

**BASILIO VERDUZCO CHÁVEZ**  
Doctor en Planeación Urbana y Desarrollo  
de Políticas de la Universidad de Rutgers  
Profesor de Doctorado de Política Pública  
y Desarrollo de la Universidad de Guadalajara  
México  
[basiliomapas@gmail.com]

**M. BASILIA VALENZUELA**  
Máster en Sociología del New School  
for Social Research  
Profesora e investigadora en  
la Universidad de Guadalajara  
México  
[basiliaval@gmail.com]

REVISTA  
**TURISMO  
Y SOCIEDAD**



**IMPACTOS DE UNA NUEVA  
LÍNEA DE TREN LIGERO EN  
AGLOMERACIONES  
DE HOSPEDAJE  
Y RETOS DE POLÍTICA<sup>1</sup>**

**IMPACTS OF THE NEW LIGHT  
RAIL TRAIN ON LODGING  
CLUSTERS AND POLICY  
CHALLENGES**

---

1 Para citar el artículo: Verduzco, B. y Valenzuela, M. (2022). Impactos de una nueva línea de tren ligero en aglomeraciones de hospedaje y retos de política. *Turismo y Sociedad*, vol. xxx, pp. 249-274. DOI: <https://doi.org/10.18601/01207555.n30.13>

Fecha de recepción: 5 de febrero de 2020  
Fecha de modificación: 4 de mayo de 2020  
Fecha de aceptación: 8 de julio de 2020

## Resumen

Este artículo analiza los posibles impactos de la nueva Línea 3 de Tren Ligero en la aglomeración de servicios de hospedaje en Guadalajara (México), así como las posibilidades de estimular la formación de distritos competitivos en las proximidades de las estaciones. Se usan datos estadísticos sobre negocios y resultados de entrevistas con propietarios y empleados de establecimientos de hospedaje localizados en el área de impactos directos de dichas estaciones. Los resultados sugieren que los impactos de dicha línea de tren serán diferenciados. Por un lado, tienen el potencial de concentrar la oferta en la zona central; por otro, pueden también generar condiciones para impulsar la formación de aglomeraciones de servicios dirigidas a nichos de mercado específicos.

**Palabras clave:** economías de aglomeración; transporte urbano; evaluación de impactos; *cluster* turístico; hoteles; política urbana.

## Abstract

This article analyzes the possible impacts of the new Light Rail Train 3 on the agglomeration of hospitality services in Guadalajara, Mexico; as well as the possibilities of stimulating the formation of competitive urban districts around the train stations. The article is based on statistical data on hospitality and food establishments, as well as interviews conducted with owners and employees of hotels located in the direct impact areas of each station. Results of this analysis suggest that impacts will be differentiated. While they have the potential of inducing additional concentration of hotels in the central area, they may also create opportunities for smaller agglomerations aimed at specific niche markets.

**Keywords:** agglomeration economies; urban transportation; impact evaluation; tourist cluster; hotels; urban policy.

## Introducción

Este artículo estudia los impactos diferenciados atribuibles a la nueva Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara (México) (en lo sucesivo, L3TLG), en las economías de aglomeración y en los servicios de hospedaje. Así mismo, a partir de los resultados del estudio, se exploran opciones de políticas urbanas dirigidas a facilitar la consolidación de un *cluster* turístico en la ciudad constituido por distritos urbanos competitivos, seguros e incluyentes en torno a las estaciones del tren. Se revisan aportaciones de las literaturas sobre economías de aglomeración y su aplicación al estudio de servicios de hospedaje; y sobre evaluación de impactos. El artículo se basa en información estadística de los establecimientos ubicados en las áreas de influencia directa de las estaciones de la L3TLG, así como resultados de investigación en campo.

La L3TLG cruza la Zona Metropolitana de Guadalajara (en adelante, ZMG), segunda ciudad más importante de México, y comunica los tres municipios con mayor desarrollo y potencial de crecimiento turístico de esta zona formada por diez municipios. Por diversos problemas, la apertura de esta línea ha sufrido importantes retrasos. Originalmente, se planeaba para 2016; pero a principios de 2020 aún no se tenía fecha precisa de apertura. El artículo está organizado en cinco secciones: revisión de literatura, métodos, análisis de contexto urbano y presentación de resultados, opciones de política para la consolidación de aglomeraciones y retos de política y conclusiones.

## 1. Revisión de literatura

Las dos corrientes analíticas que ayudan a entender los impactos de la L3TLG y los retos de política que plantea su operación para aprovechar sus aportaciones a la aglomeración de los servicios de hospedaje son, por un lado la literatura sobre economías de aglomeración, que tiene su base en los principios de economía urbana de corte neoclásico, y, por otro, los estudios de evaluación de impactos. Los estudios de economías de aglomeración destacan factores que intervienen en su conformación (Bracamonte, Hernández & Astudillo, 2018) y reconocen que dichas economías influyen, de manera diferente, en los patrones de localización de hoteles, en función de diversos aspectos contextuales y características. Urtasun & Gutiérrez (2006) consideran la importancia de la distribución geográfica de la competencia, el precio, el tamaño y los servicios. Egan & Nield (2000) y Marco-Lajara *et al.* (2016) mencionan la influencia de la diversidad de hoteles en un destino urbano, y las posibilidades de consolidar al turismo como una parte importante de la base económica de las ciudades.

Un principio elemental de esta vertiente analítica es que la capacidad de pago y la información permiten escoger mejores localizaciones para inversión y consumo. Los hoteles de lujo tienden a ocupar localizaciones centrales o distritos de altos ingresos, mientras que los hoteles de bajo costo suelen ubicarse en la periferia o a formar distritos dirigidos a nichos específicos de mercado. Otros factores estudiados son la diversidad de oferta en las inmediaciones de los hoteles (Shoval, McKercher, Ng & Birenboim, 2011), las dinámicas de expansión de la ciudad hacia nuevos suburbios (Rogerson, 2014; Verduzco & Valenzuela, 2018) y la amenaza que representa la ampliación de

las preferencias de ubicación ofrecida por Airbnb a “un consumidor muy racional” (Martínez, Moncada y Sosa, 2018, p. 21).

La literatura más general sobre evaluación de impacto abarca estudios de impacto urbano, impacto ambiental e impacto social. Algunas obras clave que dan una idea clara de los problemas teóricos y metodológicos de este tipo de evaluaciones son las de Vanclay (2006), Esteves, Franks & Vanclay (2012) y Vanclay *et al.* (2015). Existen estudios especializados en impactos de proyectos en seguridad, salud, entre otros. Este trabajo sólo se enfoca en el análisis del posible impacto de una línea de tren ligero en las aglomeraciones de hospedaje durante la etapa de operación.

Desde la corriente de estudios de evaluación de impactos de líneas de transporte masivo, se explica que las infraestructuras de transporte afectan en forma diferenciada la localización de hoteles, dependiendo del comportamiento de otras variables (Mejía-Dorantes, Paez & Vassallo, 2012), tales como tipo de propietario, la edad del hotel y el número de cuartos (Issahaku & Amuquandoh, 2014). Los hoteles de mayor categoría tienden a ser más sensibles a la calidad de la infraestructura de transporte (Lee, Kim, Kim & Lee, 2010; Assaf, Josiassen & Agbola, 2015) y suelen dar importancia a la accesibilidad (Yang, Wong & Wang, 2012); mientras que otros se conforman con beneficiarse de las aglomeraciones preexistentes. En general, las líneas de transporte masivo y los hoteles se benefician mutuamente. El transporte genera externalidades positivas y ventajas de localización, mientras los hoteles generan viajes que contribuyen a la viabilidad de nuevas rutas (Surbakti, 2018).

Este trabajo argumenta que la nueva línea de transporte masivo tendrá un impacto diferenciado en la oferta de hospedaje de la ZMG porque cambiará el acceso a insumos,

atractivos y fuerza de trabajo. Así mismo, alterará las dinámicas socio-espaciales en las áreas de influencia de las estaciones, acortará los tiempos de traslado entre nodos importantes para el turismo y fortalecerá la conformación de microaglomeraciones dirigidas a segmentos del mercado turístico. Las entrevistas realizadas sugieren que eso puede ocurrir si se hacen las políticas públicas necesarias para mitigar los impactos negativos registrados durante la etapa de construcción y para acelerar la formación de aglomeraciones. En ellas, también se detectaron factores adversos para este objetivo, como falta de continuidad y estructura en los procesos de diálogo entre involucrados, guerras de tarifas entre hoteleros y una baja utilización de tecnologías de información y comunicación.

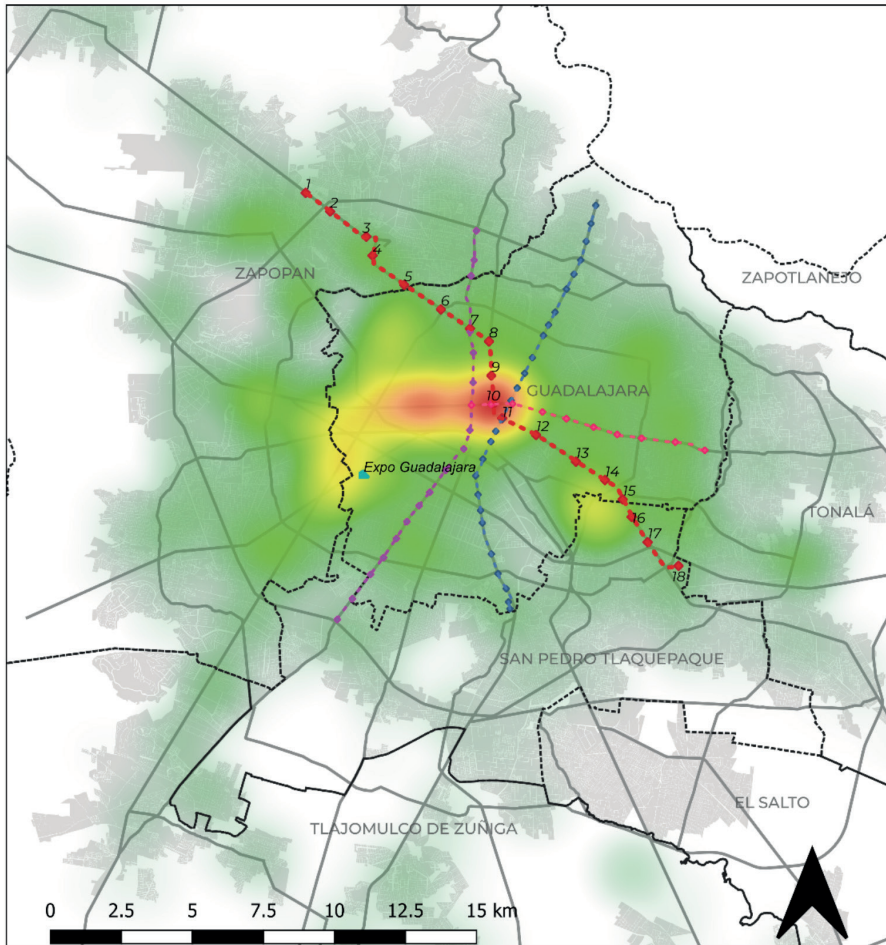
## 2. Métodos

Para identificar los impactos diferenciados de la L3TLG, se realizó un análisis de línea de base para caracterizar las economías de aglomeración y la distribución de los servicios de hospedaje antes de la puesta en operación del tren. La estrategia metodológica contempló los siguientes pasos.

