos metropolitanos latinoamericanos (Brain et al., 2007; Capron, 2012).



Mapa 4.

Líneas de deseo de viajes dentro del rango de 5,000 a 10,000 viajes.

Fuente: IMEPLAN, 2023.



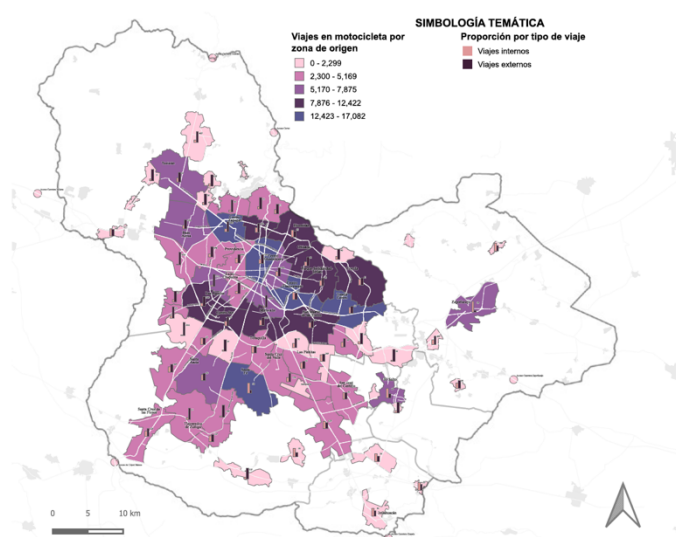
Mapa 5.

Líneas de deseo de viajes dentro del rango de 10,000 a 47,555 viajes.

Fuente: IMEPLAN, 2023.

Dependencia modal y motorización

Uno de los hallazgos más relevantes del análisis es el incremento sostenido de la dependencia del transporte motorizado en las zonas de expansión urbana reciente. Entre 2010 y 2022, la posesión de motocicletas en el AMG aumentó más de 250 %, fenómeno particularmente acentuado en los municipios periféricos (IMEPLAN, 2023). Esta tendencia se interpreta como una respuesta adaptativa de los hogares ante la insuficiente cobertura y frecuencia del transporte público.



Mapa 6.

Cantidad de viajes en motocicleta y proporción por tipo de viaje, por zona de origen.

Fuente: IMEPLAN, 2023.

Asimismo, los datos muestran que el automóvil particular continúa siendo el modo de transporte dominante en los desplazamientos de mayor distancia, especialmente en contextos donde la

infraestructura de transporte colectivo es limitada. Esta dependencia modal refuerza patrones de desigualdad, ya que los hogares con menores ingresos enfrentan mayores restricciones económicas para sostener los costos asociados al uso del transporte privado, lo que condiciona su acceso efectivo a oportunidades urbanas (Vásquez et al., 2016).

En contraste, en las zonas centrales del AMG se observa una mayor diversidad modal, con una presencia relevante de desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público. Este patrón coincide con una mayor densidad urbana y una oferta más integrada de infraestructura y servicios, lo que reduce la necesidad de viajes motorizados de larga distancia (García, 2021).

Tabla 1.

Distribución de los modos de transporte utilizados por género en el Área Metropolitana de Guadalajara.

Modo de transporte	Total (%)	Hombres (%)	Mujeres (%)
A pie	43.2	39.7	60.3
Transporte particular	28.1	63.8	36.2
Transporte público	21.6	44.5	55.5
Transporte especial	2.4	56.7	43.3
Taxi	2.1	32.3	67.7
Bicicleta	1.9	71.6	28.4
Otras modalidades de transporte	0.8	30.7	69.3

Nota: Los porcentajes corresponden a la distribución modal de los desplazamientos cotidianos por género. El total (%) indica la participación de cada modo respecto al conjunto de viajes, mientras que las columnas de hombres y mujeres muestran la proporción relativa dentro de cada modalidad.

Fuente: Elaboración propia a partir de la EOD-2023 de IMEPLAN, 2023.

Esta tabla evidencia una clara diferenciación de género en los patrones de movilidad. Las mujeres presentan una mayor participación en los desplazamientos a pie, en transporte público y en taxi, mientras que los hombres concentran el uso del transporte particular y la bicicleta, lo que refuerza hallazgos previos sobre movilidad, cuidado y desigualdad socioespacial en contextos metropolitanos latinoamericanos (Díez, 2021; Ugalde, 2015).