### (a) *Identificación de área de influencia.*

La distribución de estaciones de la L3TLG se hizo tomando en cuenta la disposición a caminar de los usuarios de transporte y la densidad de negocios. La obra tiene una extensión de 21.44 kilómetros, 5,33 de los cuales son subterráneos, y comunica los centros históricos de los municipios de Zapotlan, Guadalajara y Tlaquepaque; se extiende hasta la central de autobuses, ubicada en los límites de Tlaquepaque y Tonalá, en el oriente. La línea tiene dieciocho estaciones, ubicadas aproximadamente a 1,2 km de distancia entre sí, y se espera que transporte 233 mil pasajeros diarios (mapa 1). Para el análisis se definió un área de influencia directa de 500 metros de radio.

Mapa 1  
Localización de la Línea 3 del Tren Ligero y concentración de empleo en servicios de alojamiento en la Zona Metropolitana de Guadalajara



**Simbología**

- ◆ Estaciones línea 3
- Línea 3 Tren Ligero
- Línea 1 Tren Ligero
- Línea 2 Tren Ligero
- Macrobus
- Expo Guadalajara
- Delimitación Municipal
- Área Urbana
- Concentración de trabajadores de servicios de alojamiento y preparación de alimentos
- Baja concentración
- Alta concentración

- Estación 1-Periférico
- Estación 2-Belenes
- Estación 3-Mercado del Mar
- Estación 4-Basilica (Zapopan centro)
- Estación 5-Patria
- Estación 6-Circunvalación
- Estación 7-Federalismo (Conexión TL 1)
- Estación 8-Normal
- Estación 9-Santuario
- Estación 10-Catedral (Centro GDL)
- Estación 11-Independencia Sur
- Estación 12-Plaza de la Bandera
- Estación 13-CUCEI (U de G)
- Estación 14-Plaza Revolución
- Estación 15-Río Nilo
- Estación 16-Tlaquepaque Centro
- Estación 17-Nodo Revolución
- Estación 18-Central Camionera

Fuente: Datos de empleo total en establecimientos de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas, INEGI-DENUE (consulta 2019). Elaboración con la cooperación de Hafiz Salvador Venegas Sahagún.

(b) *Análisis de aglomeraciones.* Para este fin se usó como referente el dato sobre establecimientos de servicios de alojamiento temporal y de preparación de alimentos y bebidas (sector 72) de la plataforma digital Directorio Nacional de Unidades Económicas (DENUÉ) (INEGI-DENUÉ, 2018)<sup>2</sup>, más un listado de nuevas unidades identificadas en campo.

(c) *Impactos posibles e implicaciones de política.* Para explorar el impacto en el servicio de hospedaje e identificar las oportunidades de impulsar aglomeraciones y retos de política pública, se generaron indicadores de especialización de la base económica, peso relativo de los establecimientos de hospedaje y diversidad de la oferta, según características básicas de unidades económicas

(d) *Percepciones de involucrados.* En la primavera de 2018 se hicieron recorridos de campo durante un periodo de dos meses. Se visitaron todos los establecimientos de hospedaje identificados en las dieciocho áreas de influencia, de los cuales había 118 activos. Se lograron 97 entrevistas con propietarios o encargados de establecimientos (82,22 por ciento)<sup>3</sup>.

2 La plataforma INEGI-DENUÉ es actualizada periódicamente. Los datos usados en este documento, con excepción de los usados en el mapa 1 corresponden a consultas realizadas en la primavera de 2018.

3 Se usó una guía de entrevista y observación de campo semiestructurada con los siguientes temas: identificación de establecimiento y entrevistado; observaciones sobre imagen y uso del suelo; percepción de impactos positivos y negativos para el establecimiento, la zona y el sector económico, según etapa del proyecto (construcción y operación); y, percepciones del futuro del hospedaje y el papel de los involucrados (hoteleros, gobierno, organizaciones empresariales). Las entrevistas se realizaron cuando las obras de construcción aun no concluían, en particular las correspondientes al tramo subterráneo que cruza el centro de la ciudad. Dado que un propósito fundamental del estudio fue evaluar las economías de aglomeración en el sector hotelero, se privilegió entrevistar a propietarios y encargados de los establecimientos de hospedaje, no a los huéspedes. Un objetivo valioso que, sin embargo, hubiera rebasado los recursos disponibles para la investigación.

### 3. Línea de base: análisis de contexto urbano y tendencias de aglomeración

La ciudad de Guadalajara, capital del estado de Jalisco, se ubica en el occidente de México. Para 2015 tenía 4.887.383 habitantes (INEGI, s. f.). Actualmente es el centro de una zona metropolitana que abarca diez municipios. Esta metrópoli, su región de influencia y el estado de Jalisco, en su conjunto, gozan de reconocimiento internacional como cuna y sede de elementos identitarios nacionales: tequila, mariachi, charrería, producción de joyas y turismo religioso.

Históricamente, la ciudad se construyó sobre una base económica de pequeña y mediana empresa en manufactura, comercio y servicios (Zárate, 2014). A partir de la década de los setenta del siglo XX, la ciudad inició un proceso de crecimiento suburbano que se ha extendido con rapidez (Rentería & Ruiz Velasco, 2005), y sucesivamente incluyó a los municipios de Tlaquepaque, Zapopan, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán, Ixtlahuacán de los Membrillos, Zapotlanejo y, recientemente, Acatlán de Juárez. Esa expansión ha generado subcentros urbanos ubicados en las zonas correspondientes a la primera y la segunda olas de suburbios.

Los servicios de hospedaje han seguido esa tendencia. En los setenta se empezaron a ubicar en las inmediaciones de la terminal de ferrocarril y vieja central de autobuses, al sur de la ciudad. Una década después, se habían forjado corredores de hoteles y moteles en las principales entradas a la ciudad: Plaza del Sol (sur), Tlaquepaque (oriente), El Batán (norte) y avenida Vallarta (poniente); pero otros permanecieron en la zona de San Juan de Dios, en el centro de la ciudad (Escobar, 2013), que se mantuvo como la principal aglomeración de servicios

de hospedaje. Los hoteles más grandes y modernos empezaron a ubicarse en el surponiente, siguiendo la población de más altos ingresos. Así, surgieron corredores de hospedaje y distritos gastronómicos en el triángulo sur Chapalita-Expo Guadalajara-Plaza del Sol; avenida Chapultepec, (oeste); y, más recientemente, Country-Providencia (norponiente). Gracias a esto, para noviembre de 2019, la ciudad tenía la tercera mayor capacidad de servicios de hospedaje en el país, con 21.406 cuartos de hotel, superada únicamente por la Ciudad de México (51.265) y Cancún (35.117) (Secretaría de Turismo, 2019).

Durante todo este proceso, el transporte urbano no ha fungido como elemento articulador de la expansión urbana o de patrones de localización de los servicios de hospedaje. La primera línea de tren ligero se inauguró el 1.º de septiembre de 1989 sobre un eje vial norte-sur de reciente creación, sin servicios de hospedaje, y su impacto en el sector fue nulo. La segunda línea inició operaciones en julio de 1994 y sirvió para transportar a clases populares del oriente de la ciudad. Esta línea cruza el centro urbano y se conecta con la línea 1, pero tampoco generó cambios importantes en la aglomeración de servicios de hospedaje. La nueva L3TLG puede ser diferente por cuatro razones: conecta sitios turísticos de renombre internacional, cruza áreas con potencial de crecimiento de servicios de hospedaje, ofrecerá alivio a un corredor vial congestionado y comunica áreas donde habita la fuerza de trabajo.

### ***3.1. Tendencias de aglomeración por área de influencia***

Para 2018, en los dieciocho polígonos estudiados, el DENEUE identificaba 20.134 establecimientos económicos que generaban

alrededor de 150.480 empleos<sup>4</sup>. La gráfica 1 muestra la distribución de los negocios en las diversas estaciones y revela tres aglomeraciones principales:

**Centro de Guadalajara:** Se ubica alrededor de la estación 10-Catedral, en cuya área de influencia había 4958 establecimientos. A partir de ella, el número de negocios tiende a ser menor con la distancia. En dirección de Tlaquepaque, el descenso inicia en la Estación 11-Independencia Sur, con 3038, y alcanza su nivel más bajo, con 599 establecimientos, en la Estación 13-CUCEI. En dirección Zapopan, el descenso, un tanto irregular, inicia en la Estación 9-Santuario, con 1725, y alcanza su nivel más bajo en la Estación 6-Circunvalación, que cuenta con 358 unidades.

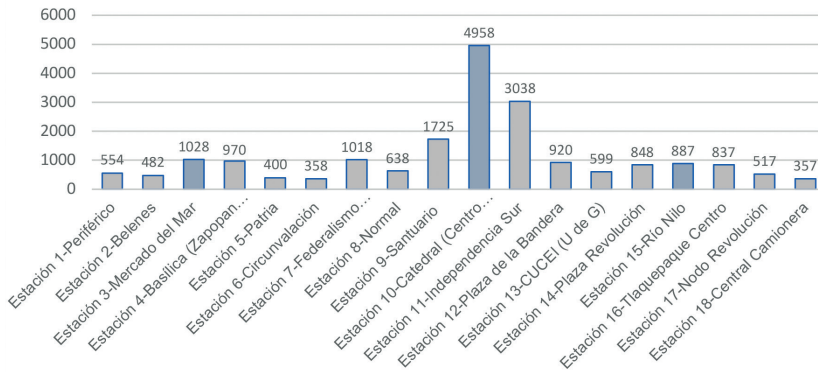
**Tlaquepaque:** Esta es una aglomeración menor y tiene su punto de concentración en la Estación 15-Río Nilo, con 887 establecimientos. Dos estaciones vecinas contribuyen a esta aglomeración con cantidades similares: Estación 16-Tlaquepaque Centro, con 837, y Estación 14-Plaza Revolución, con 848.

**Zapopan:** Esta aglomeración es ligeramente superior a la anterior, tiene su punto más alto en la Estación 3-Mercado del Mar, con 1028 establecimientos, seguida de la Estación 4-Basílica-Zapopan centro, con 970.