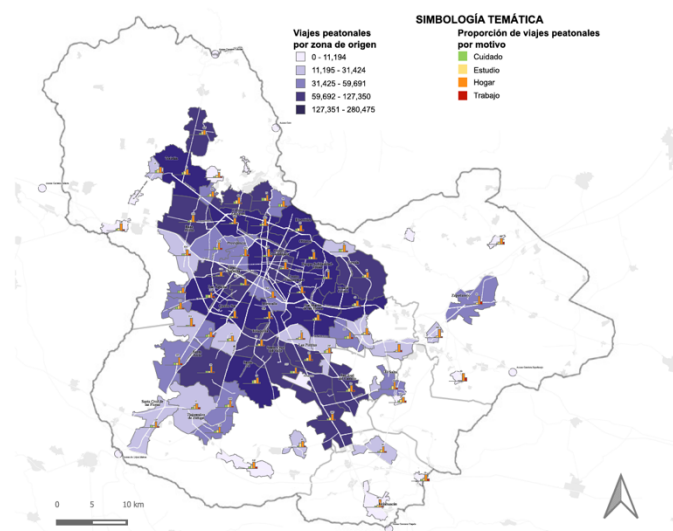
población con menores niveles de ingreso, quienes realizan desplazamientos principalmente asociados a actividades de cuidado, educación y comercio local (IMEPLAN, 2023).

La alta dependencia de la movilidad peatonal pone de manifiesto la importancia de la accesibilidad territorial como componente central de la equidad urbana. Sin embargo, los datos también sugieren que esta forma de movilidad no siempre responde a una elección voluntaria, sino a restricciones estructurales relacionadas con el acceso limitado a otros modos de transporte, particularmente en zonas con infraestructura deficiente (Ospina & Vásquez, 2021).

Estos hallazgos son consistentes con estudios previos que señalan que la movilidad cotidiana de los grupos socialmente más vulnerables tiende a estar condicionada por la proximidad territorial y por la calidad del entorno urbano inmediato, reforzando la necesidad de políticas que prioricen la accesibilidad universal y la seguridad vial (Díez, 2021).

Accesibilidad, tiempos de traslado y desigualdad

El análisis de los tiempos de traslado revela brechas significativas entre las zonas centrales y periféricas del AMG. Mientras que los habitantes de áreas consolidadas presentan tiempos promedio de viaje relativamente menores, en los municipios periféricos los desplazamientos diarios suelen ser más



Mapa 7.

Cantidad de viajes peatonales y proporción por motivos de viaje, por zona de origen.

Fuente: IMEPLAN, 2023.

Movilidad peatonal y grupos vulnerables
Un resultado particularmente significativo es la elevada proporción de viajes realizados a pie en el AMG, que representa cerca del 50 % del total de desplazamientos cotidianos. Este modo de transporte es predominante entre mujeres, personas adultas mayores y

prolongados, especialmente para acceder a centros de empleo y educación.

Esta diferencia en los tiempos de traslado constituye un indicador empírico de desigualdad socioespacial, ya que implica costos adicionales —en tiempo, dinero y bienestar— para los hogares que residen en zonas de expansión urbana. La literatura ha documentado ampliamente que los mayores tiempos de desplazamiento afectan de manera desproporcionada a los sectores de menores ingresos, limitando su participación plena en la vida económica y social de la ciudad (Soja, 2010; Ugalde, 2015).

Desde una perspectiva territorial, los resultados muestran que la accesibilidad urbana en el AMG no se distribuye de manera homogénea, sino que responde a un patrón de concentración en áreas centrales, reforzado por la localización histórica de infraestructura y servicios. Esta configuración reproduce dinámicas de exclusión espacial que han sido identificadas en otras metrópolis latinoamericanas con procesos de crecimiento disperso (Fuentes et al., 2011; Prieto, 2012).

Implicaciones para la desigualdad socioespacial

En conjunto, los resultados permiten afirmar que los patrones de movilidad cotidiana en el AMG reflejan y reproducen desigualdades socioespaciales asociadas al modelo de crecimiento urbano y a las limitaciones de la gobernanza metropolitana. La dependencia del transporte motorizado en zonas

periféricas, los mayores tiempos de traslado y la concentración de accesibilidad en áreas centrales configuran un escenario de inequidad territorial persistente.

Estos hallazgos refuerzan la idea de que la movilidad urbana constituye un indicador clave para el análisis de la desigualdad socioespacial, al vincular de manera directa la organización territorial con las condiciones de vida de la población. En este sentido, los resultados empíricos del estudio coinciden con enfoques que destacan la necesidad de integrar la movilidad como eje central de la planificación urbana y de la gobernanza metropolitana (Aguilar, 2006; Merino, 2008).

Finalmente, el análisis evidencia que, sin mecanismos efectivos de coordinación intermunicipal y sin una redistribución equitativa de la infraestructura de movilidad, las desigualdades territoriales en el AMG tienden a profundizarse, consolidando un patrón de crecimiento urbano que beneficia de manera diferenciada a distintos sectores de la población.

Discusión

Los resultados obtenidos confirman que la movilidad cotidiana constituye una dimensión analítica central para comprender la relación entre crecimiento urbano y desigualdad socioespacial en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). En línea con lo planteado por Soja (2010), la organización espacial de la movilidad refleja estructuras de injusticia territorial

que no son accidentales, sino producto de decisiones históricas de planeación urbana, localización de infraestructura y modelos de gobernanza metropolitana. La evidencia empírica muestra que el patrón de crecimiento urbano disperso del AMG ha generado una creciente dependencia del transporte motorizado en las zonas periféricas, así como mayores tiempos de traslado para amplios sectores de la población. Estos hallazgos coinciden con estudios que han documentado cómo la expansión periférica, cuando no se acompaña de una provisión adecuada de servicios y transporte público, tiende a profundizar la segregación socioespacial (Brain et al., 2007; Capron, 2012). En este sentido, la movilidad no solo refleja desigualdad, sino que se convierte en un mecanismo activo de su reproducción.

El incremento acelerado del uso de la motocicleta en el AMG puede interpretarse como una respuesta adaptativa de los hogares ante la insuficiencia del transporte público, particularmente en municipios de expansión reciente. Esta dinámica ha sido observada en otras ciudades latinoamericanas, donde la motorización individual emerge como solución de corto plazo frente a la precariedad de los sistemas de transporte colectivo (Vásquez et al., 2016; Ospina & Vásquez, 2021). No obstante, esta solución genera externalidades negativas en términos de seguridad vial, contaminación y costos económicos, afectando de manera desproporcionada a los sectores de menores ingresos, como lo advierten estudios sobre movilidad y exclusión urbana (Díez, 2021).

La elevada proporción de viajes a pie identificada en el AMG pone de relieve la centralidad de la accesibilidad territorial como componente de la equidad urbana. Sin embargo, tal como señalan Hernández y Margarita (2005) y Zamorano et al. (2012), la movilidad peatonal en contextos de desigualdad no siempre responde a una elección sustentable, sino a restricciones estructurales vinculadas a la localización residencial y a la falta de alternativas de transporte. En este sentido, los resultados refuerzan la necesidad de interpretar la movilidad cotidiana desde una perspectiva social y territorial, más allá de su dimensión técnica o funcional.

Desde el enfoque del derecho a la ciudad, los hallazgos evidencian que el acceso diferencial a la movilidad constituye una barrera concreta para el ejercicio pleno de derechos urbanos. Tal como argumentan Ugalde (2015) y Bologna et al. (2017), la desigualdad en la circulación cotidiana limita el acceso efectivo a oportunidades educativas, laborales y de cuidado, reproduciendo patrones de exclusión social. En el AMG, esta situación se manifiesta claramente en la brecha entre zonas centrales, con mayor diversidad modal y proximidad funcional, y zonas periféricas, caracterizadas por desplazamientos prolongados y dependencia del transporte privado.

La discusión de los resultados también permite identificar limitaciones estructurales en la gobernanza metropolitana. La persistencia de patrones de movilidad desiguales sugiere una débil coordinación intermunicipal en la planeación del transporte y el uso del

suelo, aspecto ampliamente señalado en la literatura sobre gobernanza urbana en México (Aguilar, 2006; Merino, 2008). La fragmentación administrativa del AMG dificulta la implementación de estrategias integrales que articulen crecimiento urbano, movilidad y equidad territorial, reforzando una lógica de desarrollo desigual entre municipios.

En este contexto, los resultados dialogan con los planteamientos de Reano (2016) y Putnam (2000), quienes advierten que la ausencia de mecanismos efectivos de cooperación institucional debilita la capacidad del Estado para reducir desigualdades estructurales. La movilidad urbana, al depender de decisiones coordinadas en múltiples niveles de gobierno, se convierte en un campo donde estas limitaciones se hacen particularmente visibles. Asimismo, los hallazgos son consistentes con investigaciones que destacan la necesidad de integrar la movilidad como eje central de la planificación urbana sostenible en América Latina (Arias, 2020; Contreras, 2017). La evidencia sugiere que las políticas orientadas exclusivamente a la expansión de infraestructura vial o al fomento de la motorización no solo resultan insuficientes, sino que pueden exacerbar desigualdades territoriales preexistentes, como se ha observado en otros contextos metropolitanos de la región (Fuentes et al., 2011; Canevari, 2019).