---

4 La fuente consultada presenta datos a nivel de establecimiento, por razones de confidencialidad los presenta en rangos. Las cifras usadas corresponden a la estimación media, porque se considera el dato más probable para cada polígono estudiado (DENEUE, INEGI, 2018).

Gráfica 1. Número de establecimientos económicos por estación, Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara, 2018



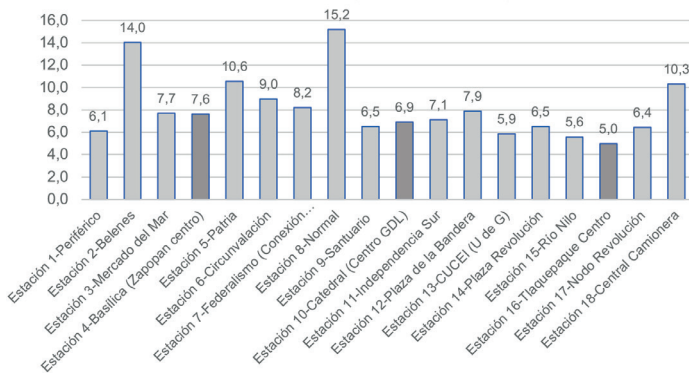
Fuente: elaboración propia, con base en INEGI-DENUE (2018).

### 3.1.1. Variaciones por tamaño de establecimiento

Para este fin, se usa la estimación media de empleo en cada una de las estaciones. La gráfica 2 muestra que los tamaños promedio de establecimiento son bajos, en todos los casos, pero hay variaciones entre la estación con el tamaño promedio más alto (Estación 8-Normal), con 15,2 empleados; y la estación con el promedio más bajo (Estación 16-Tlaquepaque Centro), con 5,0 trabajadores por establecimiento. Las cuatro estaciones con tamaños promedio superior a

diez trabajadores tienen mayor potencial de aglomeración de hospedaje, éstas son: Estación 8-Normal, con una base económica de servicios gubernamentales y educación; Estación 2-Belenes, en Periférico Norte, una zona con centros comerciales, bodegas y manufactura ligera; Estación 5-Patria, con una oferta diversificada de servicios comerciales, legales, de distribución por catálogo; y Estación 18-Central Camionera, ubicada en el extremo oriente de la Línea 3, cuyo potencial se asocia a la presencia de la Central de Autobuses y centros comerciales que no han logrado consolidarse.

Gráfica 2. Tamaño promedio de establecimiento por estación, línea 3 del tren ligero de Guadalajara, 2018



Fuente: elaboración propia, con base en INEGI-DENUE (2018).

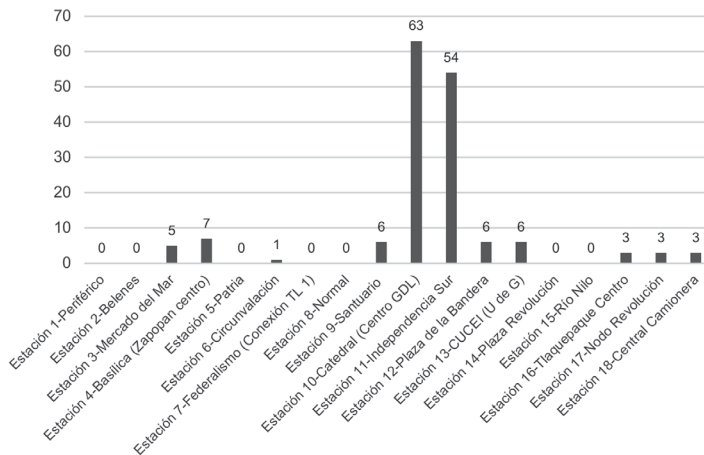
### 3.1.2. Aglomeraciones por tipo de hospedaje

En esta sección se identifican los posibles impactos diferenciados de la L3TLG. La gráfica muestra que la distribución de establecimientos de hospedaje tiende a seguir la geografía más amplia de las actividades económicas, pero presenta niveles de concentración más agudos. Estos datos dan cuenta de la existencia de aglomeraciones de hospedaje con características particulares:

(a) *Agglomeración diversa en el centro de Guadalajara.* El centro de Guadalajara

concentra la mayor cantidad de hospedaje a lo largo de la L3TLG. Los establecimientos se distribuyen en el área de influencia de tres estaciones: 9-Santuario, 10-Catedral y 11-Independencia Sur. El área de influencia más importante corresponde a la Estación 10-Catedral, en donde el DENUe identifica 63 establecimientos<sup>4</sup>, más otros nuevos como el Hotel NH Collection, a un lado de la conexión de las líneas 2 y 3. Le sigue la Estación 11-Independencia Sur, con 54 establecimientos y la Estación 9-Santuario, que solamente cuenta con seis establecimientos, incluyendo un nuevo hotel boutique (Casa Pedro Loza), que también funciona como centro de eventos de alto nivel.

Gráfica 3. Número establecimientos de hospedaje por estación, Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara, 2018



Fuente: elaboración propia, con base en INEGI-DENUe (2018).

Dada<sup>5</sup> la diversidad de hospedaje en estas zonas de influencia, es posible identificar pequeñas aglomeraciones dirigidas a nichos de mercado específicos, lo cual genera tensiones entre los involucrados del sector,

debido a la identidad y prácticas de turistas y a las estrategias de los empresarios. Estas aglomeraciones son:

- *Turismo de negocios y altos ingresos.* Abarca un pequeño polígono-corredor ubicado entre la Estación 9 y la Estación 11. Forma una especie de rectángulo en torno a la catedral y plaza de armas. En este

5 Algunas unidades económicas son contadas en dos estaciones. Para dar consistencia a la comparación entre estaciones son considerados como independientes.



polígono, se encuentran hoteles de negocios como el Gamma (antes Real Inn), Hotel Roma, Holiday Inn, Aranzazú, Morales, Real Maestranza, Fénix, NH Collection, ONE, Rotonda, Hotel de Mendoza y Casa Pedro Loza.

– *Turismo de compras al mayoreo.* Esta microaglomeración abarca algunos establecimientos del polígono anterior, pero converge en un tramo de la calzada Independencia entre la Estación 11 y el templo y mercado de San Juan de Dios. Incluye pequeños hoteles como el Nueva York, Janeiro y Posada Mi Rey, en la calle de Gigantes.

– *Turismo de la diversidad sexual.* Esta aglomeración se ubica en un polígono al sur-poniente de la catedral. Abarca un rectángulo que limita al norte con la avenida Juárez, al sur con la avenida de la Paz; al oriente en avenida Alcalde; y al poniente, con la avenida Federalismo. El epicentro de este polígono está en las inmediaciones del Hotel Casa Alebrijes, el único que se considera abiertamente gay, y el centro nocturno Caudillos. Las entrevistas revelaron la existencia de tensiones en torno a la proliferación de centros nocturnos y condiciones de inseguridad, lo cual ha dificultado el diálogo entre involucrados.

– *Hoteles/moteles de paso.* Estos son establecimientos en donde se ejerce la prostitución en forma abierta, o bien donde se rentan cuartos por horas para parejas. Esta oferta abarca unas manzanas a ambos lados de la calzada Independencia Sur, entre López Cotilla y Madero. Aquí destacan hoteles como el Vigo, El Sol y Metropolitan.

– *Hosteles y casas de huéspedes.* Más que un polígono, estos negocios forman una especie de red de establecimientos que operan cerca de la Estación 11. La oferta incluye casas de huéspedes tradicionales de corte familiar, dirigidas a personas de negocios y familias,

como son: la Posada Maura o la Casa de Huéspedes Pihuamo, cerca de avenida de la Paz, pero también hosteles para jóvenes. Algunos son establecimientos muy populares en las redes sociales y se venden por internet, entre ellos: HostelLit, a espaldas del Hotel Aranzazú, Hospedarte Guadalajara, Casa de María, cerca de las nueve esquinas.

(b) *Agglomeración de moteles en Tlaquepaque.* Abarca un tramo de la avenida Revolución que, por muchos años, fungió como principal puerta de entrada a la ciudad para los visitantes del centro-norte del país. Ahí sobrevive una ruta de moteles o autohoteles que se extiende desde las inmediaciones del Centro Universitario de Ciencias Exactas e Ingenierías de la Universidad de Guadalajara (Estación 13) hasta la Estación 17, ubicada cerca del nodo Revolución, en el cruce de avenida Revolución y prolongación Lázaro Cárdenas.

Un aspecto destacado en la hotelería de la ciudad es la influencia creciente de una red de empresarios de origen español que ha logrado integrar en su portafolio desde hoteles de paso y moteles hasta hoteles boutique y de lujo lo que les da poder de influir en la geografía de impactos posibles de la L3TLG. Esto puede ponerse a prueba en el futuro que tome la Estación 16-Tlaquepaque Centro y su concentración de moteles (LeBaron, Marbella y Caprice). La proximidad a El Parián y zonas peatonales del centro de Tlaquepaque puede un proceso negociado de planificación y manejo integral de la zona negociado con el gobierno local.

(c) *Casas de huéspedes en Zapopan y Guadalajara.* A lo largo de la L3TLG existen diversas casas de huéspedes que son establecimientos modestos con servicios de hospedaje y atenciones básicas. Pueden incluir uso de baños compartidos, cambio periódico de sábanas y toallas, o información

al viajero. Las visitas de campo a todos los establecimientos permiten identificar las siguientes tendencias de aglomeración.

- *Hospedaje familiar para comerciantes y trabajadores de rango medio.* Estos establecimientos son los seguidores de la tradición de mesones y posadas que no evolucionaron a la versión contemporánea de hostales, comúnmente usados por jóvenes. Éstos tienden a ubicarse en zonas comerciales cercanas a las estaciones 3 y 4 (centro de Zapopan), así como en la Estación 11-Independencia Sur, que se beneficia de su cercanía a la antigua central camionera de Guadalajara, desde donde todavía hay servicio de transporte a pueblos cercanos. Algunos ejemplos son Posada Maura, en la calle Antonio Bravo, una zona de talleres diversos; y la Casa de Huéspedes Pihuamo, ubicada a espaldas de una sucursal de Sears, de donde recibe buena parte de su clientela.

- *Hospedaje para familiares de enfermos.* Dirigidos a huéspedes de ingresos medios y bajos que tienen pacientes en hospitales cercanos. Destacan la Estación 9-Santuario, próxima al antiguo Hospital Civil, donde el principal establecimiento es el albergue público Las Cuadritas, que fue fundado, al igual que el hospital, por Fray Antonio Alcalde; y un grupo de establecimientos en el centro de Zapopan (Estación 4-Basilica), en donde se ubican, en menos de tres cuadras, el Hospital Regional Valentín Gómez Farías, del Instituto de Seguridad y Servicios Sociales para los Trabajadores del Estado (ISSSTE), una clínica del Instituto Mexicano del Seguro Social (IMSS), y el hospital psiquiátrico San Juan de Dios.

- *Hospedaje para personas solas con estancias de mediano y largo plazo.* Estos son establecimientos usados principalmente por jóvenes como base de operaciones para actividades rutinarias de mediano y largo plazo. A lo largo de la L3TLG hay de dos

tipos: casas de asistencia, dirigidas principalmente a estudiantes o trabajadores que tienen compromisos de mediano y largo plazo en la ciudad; y casas de huéspedes que funcionan como refugios temporales para personas que mendigan, se dedican al comercio informal o cometen delitos en las inmediaciones. En conjunto, estos establecimientos forman una especie de arco que se extiende desde los alrededores del exconvento del Carmen, cerca de la convergencia de las líneas 1 y 2 del tren ligero, hasta la zona de los dos templos continuando hasta las proximidades de las Estación 11-Independencia Sur y Estación 12-Plaza de la Bandera.

#### 4. Opciones de política para consolidar aglomeraciones de hospedaje

Durante la etapa de construcción, la L3TLG tuvo impactos severos en ocupación, contaminación, inseguridad y, en algunos casos, daños estructurales de edificaciones<sup>6</sup>. Esta situación de crisis temporal abrió oportunidades para la expansión de grupos de inversionistas y desató una guerra de tarifas no declarada entre hoteleros de cadenas nacionales e internacionales y los pequeños establecimientos independientes. No obstante, la operación de la L3TLG puede crear oportunidades para el desarrollo de la hotelería de la ZMG. Incluso, cabe la posibilidad de impulsar opciones de Desarrollo de Turismo Orientado al Transporte (DTOT), mediante soluciones urbanas adecuadas a la oferta y demanda de servicios turísticos, tales como: rutas peatonales, espacios

6 Entrevistas y visitas de campo, primavera 2018. Esos impactos fueron relevantes para las actividades de hospedaje y alimentación porque, durante esa etapa, las obras de construcción crearon micro-geografías de oportunidades para la comisión de delitos: accesos peatonales cerrados, callejones oscuros, vías intransitables, bolsones inaccesibles, vigilancia policial insuficiente. El análisis de esos impactos, durante la etapa de construcción, es objeto de estudio en otro artículo. Sin embargo, aquí ya se reconoce que esos son problemas que pueden llegar a impactar en la etapa de operación de la L3TLG.

públicos para ocio y recreación, desarrollos de uso mixto y microaglomeraciones de negocios dirigidas a crear experiencias para los visitantes. Las oportunidades previsibles se presentan a continuación.

#### 4.1. Aprovechamiento integral de aglomeraciones y conectividad

Con datos del DENUÉ se estimaron cocientes de localización, tanto para “servicios de hospedaje” como para “alimentos y bebidas”. Estos cocientes miden la importancia relativa de alguna actividad (o variaciones), respecto al comportamiento general de la economía de referencia (Smith, 2017). El cociente asume el valor de 1, cuando hay una distribución equilibrada de actividades entre zonas de una región (en este caso el corredor de áreas de influencia). Cuando el cociente es mayor a 1, se asume que un polígono determinado tiene capacidad de exportación de ese bien al resto de la economía. Dados la orientación y alcances de este estudio, el coeficiente fue calculado de la siguiente manera.

$$Qh = (ehi/eti)(Eh/Et)$$

En donde:

*Qh* = cociente de localización para la hotelería (*Qa*, para el caso de alimentos) en el área de influencia de la estación *i*.

*ehi* = empleo en la rama *i* (hotelería o alimentos) en el área de influencia de la estación *i*.

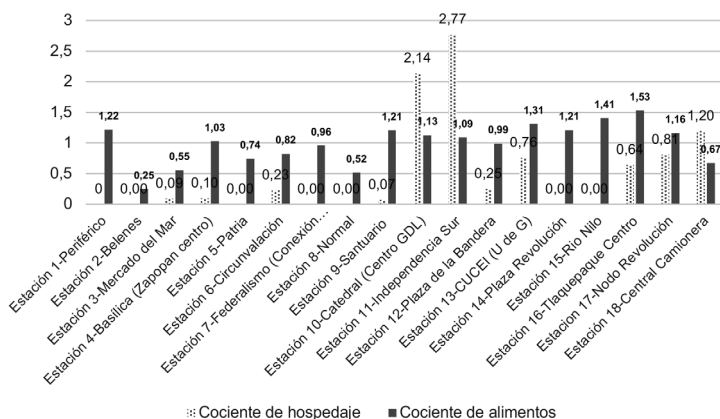
*eti* = empleo total en el área de influencia de la estación *i*.

*Ei* = empleo en la rama *i* (hotelería o alimentos) en todas las áreas de influencia de las estaciones.

*Et* = empleo total en todas las áreas de influencia de las estaciones.

Dada la complementariedad entre hospedaje y alimentos, al graficar ambos cocientes se genera una imagen de áreas con mayor o menor potencial.

Gráfica 4. Cocientes de especialización económica por estación y rama de actividad, Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara, 2018



Fuente: elaboración propia, con base en INEGI-DENUÉ (2018).

Con esa información, y considerando lo observado en campo, es posible clasificar los impactos positivos de la L3TLG en la industria de la hospitalidad en ocho tipos (encabezados de columnas en figura 1). Ello permite, a su vez, identificar tres grandes líneas de política de desarrollo de aglomeraciones: (1) consolidación de un corredor de aglomeración turística (en seis o más estaciones), (2) fortalecimiento de nichos de mercado (en cinco estaciones) y (3) de impulso estratégico (en dos estaciones).

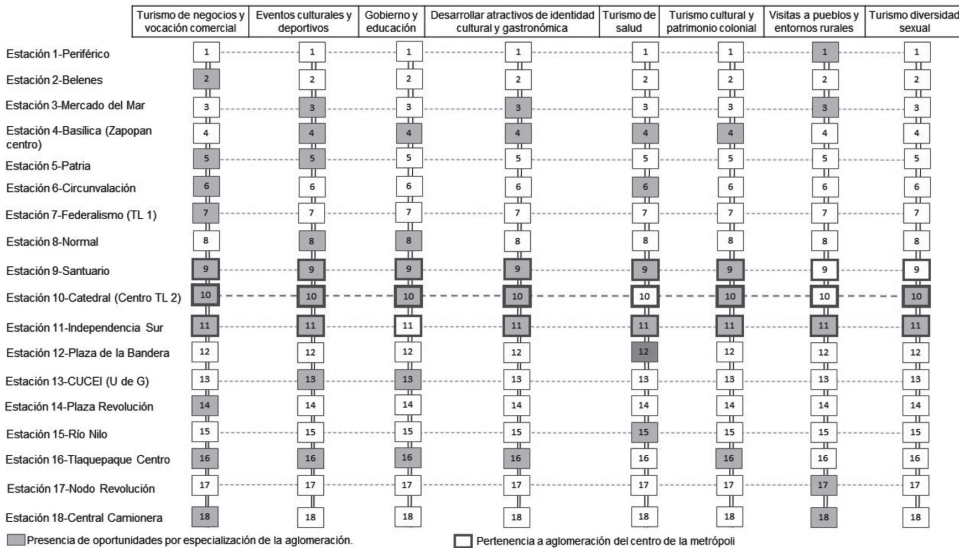
(1) *Política de consolidación de un corredor de aglomeración turística.* Estas oportunidades se concentran en las siguientes opciones de especialización: negocios y vocación

comercial, eventos culturales y deportivos, gobierno y educación, e identidad cultural y gastronómica.

(2) *Política de fortalecimiento de nichos de mercado.* Estas oportunidades están disponibles en cinco estaciones y abarcan los nichos: turismo cultural/patrimonio colonial, turismo de salud, visitas a pueblos y entornos rurales.

(3) *Política de impulso estratégico.* Turismo de diversidad sexual como una aglomeración emergente con posibilidades, principalmente, en dos estaciones (10-Catedral y 11-Independencia Sur).

Figura 1  
Potencialidades de impulsar aglomeraciones de hospedaje en áreas de influencia de las estaciones de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara (2028)



Fuente: elaboración propia con base en datos de INEGI-DENUE (2018) y evidencias recogidas en campo.

Enseguida se presenta un análisis detallado de oportunidades por nicho de mercado y estación.

#### **4.1.1. Oportunidades de consolidación de un corredor de aglomeraciones**

(1) *Turismo de negocios y zonas con vocación comercial.* Esta es la oportunidad de aglomeración mejor distribuida a lo largo de la L3TLG. La línea incrementa la proximidad entre empresas ubicadas donde se concentra el turismo de negocios y fortalece la vocación comercial de algunas de las zonas ya consolidadas, como los centros comerciales (Plaza Patria, Plaza Revolución), el centro de distribución de ropa de calle Medrano, de productos importados de calle Obregón, centros joyeros o comercio al menudeo de los centros tradicionales de Guadalajara Zapopan y Tlaquepaque. Las diez estaciones en donde esta posibilidad es mayor son:

– *Estación 2-Belenes.* En este cruce de importantes vialidades existe un centro comercial que cumple funciones distritales y, en sus proximidades, hay varias empresas de manufactura, centros educativos y de entretenimiento.

– *Estación 5-Patria.* Un entorno urbano propicio para el desarrollo de hospedaje, pues en Plaza Patria confluyen vialidades de importancia regional que permiten acceso rápido a zonas comerciales, financieras y residenciales de altos ingresos del poniente de la metrópoli, y al campus de la Universidad Autónoma de Guadalajara.

– *Estación 6-Circunvalación.* Una zona con un desarrollo comercial actual relativamente bajo, pero muy cercana al centro financiero y la colonia Country Club, que registra el mayor crecimiento vertical del municipio de Guadalajara.

– *Estación 7-Federalismo.* En esta estación, la L3TLG interconecta con la línea 1. El entorno urbano es de ingresos medios y bajos, usos comerciales de baja densidad. La accesibilidad ganada ofrece la posibilidad de un corredor de servicios atractivos al turismo en el cuadrante sureste, desde la avenida Ávila Camacho, hasta el mercado mayorista de flores, al sur de la Estación Mezquitán de la línea 1.

– *Estación 9-Santuario.* Una zona centralmente localizada y núcleo importante de fincas del siglo XIX con valor patrimonial reconocido, pero con bajo dinamismo comercial. Por ello, su potencial está vinculado a la actividad comercial del centro de la ciudad, en un entorno menos congestionado que el registrado en las estaciones 10 y 11, o bien a los servicios de hospitales ubicados en su área de influencia.