En este tenor, esta discusión resalta que el análisis de la movilidad cotidiana ofrece una vía empírica sólida para operacionalizar conceptos complejos como desigualdad socioespacial y gobernanza metropolitana. Al vincular

patrones de desplazamiento con localización territorial y accesibilidad urbana, el estudio contribuye a un enfoque analítico que permite superar visiones fragmentadas de la movilidad, incorporándola como una dimensión estructural del desarrollo urbano y de la justicia territorial.

Conclusiones

El análisis desarrollado permite concluir que el crecimiento urbano reciente del Área Metropolitana de Guadalajara se encuentra estrechamente vinculado con la reproducción de desigualdades socioespaciales, observables a través de los patrones de movilidad cotidiana.

La evidencia empírica muestra que la expansión urbana periférica se asocia con mayores tiempos de traslado, mayor dependencia del transporte motorizado y menor accesibilidad a servicios urbanos.

Los patrones de movilidad identificados constituyen un indicador robusto de desigualdad urbana y ponen de relieve las limitaciones estructurales de la gobernanza metropolitana en el AMG. En este sentido, el estudio aporta elementos analíticos relevantes para comprender los retos de la planificación territorial y la movilidad urbana desde una perspectiva de equidad.

Por último, se afirma la necesidad de mantener estudios origen-destino anuales que permitan evaluar la evolución de estas dinámicas y fortalecer el uso analítico de los instrumentos de

información urbana en la toma de decisiones metropolitanas.

Referencias

Aguilar, L. F. (2006). *Gobernanza y gestión pública*. Editorial Porrúa.

Ardila, G. (2012). Aspectos culturales de la segregación residencial. Barrios cerrados en el área rural de Chía. *Ciudad Paz-andó*, 5(49-64).

<https://doi.org/10.14483/2422278X.7275>

Arias, J. (2020). Sostenibilidad urbana en el contexto latinoamericano y en el europeo = Urban sustainability in the Latinoamerican and in the European context.

<https://doi.org/10.20868/ciur.2020.131.4465>

Bologna, E., Gómez, P., Morales, S., & Schaefer, V. (2017). El derecho a la ciudad en cuestión: segregación residencial y experiencias de circulación de jóvenes en la Ciudad de Córdoba, Argentina. <https://www.semanticscholar.org/paper/f6e0a1a8cc7697c93a780bc27f0910dd03d002e4>

Brain, I., Cubillos, G., & FranciscoSabatini, D. (2007). Integración social urbana en la nueva política habitacional. <https://www.semanticscholar.org/paper/a0d403796487822504ff5966ec123a3d17716fbb>

Bresky, A. (2011). La vanguardia de Valparaíso: expresionismo de/en la periferia*. *Estudios filológicos*. <https://doi.org/10.4067/S0071-17132011000100007>

Canevari, T. (2019). La fragilidad del orden urbano desde un asentamiento informal. *Question*, 1669-6581. <https://doi.org/10.24215/16696581e213>

Canevari, T. (2020). La interdisciplina para el diseño de acciones estratégicas en barrios populares de Argentina ante el COVID-19. 1669-6581. <https://doi.org/10.24215/16696581e372>

Canevari, T. (2022). Estrategias comunitarias y organización popular en pandemia. Caso Puente de Fierro, La Plata, Argentina. *Bitácora Urbano Territorial*, 32(2). <https://doi.org/10.15446/bitacora.v32n2.99438>

Capron, G. (2012). Auto-ségrégation résidentielle et ordre urbain chez les classes moyenne et supérieure à Mexico: une question d'échelle? *L'Espace Politique*. <https://doi.org/10.4000/ESPACEPOLITIQUE.2346>

Castillo, P. (2011). Desigualdad social y espacio en la infancia Trayectorias espaciales observadas en el juego infantil en niños de diferentes posiciones sociales. <https://doi.org/10.5354/0719-0581.2011.13722>

Chapa, O., Aruquipa, S., & Castillo, J. (2023). Tendencias y desafíos en el crecimiento poblacional y urbano a nivel internacional: El caso de México. *Revista de la Universidad del Zulia*, 2665-0428. <https://doi.org/10.46925//rdluz.39.09>

Contreras, C. (2017). Superar la sostenibilidad urbana: una ruta para

América Latina.
<https://doi.org/10.15446/BITACORA.V27N2.62483>

Díez, M. (2021). Violencia urbana y el derecho a la ciudad: análisis del caso Medellín. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 8(2).
<https://doi.org/10.15446/CEP.V8N2.92016>