– *Estación 10-Catedral.* Este polígono es la principal aglomeración comercial y de servicios a lo largo de la L3TLG. Tiene sus orígenes en la propia fundación de la ciudad y su posterior desarrollo como proveedora de bienes y servicios para el occidente y norte del país. Su primacía comercial ha sido puesta a prueba en las últimas cinco décadas, pero no tanto como su uso habitacional. No hay consenso entre los entrevistados sobre el futuro de la hotelería en esta zona. Algunos consideran que ya no queda espacio para más hoteles, pero la gran mayoría piensa que hay oportunidades para nuevas construcciones en lotes baldíos, o el rescate de viejas edificaciones para usos hoteleros en su modalidad de hotel boutique, hostales y hoteles que enfatizen el carácter colonial del centro.

– *Estación 11-Independencia Sur.* Oportunidades asociadas a la vecindad con la antigua central de autobuses y a la actividad comercial en ramas como reparación

de equipos electrodomésticos, maquinaria y equipos para pequeñas y medianas empresas, o en actividades de impresión de documentos, ópticas, farmacias y boticas especializadas. Se pueden distinguir dos grandes orientaciones de relación hotel-entorno comercial: (a) hoteles ubicados al norte de la avenida Revolución y cercanos al Hotel Aranzazú, de corte turístico tradicional; y (b) establecimientos ubicados al sur de la calle Héroe Ferrocarrieros (paralela a avenida Revolución), de corte alternativo o dirigidos a usuarios de menores ingresos, como los hoteles León o Nueva Galicia, mismos que, según los entrevistados, apenas lograron sobrevivir a los impactos de la construcción del Macrobus (BRT) y luego de la L3TLG.

– *Estación 14-Plaza Revolución.* Esta es una de las pocas estaciones que, según el DENU, no tienen establecimientos de hospedaje. No obstante, su potencial de hospedaje de negocios se deriva de la actividad comercial en las inmediaciones de Plaza Revolución y la existencia de establecimientos de gran tamaño que usan el suelo en forma poco intensiva, tales como talleres mecánicos o bodegas.

– *Estación 16-Tlaquepaque Centro.* Aquí es posible reconvertir la pequeña concentración de moteles, supermercados, restaurantes, venta de autos y talleres que llega hasta la Estación 17. Por ser una zona de baja densidad y su proximidad al centro de Tlaquepaque, es necesaria una estrategia de intensificación de uso de suelo para poder construir hoteles de negocios y turísticos de nivel medio.

– *Estación 18-Central Camionera.* Oportunidades derivadas de la sinergia L3TLG-estación de autobuses como puerta de entrada a la ciudad desde el centro y norte del país. En 2018, por ahí transitaban 10.837.316 pasajeros (Gobierno del estado de Jalisco, 2018). Alrededor de la estación hay espacios

comerciales y lotes abandonados o subutilizados, incluyendo un centro comercial y un hotel de gran magnitud que opera a menos de la mitad de su capacidad. No obstante lo anterior, los entrevistados consideran que la accesibilidad ganada abre opciones para más hoteles medianos y pequeños de distintas categorías.

(2) *Eventos culturales y deportivos.* La ZMG ha incrementado sustancialmente su equipamiento para estos eventos. Esto incluye grandes proyectos (nuevo estadio del equipo de fútbol Chivas, estadio de béisbol de los Charros de Jalisco, el Centro Cultural Universitario y proyectos menores que han creado oferta alterna al centro de la ciudad, o Expo-Guadalajara. Algunos de estos equipamientos son herencia de los Juegos Panamericanos celebrados en 2011. Por la distribución de los equipamientos y la complementariedad entre vías de comunicación terrestre-estaciones de la L3TLG, se pueden identificar siete estaciones con claras condiciones para incrementar la aglomeración de hospedaje dirigida ese público.

– *Estación 3-Mercado del Mar.* Las ventajas se derivan de su cercanía al Centro Cultural Universitario, el Estadio de los Charros y el centro de Zapopan, así como al periférico norte y vías de acceso hacia el Palacio de la Cultura y los Congresos (PALCCO).

– *Estación 4-Basilica.* Tiene proximidad a algunos de los equipamientos mencionados en la estación anterior, pero su principal activo son los eventos culturales y de tipo religioso que tienen lugar en el centro de Zapopan: la procesión del 12 de octubre, las visitas periódicas de peregrinos, eventos mensuales de danzantes y la celebración anual a Santa Cecilia, realizada por los mariachis concentrados en la calle López Cotilla.

– *Estación 5-Patria.* Esta estación puede incluirse en esta lista debido a su proximidad

al Parque Ávila Camacho (montajes temáticos temporales), las instalaciones del Polideportivo Ávila Camacho y la aglomeración Polideportivo Revolución-Parque Los Colomos (atletismo, ráquetbol, voleibol, hockey sobre pasto, tiro con arco, entre otras).

– *Estación 8-Normal*. Las ventajas de aglomeración en este polígono están asociadas a su proximidad a instalaciones deportivas del gobierno de Jalisco y al nuevo Paseo Alcalde –una importante ruta peatonal hacia el centro de la ciudad–. Además, es la estación más cercana al Estadio Jalisco (fútbol) y a la Plaza de Toros Nuevo Progreso.

– *Estación 9-Santuario*. El hospedaje en esta zona se puede beneficiar de eventos culturales celebrados en el centro de la ciudad. Además, el Santuario de Guadalupe aquí situado, está entre los cinco centros de atracción de turismo religioso más importantes de la ciudad.

– *Estación 10-Catedral*. En su área de influencia se concentra una buena parte de eventos culturales de la ciudad, entre ellos, eventos musicales y artísticos en teatros y espacios públicos, exhibiciones en museos, eventos de tipo religioso, o bien comercial –turismo de negocios– o encuentros políticos y académicos.

– *Estación 11-Independencia Sur*. La aglomeración eventos-hotelería tiene el potencial de crecer, en la medida en que incrementa la accesibilidad de esta parte del centro de la ciudad y mejora la comunicación con instalaciones deportivas, como el Estadio Jalisco o la Plaza de Toros Nuevo Progreso (vía Macrobús).

(3) *Gobierno y educación*. A lo largo de la L3TLG, la oferta de centros educativos de nivel superior y servicios gubernamentales es muy variada. Aquí sólo se caracterizan como oportunidades de aglomeración para

el turismo las asociadas a la presencia de centros universitarios de gran tamaño y las sedes de gobiernos municipal y estatal, así como grandes oficinas federales. Tomando en cuenta que la ZMG alberga oficinas municipales estatales y federales en diversos puntos de la metrópoli, en esta sección se resaltan las oportunidades por municipio, atendiendo al hecho de que las sedes de tres gobiernos municipales próximas a la línea aún son puntos nodales de servicios múltiples que atraen números importantes de usuarios.

– *Zapopan, Estación 4-Basílica*. Por la concentración de servicios públicos que ofrece el ayuntamiento, pero sobre todo por servicios educativos ofrecidos por El Colegio de Jalisco, o el Centro Universitario de Ciencias Económico Administrativas, de la Universidad de Guadalajara, localizado en las inmediaciones, pero más próximo a la Estación 3-Mercado del Mar.

– *Guadalajara, Estaciones 8-Normal, 9-Santuario, 10-Catedral, y 13-CUCEI*. En este municipio se distinguen cuatro nodos principales con oportunidades para establecimientos de hospedaje asociadas a servicios de educación y gobierno. Destaca el nodo en torno a la Estación 8-Normal, con servicios de gobierno del estado de Jalisco y una importante oferta de servicios educativos de nivel superior (Escuela Normal de Jalisco y Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades de la Universidad de Guadalajara). En segunda instancia, la Estación 9-Santuario, cercana a servicios gubernamentales de los tres órdenes de gobierno, pero sobre todo, al palacio federal. En tercera instancia, se encuentra la Estación 10-Catedral, cercana a las sedes de los tres poderes del gobierno estatal y del municipio de Guadalajara, con una importante concentración de escuelas, academias e instalaciones universitarias. Finalmente, la Estación 13-CUCEI, próxima

al Centro Universitario de Ciencias Exactas e Ingeniería de la Universidad de Guadalajara e instalaciones deportivas

- *Tlaquepaque, Estación 16*. Con bajas posibilidades dado que el entorno inmediato no cuenta con usos atractivos para el turista. Sin embargo, es la estación más cercana a la sede del gobierno municipal de San Pedro Tlaquepaque y el polígono reconocido recientemente como Pueblo Mágico.

(4) *Desarrollo de atractivos de identidad cultural y gastronómica*. El desarrollo posible de hotelería y turismo para aprovechar la identidad cultural y gastronómica de la ZMG se puede apoyar en dos factores: la disponibilidad de fincas y espacios urbanos subutilizados o con usos de suelo que ya no corresponden a las condiciones de accesibilidad que tendrán las áreas de influencia del tren; y la oferta de alimentos identitarios de la gastronomía nacional y local. Estos factores son más relevantes en las estaciones siguientes:

- *Estación 3-Mercado del Mar*. Potencialidad asociada a venta al mayoreo y menudeo de pescados y mariscos. La L3TLG puede inducir el mejoramiento de establecimientos de gastronomía regional y el desarrollo de sitios de alta cocina internacional para demanda generada por el Centro Cultural Universitario.

- *Estación 4-Basílica*. Potencial vinculado a desarrollo de oferta gastronómica con identidad y prácticas religiosas, o comida propia de barrios populares con cierto grado de diversidad internacional y comida saludable.

- *Estación 9-Santuario*. Potencial asociado al desarrollo de oferta gastronómica con identidad regional de Jalisco y productos del estado, o la región, como café, pan, dulces, productos lácteos y platillos típicos. Mención especial merece el uso posible

de mercados municipales, así como fincas antiguas para promover un corredor gastronómico en un grupo de once manzanas que abarca el antiguo Mercado de San Diego, el Santuario y el Mercado Alcalde, un sitio con un alto flujo de consumidores.

- *Estación 10-Catedral*. En esta zona hace falta desarrollar, dentro y fuera de los servicios de hospedaje, una oferta de la identidad gastronómica nacional y local adecuada a la diversidad de niveles de ingreso de los visitantes, quienes actualmente son referidos principalmente a dos establecimientos de cocina tradicional.

- *Estación 11-Independencia Sur*. Los beneficios de las economías de aglomeración pueden crecer mediante esfuerzos dirigidos al mejoramiento de la calidad, tanto en hospedaje como en alimentación, así como al mejoramiento integral de la imagen y la seguridad. La zona necesita acciones para potenciar y diversificar la oferta dirigida a segmentos como el turismo LGBT, el turismo cultural y de música popular. Especial atención merece el polígono de catorce manzanas ubicado entre la avenida 16 de Septiembre y la calzada Independencia Sur; y entre la calle Héroes de la Independencia y la avenida de la Paz. Este polígono reúne condiciones para integrar un *cluster* turístico-urbano que incluya hospedaje, alimentos, bebidas, y microindustria en torno al tequila como producto identitario de Jalisco y de México. Esto permitiría generar un microdestino para visitantes a la ciudad y usuarios del Paseo Alcalde. Dicho *cluster* fungiría además como pasaje seguro y atractivo desde la Estación 11 hasta la central camionera antigua.

- *Estación 16-Tlaquepaque Centro*. Las economías de aglomeración que pueden potenciarse dependen de un plan maestro de desarrollo urbano que considere: densificación de usos de suelo, más oferta de



hospedaje para turismo de negocios o con orientación cultural. Para ser efectivo, dicho plan debería incluir la peatonalización de la calle Zaragoza, entre avenida Revolución y El Parián, lo cual alargaría el corredor turístico del centro de Tlaquepaque.

(5) *Turismo de salud*. Las economías de aglomeración y las redes servicios turísticos-hospedaje-servicios de salud son muy evidentes y se han analizado dentro de la corriente de estudios de turismo de salud (Martínez, 2016; Zermeño, Amaya & Cuevas, 2020). La falta de buen servicio de transporte urbano es considerada un obstáculo al desarrollo de turismo médico (Bookman & Bookman, 2007). Guadalajara es desde hace décadas un importante polo de actividades de salud ya que varios de sus hospitales cuentan con reconocimiento nacional e internacional (Guzmán, 2015). A lo largo de la L3TLG, es posible identificar seis estaciones que ofrecen un mayor potencial.

– *Estación 4-Basílica*. Las economías de aglomeración ya han generado oferta de casas de huéspedes, y unos cuantos hoteles que se benefician de su proximidad al Hospital General del ISSSTE, una clínica del IMSS, y el Hospital Psiquiátrico San Juan de Dios.

– *Estación 6-Circunvalación*. Se ha formado una incipiente aglomeración de clínicas y hospitales privados que ofrecen servicios de alta calidad en ramas como la cirugía plástica, la reconstructiva y servicios de salud en varias especialidades médicas. Este segmento tiene más potencial por la proximidad a zonas habitacionales y de servicios financieros y comerciales de alto nivel.

– *Estación 9-Santuario*. Es el principio de un corredor de servicios de salud especializados y de investigación en medicina que corre de poniente a oriente por la calle Hospital, inicia en el Antiguo Hospital Civil y se extiende

hasta el Centro Universitario de Ciencias de la Salud de la Universidad de Guadalajara y el Centro Médico de Occidente del IMSS.

– *Estación 11-Independencia Sur*. Las oportunidades están asociadas a su proximidad a clínicas y unidades de salud: Hospital del Sagrado Corazón, Hospital Militar, Clínica 1 del IMSS, ubicada cerca del Parque Agua Azul y accesible por Macrobús.

– *Estación 12-Plaza de la Bandera*. Las posibilidades de aglomeración están asociadas al Hospital Militar situado a unas cuantas cuadras sobre calzada del Ejército.

– *Estación 15-Río Nilo*. Con economías de aglomeración posibles asociadas a la presencia de la Clínica 14 del IMSS.

#### **4.1.2. Políticas para fortalecer nichos de mercado**

En esta sección se usan los resultados de campo (entrevistas y recorridos) para explorar opciones de política pública necesarias con el fin facilitar aglomeraciones de hospedaje en nichos de mercados específicos y el desarrollo de nuevos productos que las consoliden y les den competitividad nacional e internacional<sup>7</sup>. Las líneas de acción identificadas se construyen a partir de las respuestas de los entrevistados y el análisis de los polígonos estudiados. Si bien en años recientes se han fortalecido las instancias de coordinación metropolitana, los gobiernos municipales ejercen una influencia diferenciada en la metrópoli y son actores centrales que producen diversidad de políticas necesarias para desarrollar nichos de mercado en torno a las estaciones del tren

7 Las opciones exploradas, se construyen a partir de las percepciones de los entrevistados y el análisis de campo en los polígonos estudiados, no en una evaluación de políticas existentes que es un tema de investigación distinto al considerado en el proyecto.

(i.e. seguridad, licencias, usos de suelo, imagen urbana, entre otras).

(1) *Turismo cultural, religioso y patrimonio colonial*. Como sucede en grandes ciudades antiguas del mundo y de América Latina donde el patrimonio urbano y religioso es un capital colectivo (Delgadillo, 2009), en Guadalajara existen condiciones para su aprovechamiento para fines turísticos que pueden incrementarse con la operación de la L3TLG. La distribución de patrimonio religioso cultural, artístico, artesanal y arquitectónico de la ZMG y los intereses de vastos segmentos de los visitantes crean oportunidades para que la hotelería pueda aprovechar mejor las aglomeraciones con esta orientación. Estas oportunidades convergen en torno a los centros históricos de los tres municipios comunicados por la L3TLG, cuyos gobiernos son actores clave en la implementación de políticas de cuidado patrimonial. Las estaciones con mayores posibilidades son por lo tanto las siguientes:

– *Zapopan. Estaciones 3-Mercado del Mar y 4-Basilica*. Desde ambas estaciones es posible acceder a la oferta religiosa y cultural de esta cabecera municipal, que incluye museos, centros de espectáculos y artes escénicas, mariachis y, la Basílica de la Virgen de Zapopan, principal atractivo religioso de la metrópoli.

– *Guadalajara. Estaciones 9-Santuario, 10-Catedral y 11-Independencia Sur*. En los polígonos de estas tres estaciones y sus inmediaciones se ubican los principales activos del patrimonio arquitectónico y cultural de la ciudad, lo cual abarca templos ampliamente visitados, como el Santuario de Guadalupe y catedral; museos y sitios con valor patrimonial (Hospicio Cabañas, Museo Regional, Museo de Cera); y sitios urbanos con leyendas y tradiciones que han dado la identidad cultural del estado de Jalisco y de la ciudad.

– *Tlaquepaque. Estación 16-Tlaquepaque Centro*. El entorno urbano de esta estación se caracteriza por usos comerciales con establecimientos de diversos giros y viviendas unifamiliares. Por su ubicación y usos actuales, ofrece el potencial de evolucionar hacia turismo de negocios y cultura. Tlaquepaque, declarado Pueblo Mágico por el gobierno federal en 2018 en reconocimiento a su patrimonio, imagen, tradición artesanal y gastronomía, es uno de los principales puntos de interés para el turismo que llega a la ZMG, que en 2018 recibió 12.942.250 turistas nacionales y extranjeros (Gobierno del estado de Jalisco, 2018).

(2) *Visitas a pueblos y entornos rurales*. Este potencial se asocia a la existencia de turismo que llega a la ciudad en autobús y a los turistas que, estando en la ciudad, buscan visitar pueblos y entornos rurales con atractivo turístico ubicados cercanos a la ZMG. La L3TLG ofrece cinco estaciones desde donde es posible acceder a dicha oferta lo cual puede beneficiar servicios de hospedaje próximos a las siguientes:

– *Estación 1-Periférico*. Existen posibilidades de crear oferta de servicio de hospedaje aprovechando su ubicación fuera del periférico y el hecho de ser una terminal de transferencia obligada para el norponiente de la ciudad desde donde también se puede tener acceso a la región de Tequila.

– *Estación 3-Mercado del Mar*. En sus inmediaciones ha operado por muchos años una pequeña terminal de autobuses procedentes del norte de Jalisco y Zacatecas, y antes de eso había mesones con caballerizas para los viajeros.

– *Estación 11-Independencia Sur*. Ubicada a una distancia caminable de la antigua central de autobuses, donde se puede tener acceso a servicios regulares de transporte

a Chapala, Tequila y Amatitán, que son algunos de los sitios cercanos más buscados por el turismo.

– *Estación 17-Nodo Revolución.* Sus ventajas de localización están asociadas a su ubicación en la puerta de entrada para el flujo vehicular procedente del norte y centro del país.

– *Estación 18-Central Camionera.* Con ventajas de localización asociadas a la presencia de la principal terminal de transporte foráneo de la ciudad y su cercanía a Tonalá. Desde aquí se ofrecen servicios a sitios turísticos de Jalisco, entre ellos: Tequila, Puerto Vallarta, Mazamitla, Tapalpa, San Juan de los Lagos y Lagos de Moreno.

#### **4.1.3. Política de impulso estratégico**

Línea de política dirigida a consolidar el nicho de turismo de diversidad sexual. La oferta de hospedaje, entretenimiento y comercio para este tipo de turismo se concentra sólo en dos estaciones de la L3TLG. Dada la ubicación central de ellas, todavía tiene un amplio potencial de crecimiento.

##### *Turismo de la diversidad sexual*

El polígono abarca una buena parte de las áreas de influencia de la Estación 10-Catedral y 11-Independencia Sur. En estas áreas de influencia han proliferado negocios dirigidos al turismo gay o de la comunidad LGBT, lo cual ha inducido algunas tensiones sociales, pero también una mayor aceptación por parte de operadores de hoteles, posadas y casas de huéspedes.

### **5. Retos de política por tipo de aglomeración y ventajas de localización**

Las economías de aglomeración del hospedaje benefician a las ciudades. Con ellas se

genera eficiencia económica y competitividad de la economía urbana que no podría existir de otra manera. En la industria de la hospitalidad, dichas economías son responsables de la vitalidad de distritos urbanos turísticos que hacen uso de los activos de una ciudad para ofrecer diversas opciones de actividades dirigidas a incrementar la estancia y el gasto promedio de los visitantes. Si bien las ciudades se benefician de las aglomeraciones de hospedaje, cada zona con potencial demanda soluciones específicas.

En esta sección se recuperan evidencias recabadas en campo y se usa la información del DENUe para caracterizar seis políticas enfocadas a las diversas necesidades detectadas a lo largo de la L3TLG. Los objetivos señalados en la figura 2 son más probables de alcanzar en las estaciones que se indican a continuación.

*Reto 1. Garantizar la seguridad de los usuarios en el tren y alrededor de las estaciones.* Sea por el deterioro general de la seguridad pública que vive México, el impacto adverso que tuvo en este campo la construcción de la L3TLG, el propio deterioro urbano de algunas de las zonas por donde pasa dicha línea, o por la combinación de todas esas tendencias, la inseguridad es percibida por los entrevistados como el principal problema que puede obstaculizar el logro de impactos positivos en el turismo y en los servicios de hospedaje. Las estaciones y el tren son vistos como puertas a un escenario de mejor movilidad para turistas, empleados y otros usuarios de establecimientos turísticos, pero también como una amenaza potencial si no se garantiza la seguridad en su interior y en los espacios públicos en sus alrededores.