Estrada, R., González, M. G., Asprilla Lara, Y., Soto Felix, M., & Manjarrez Pérez, G. H. (2024). Caracterización de tarifas del transporte público metropolitano: entre lo técnico, lo social y lo justo. *Acta Universitaria* 34, e4038. doi:
<http://doi.org/10.15174/au.2024.4038>

Fuentes, C., Irarrázaval, F., Romero, H., & Salgado, M. (2011). Comodificación y segregación socio-ambiental en Peñalolén: Comprendiendo su estructuración territorial.
<https://doi.org/10.5354/RSE.V01I.10601>

García, S. (2021). Medición y evaluación de seis criterios de sostenibilidad urbana (aspecto físico), en Bucaramanga, Colombia. *Revista Ciudades, Estados y Política*, 8(3), 15-36.
<https://doi.org/10.15446/cep.v8n3.91815>

Giglio, M., Holzer, W., Ramírez, E., Guerrero, A., & Valitutto, I. (2021). Aproximación metodológica para la coproducción de conocimiento sobre indicadores de sostenibilidad en los nuevos escenarios latinoamericanos. *Revista Latinoamericana de Ambiente Construido & Sustentabilidad*.
<https://doi.org/10.17271/rlass.v2i8.3085>

Hall, D. (2017). Place and displacement: introduction. *Urban Geography*, 38(5-7).
<https://doi.org/10.1080/02723638.2016.1139866>

Hernández, G., & Margarita, G. (2005). Segregación socioespacial, integración al mercado de trabajo y deterioro de los grupos de ingreso medio en la zona conurbada Zacatecas-Guadalupe, México, 2000. *Papeles De Poblacion*, 11(79-108).
<https://www.semanticscholar.org/paper/3879550f84b832994c403708738091b17f46792b>

IIEG. (2024a). Informe estadístico sobre el mercado laboral de Jalisco. Instituto de Información Estadística y Geográfica

IIEG. (2024b). Cuadernillos de Áreas Metropolitanas. Instituto de Información Estadística y Geográfica de Jalisco.
https://iieg.gob.mx/ns/?page_id=21697

IMEPLAN. (2023). Informe detallado de la Encuesta Origen-Destino 2023 del Área Metropolitana de Guadalajara. Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara.
www.imeplan.mx

INEGI. (2020). Censo de Población y Vivienda 2020. Instituto Nacional de Estadística y Geografía.
<https://www.inegi.org.mx/>

Merino, M. (2008). Política pública y gobernanza: Nuevos enfoques y desafíos. Fondo de Cultura Económica.

Ospina, T., & Vásquez, L. (2021). Distribución e indicadores de cobertura y accesibilidad del espacio público en

Manizales, Colombia. Cuadernos de Geografía: Revista Colombiana de Geografía, 30(1), 158-177. <https://doi.org/10.15446/RCDG.V30N1.84320>

Prieto, M. (2012). Segregación socio-residencial en ciudades intermedias. El caso de Bahía Blanca-Argentina. <https://www.semanticscholar.org/paper/d198f7cc4c9f103d948a6c962e391ea9818be16>

Putnam, R. (2000). Bowling Alone: The Collapse and Revival of American Community. Simon & Schuster.

Reano, A. (2016). Reconsideraciones sobre la paradoja democrática. Andamios, 5(10), 309-333. <https://doi.org/10.29092/UACM.V5I10.178>

Schwartz, H. (2019). Demokratie als konfliktreiche Praxis. Handbuch Poststrukturalistische Perspektiven auf soziale Bewegungen. <https://doi.org/10.14361/9783839448793-017>

Soja, E. (2010). Seeking spatial justice. University of Minnesota Press.

Torres, F. (2018). Modalidades mixtas de producción de hábitat por parte de sectores populares: organizaciones sociales y Estado. El caso de la Organización Barrial Tupac Amaru en Jujuy-Argentina. OBETS. Revista de Ciencias Sociales, 13(1). <https://doi.org/10.14198/OBETS2018.13.1.15>

Ugalde, V. (2015). Derecho a la ciudad, derechos en la ciudad. Estudios

Demográficos y Urbanos, 30(3), 567-595. <https://doi.org/10.24201/EDU.V30I3.1494>

Vásquez, A., Devoto, C., Giannotti, E., &

Velásquez, P. (2016). Green Infrastructure Systems Facing Fragmented Cities in Latin America - Case of Santiago, Chile. Procedia Engineering, 161, 1410-1416. <https://doi.org/10.1016/J.PROENG.2016.08.602>

Zamorano, C., Alba, M., Capron, G., & Gonzalez, S. (2012). Ser viejo en una metrópoli segregada: adultos mayores en la ciudad de México. <https://www.semanticscholar.org/paper/d333e2687c1444756d63be4306ab12ac04574a3f>