En la figura 2 se muestra que esta preocupación es mayor en doce de las dieciocho estaciones. Los entrevistados identificaron que

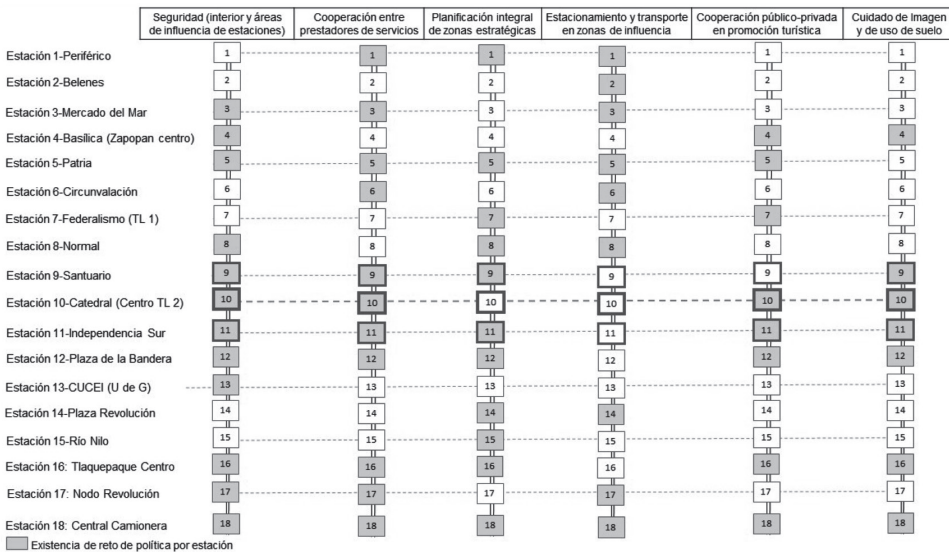
este problema puede ser más grande en las estaciones de mayor ascenso y descenso de turistas como son 4-Basilica, 9-Santuario, 10-Catedral, 11-Independencia Sur, 16-Tlaquepaque Centro y 18-Central Camionera.

*Reto 2. Incrementar la cooperación entre prestadores de servicios.* La cooperación entre diversos prestadores de servicios es fundamental para mejorar los impactos positivos de la L3TLG en las economías de aglomeración. En las entrevistas se observó que los involucrados presentan bajos niveles de organización y de acción colectiva. Más aún, el crecimiento de ciertos grupos empresariales genera desconfianza y, a menudo, la cooperación con otros

sectores (comercio y transporte) se limita a pequeñas interacciones en reuniones informales. Debido a lo anterior, hay poco avance en la tarea de procurar, en forma colectiva, acciones dirigidas al cuidado de equipamiento o de la imagen urbana, o al uso compartido de plataformas digitales de información. Incluso, durante la construcción del tren, cuando el sector hotelero se vio más afectado, la participación en foros de discusión sobre dichos impactos fue muy baja y discontinua.

En un escenario de desarrollo planificado de economías de aglomeración, la cooperación puede orientarse en las diversas estaciones a lo señalado enseguida.

Figura 2  
Retos de política urbana para ampliar los impactos positivos de la Línea 3 del Tren Ligero de Guadalajara, según estación



Fuente: elaboración propia con base en análisis estadístico y trabajo de campo.

– *Estación 1-Periférico.* No hay propiamente una base de involucrados del sector hotelero que ofrezca posibilidades de desarrollar una aglomeración de negocios propia de una terminal de transporte.

– *Estación 3-Mercado del Mar.* Los esfuerzos cooperativos deben abarcar a involucrados de servicios de hospedaje, empresas de gastronomía barrial y prestadores de

eventos culturales y deportivos que tienen lugar en la zona de influencia.

– *Estación 5-Patria*. Aquí la falta de cooperación tren-hoteles-otros prestadores de servicios es muy evidente. En su diseño se desperdició la ubicación frente al centro comercial Plaza Patria y la accesibilidad vial disponible en este punto, lo cual crea condiciones para una oferta de hospedaje dirigida a personas de altos y medianos ingresos que se mueven en las zonas de mayor afluencia ubicadas al sur de esta estación como Providencia, Colinas de San Javier o Puerta de Hierro.

– *Estación 6-Circunvalación*. Por su ubicación cercana al centro financiero, en esta estación la cooperación puede acelerar la sinergia hotelería-prestadores de servicios de salud; además, puede dar lugar al desarrollo de sedes corporativas. Un actor importante son los vecinos, pues la reconversión del barrio puede chocar con los intereses de habitantes que tienen influencia y poder económico.

– *Estación 9-Santuario*. Dado que esta es una estación con alta posibilidad de expandir el turismo patrimonial/cultural, de salud, comercial y de identidad gastronómica; la colaboración debe abarcar a múltiples involucrados: la iglesia católica, representantes de prestadores de servicios de hospedaje, alimentos y bebidas, y servicios varios, administradores y locatarios de mercados municipales para desarrollar una identidad gastronómica preexistente.

– *Estación 10-Catedral*. En esta estación hay la mayor concentración de establecimientos de hospedaje, la situación es propicia para articular, desde aquí, el diálogo entre hoteleros y otro tipo de prestadores de servicios. Los empresarios del sector han identificado la necesidad de contar con una agenda común de aprovechamiento de los beneficios del tren que incluya: la emisión de tarjetas

de tren especiales para turistas, el uso de descuentos para los trabajadores de los establecimientos ubicados a lo largo de la línea, la promoción focalizada en las instalaciones de la L3TLG y la seguridad exterior. Los esfuerzos realizados hasta ahora muestran una división entre grandes empresas y hoteleros independientes.

– *Estación 11-Independencia Sur*. En esta zona hace falta incrementar la cooperación entre hoteleros y entre ellos y los prestadores/propietarios de servicios especializados, tales como imprentas, ópticas, farmacias, bares y restaurantes.

– *Estación 12-Plaza de la Bandera*. Aquí, el hospedaje convive de cerca con una aglomeración de negocios de autopartes, talleres y servicios especializados en la industria del automóvil, máquinas de costura, equipos de oficina, entre otros. Eso abre necesidades de diálogo estructurado para encontrar proyectos de beneficio mutuo, destacando en qué sentido el desarrollo de la hotelería puede ayudar a procurar mayor seguridad en la zona.

– *Estaciones 16-Tlaquepaque Centro y 17-Nodo Revolución*. En estas estaciones el tren arriba a un escenario urbano conformado por pequeños establecimientos y otros de nivel medio, cuyos giros no parecen tener un interés común más allá de la seguridad y mejorar la accesibilidad. Los moteles operan bajo la premisa de la privacidad de sus usuarios, por ello no han encontrado un interés común que pueda permitirles aprovechar mejor la operación de la L3TLG.

– *Estación 18-Central Camionera*. Las opciones de cooperación se abren en torno al objetivo de ocupación y remodelación de los espacios comerciales existentes y la transformación de edificios actualmente semibandonados, pero que pueden usarse bajo un modelo de usos mixtos lo cual puede incrementar su atractivo para los turistas.

*Reto 3. Planificar integralmente nuevos atractivos en zonas estratégicas.* El desarrollo de nuevos atractivos a lo largo de rutas de transporte masivo como la L3TLG es una estrategia necesaria para mejorar la rentabilidad de este tipo de infraestructuras y propiciar desarrollos orientados al transporte. Como se muestra en la figura 2, este reto es importante en casi todas las estaciones; empero, las entrevistas y los recorridos de campo sugieren que ésta es una prioridad en las siguientes estaciones:

– *Estación 1-Periférico.* Dirigida a crear oferta de hospedaje en esta estación e integrar dicha oferta a la economía barrial y distrital. Aquí hay oportunidades asociadas al desarrollo de una estación de transferencia de transporte urbano y suburbano que permita a los usuarios del tren extender su visita a lugares como Tequila, Amatitán, Magdalena, Guachimontones; o llegar más rápidamente a las terminales de transporte foráneo ubicadas en norte y poniente de la metrópoli.

– *Estación 7-Federalismo.* Vinculado a la vocación comercial de tipo popular que permitiría integrar mercados municipales, mercados especializados, parques y corredores comerciales con alto valor para el turista.

– *Estación 9-Santuario.* Dirigido al desarrollo de un polígono gastronómico especializado para promover la diversidad de la oferta gastronómica del estado de Jalisco.

– *Estación 10-Catedral y 11-Independencia Sur.* Dirigido al desarrollo de un distrito especializado de identidad regional que integre producción, exhibición, comercialización y degustación de tequila como un producto con denominación de origen que es además uno de los principales elementos identitarios de la cultura jalisciense y mexicana.

– *Estación 16-Tlaquepaque Centro.* Dirigido al desarrollo de un distrito de usos mixtos que incorpore establecimientos de hospedaje de negocios y con tema cultural-artesanal.

– *Estación 19-Central Camionera.* Dirigido a facilitar la comercialización al mayoreo de productos típicos de la región, y la consolidación de una zona comercial adecuada a las nuevas ventajas de localización.

*Reto 4. Integrar los servicios de la L3TLG a la oferta de estacionamiento y transporte existente.* Para un aprovechamiento del tren con fines urbanos y turísticos, es necesario construir estacionamientos y estaciones de transferencia de transporte. A lo largo de la L3TLG se pueden distinguir los siguientes grupos de estaciones propicias para el desarrollo de estas instalaciones complementarias.

– *Estaciones terminales: 1-Periférico, 2-Belenes, 17-Nodo Revolución y 18-Central Camionera.* Dirigidas a ampliar el impacto del tren más allá de su trazo actual y aprovechar mejor su interconexión con vialidades principales de la metrópoli.

– *Estaciones de importancia comercial: 3-Mercado del Mar, 5-Patria y 14-Plaza Revolución.* Dirigidas a potenciar el área de influencia, tanto de los espacios comerciales como de las estaciones del tren.

– *Estaciones con ubicación interior estratégica.* 6-Circunvalación y 8-Normal. Dirigida a aprovechar la existencia de vialidades internas relevantes para estimular el uso del tren.

*Reto 5. Incrementar la cooperación público-privada en promoción turística.* En entrevistas para detectar los impactos durante la construcción y los beneficios esperados en la etapa de operación de la L3TLG, varios

entrevistados expresaron su interés en alcanzar acuerdos con las autoridades del Sistema de Tren Eléctrico Urbano, los gobiernos locales y el gobierno estatal para promover, en forma conjunta, el uso del tren y la oferta hotelera disponible en las diversas estaciones.

De manera particular se destacan las oportunidades para promover los atractivos, hospedaje, y otros bienes y servicios disponibles en torno a las siguientes estaciones:

– *Estación 4-Basílica.* Para promover los atractivos y la oferta de hospedaje del centro de Zapopan. Aquí, los propietarios de establecimientos lamentaron la imposibilidad de anunciarse en la vía pública para dirigir a sus posibles usuarios.

– *Estación 5-Patria.* Para publicitar los atractivos de esta zona, incluyendo el distrito financiero, el bosque de Los Colomos o la oferta comercial en Plaza Patria y su área cercana.

– *Estación 7-Federalismo.* Para destacar la accesibilidad a diversos atractivos que se ofrecen desde esta intersección de líneas de tren.

– *Estaciones 10-Catedral y 11-Independencia Sur.* Para destacar la diversidad de atractivos y de oferta de hospedaje del centro de Guadalajara.

– *Estación 12-Plaza de la Bandera.* Para destacar su acceso a la zona comercial de la calle Medrano y el corredor comercial de la calzada del Ejército.

– *Estación 16-Tlaquepaque Centro.* Para destacar la accesibilidad y proximidad del centro de Tlaquepaque y sus atractivos.

– *Estación 18-Central Camionera.* Para destacar todos los atractivos y oferta de

hospedaje en cada una de las estaciones del tren.

*Reto 6. Mejoramiento integral de la imagen urbana y regulación del uso del suelo.* Finalmente, pero no por eso menos importante, otro de los grandes retos para potenciar las economías de aglomeración asociadas a la hotelería, refiere a la hechura de obras y planes integrales de mejoramiento de la imagen urbana y de regulación de uso de suelo, incluyendo la regulación del ruido. Esta es una necesidad en las tres zonas centrales de los municipios de Zapopan (Estación 4-Basílica); Guadalajara en las estaciones 9 a 12; y Tlaquepaque, en las estaciones 16 y 18. Dado que este es un tema de competencia municipal, se pueden esperar estrategias y políticas diferenciadas en cada municipio en aras de competir por atraer turismo y establecimientos de hospedaje de mayor calidad.

## Conclusiones

Este artículo muestra hallazgos que confirman lo establecido en las teorías de localización para los servicios de hospedaje y la literatura sobre evaluación de impacto de rutas de transporte masivo respecto a los impactos posibles de una línea de transporte masivo en una metrópoli. Datos y entrevistas muestran que la apertura de la L3TLG tendrá impactos diferenciados en las dieciocho estaciones ubicadas en los municipios de Zapopan, Guadalajara y Tlaquepaque.

El análisis de las aglomeraciones existentes y las percepciones de propietarios y encargados de establecimientos de hospedaje, ubicados en el área de influencia de cada estación revelan que esta nueva línea de transporte tiene la posibilidad de consolidar la aglomeración central que va de 9-Santuario a 11 Independencia sur, y dar lugar a otras aglomeraciones menores entre las

que se destacan las próximas al centro de Zapopan (3-Mercado del Mar y 4-Basilica) y Tlaquepaque (16-Tlaquepaque centro). Cabe esperar un proceso de diversificación interna por tipo de hospedaje y nichos de mercado que ya son perceptibles en el centro de Guadalajara. También es claro que existen condiciones para impulsar aglomeraciones específicas en distintas estaciones y conformar un largo corredor de servicios de hospedaje dirigido a una gran diversidad de públicos, pero ese depende en gran medida de la cooperación entre involucrados y las políticas metropolitanas y municipales.

Las entrevistas y los recorridos de campo realizados sugieren que el aprovechamiento de las oportunidades identificadas demanda un esfuerzo coordinado necesario para impulsar un paquete de políticas que abarcan regulación de uso de suelo, planificación integral de polígonos, seguridad, e integración con rutas de transporte existentes. La política urbana debe considerar la diversidad de intereses. Alcanzar consenso es una tarea difícil en el corto plazo debido a los retrasos en la inauguración del tren y la persistencia de los saldos que dejó la etapa de construcción. Además, la ciudad no cuenta con las redes de confianza que favorezcan un diálogo estructurado, incluyente y sostenido. Si bien se pudieron identificar ideas y esfuerzos colaborativos, se detectaron estrategias oligopólicas de los grupos empresariales más poderosos y una guerra de tarifas no declarada, pero muy evidente. La competencia y desconfianza entre involucrados es quizá el principal factor que puede llevar a Guadalajara a dejar pasar también este tren.

## Referencias

Assaf, A. G., Josiassen, A. & Agbola, F. W. (2015). Attracting International Hotels: Location Factors that Matter Most. *Tourism Management*, 47, 329-340.

Bracamonte, J. M. A., Hernández, G. D. F. & Astudillo, M. M. X. (2018). Economías de aglomeración en servicios hoteleros: los casos de Acapulco, Guerrero y Boca del Río Veracruz en México. *Interconectando Saberes*, 3(5), 95-115. Recuperado de <http://is.uv.mx/index.php/IS/article/view/2563/4474>

Bookman, M. Z. & Bookman, K. R. (2007). *Medical Tourism in Developing Countries*. Nueva York: Plaggrave Macmillan.

Egan, D. J. & Nield, K. (2000). Towards a Theory of Intraurban Hotel Location. *Urban Studies*, 37(3), 611-621. Recuperado de <https://doi.org/10.1080/0042098002140>

Escobar, B. (2013). Los cabarets prohibidos y la autoridad en Guadalajara, Jalisco, México. *Diálogo Andino*, (42), 105-115. Recuperado de <https://scielo.conicyt.cl/pdf/rda/n42/art9.pdf>

Esteves, A. M., Franks, D. & Vanclay, F. (2012). Social Impact Assessment: The State of the Art. *Impact Assessment and Project Appraisal*, 30(1), 34-42. <https://doi.org/10.1080/14615517.2012.660356>

Gobierno del estado de Jalisco (2018). Estadísticas del sector turismo, Anuario 2018. Recuperado de <https://secturjal.jalisco.gob.mx/invierte-en-jalisco/estadisticas>

Guzmán, J. (2015). Actividades y recursos clave de la cadena de valor del turismo médico: percepciones de los directores de hospitales privados en Guadalajara, Jalisco. En A. E. Gámez, A. Palafox & M. Gutiérrez (coords.). *La construcción del espacio turístico, procesos, actores e impactos. Memorias del IX Congreso de la AMIT* (pp. 526-538). La Paz, BCS: UABCS, AMIT. Recuperado de <https://go.aws/31kMYCF>

INEGI (s. f.). Número de habitantes por municipio, Jalisco. Recuperado de <http://cuentame.inegi.org.mx/monografias/informacion/jal/poblacion/>



- INEGI-DENUE (2018). Directorio Nacional de Unidades Económicas. DENUE interactivo 03/2018. Recuperado de <https://www.inegi.org.mx/app/mapa/denue/>
- Issahaku, A. & Amuquandoh, F. E. (2014). Hotel Characteristics and Location Decisions in Kumasi Metropolis, Ghana. *Tourism Geographies*, 16 (4), 653-668, Doi: 10.1080/14616688.2012.762689.
- Lee, K.-W., Kim, H.-B., Kim, H.-S. & Lee, D.-S. (2010). The Determinants of Factors in FIT Guests' Perception of Hotel Location. *Journal of Hospitality and Tourism Management*, 17(1), 167-174. Recuperado de <https://doi.org/10.1375/jhmt.17.1.167>
- Marco-Lajara, B., Claver-Cortés, E., Úbeda-García, M. & Zaragoza-Sáez, P. (2016). Hotel Performance and Agglomeration of Tourist Districts. *Regional Studies*, 50 (6), 1016-1035. DOI: 10.1080/00343404.2014.95453
- Martínez, C. I., Moncada, J.P. & Sosa, F. A. P. (2018) Panorama de la oferta y la demanda de la plataforma Airbnb e implicaciones para el turismo en Cancún, Quintana Roo, México. *Dimensiones Turísticas*, 2 (3), 8-24. Recuperado de <https://bit.ly/391ItPV>
- Martínez, D. (2016). Turismo médico: generalidades para su comprensión integral. *Turismo y Sociedad*, 19, 137-161. DOI: <http://dx.doi.org/10.18601/01207555.n19.08>
- Mejía-Dorantes, L. Páez, A. & Vassallo, J. M. (2012). Transportation Infrastructure Impacts on Firm Location: The Effect of a New Metro Line in the Suburbs of Madrid. *Journal of Transport Geography*, 22, 232-250. Recuperado de <https://doi.org/10.1016/j.jtrangeo.2011.09.006>
- Rentería, J. & Ruiz Velazco, C. A. H. (2005). Morfología de la ciudad y movilidad intraurbana: Guadalajara al borde de la parálisis. *Scripta Nova Revista Electrónica de Geografía y Ciencias Sociales*, 9(194). Recuperado de <http://www.ub.edu/geocrit/sn/sn-194-06.htm>
- Rogerson, J. M. (2014). Hotel Location in Africa's World Class City: The Case of Johannesburg, South Africa. *Bulletin of Geography. Socio-Economic Series*, (25), 181-196. DOI: <http://dx.doi.org/10.2478/bog-2014-0038>
- Secretaría de Turismo (2019). Resultados preliminares acumulados al mes de noviembre del 01-enero-2019 al 30-noviembre-2019. Recuperado de [https://www.datatur.sectur.gob.mx/Documentos%20Publicaciones/2019-MES\\_11\\_Publico.pdf](https://www.datatur.sectur.gob.mx/Documentos%20Publicaciones/2019-MES_11_Publico.pdf)
- Shoval, N., McKercher, B., Ng, E. & Birenboim, A. (2011). Hotel Location and Tourist Activity in Cities. *Annals of Tourism Research*, 38(4) 1594-1612. DOI: 10.1016/j.annals.2011.02.007
- Smith, S. L. J. (2017). *Practical Tourism Research*. Boston, MA: CABI.
- Surbakti, M. S. (2018). Initial Planning of Monorail Development in Medan. *IOP Conference Series: Earth and Environmental Science*, 126(012179), 1-9. Recuperado de <http://iopscience.iop.org/article/10.1088/1755-1315/126/1/012179/pdf>
- Urtasun, A. & Gutiérrez, I. (2006). Hotel Location in Tourism Cities: Madrid 1936-1998. *Annals of Tourism Research*, 33 (2) 382-402.
- Vanclay, F. (2006). Principles for social impact assessment: A critical comparison between the international and US documents. *Environmental Impact Assessment Review*, 26(1), 3-14. <https://doi.org/10.1016/j.eiar.2005.05.002>
- Vanclay, F., Esteves, A.M., Aucamp, I. & Franks, D. (2015). *Social Impact Assessment: Guidance for assessing and managing the social impacts of projects*. Fargo, ND: International Association for Impact Assessment. <https://bit.ly/2VBLu4m>

Verduzco, Ch. B. & Valenzuela, B. (2018). Los distritos urbanos gastronómico-turísticos: conflictos y problemas de gestión pública. Guadalajara, México. *Eure*, 44 (132), 237-262. Recuperado de file:///C:/Users/BVC/Downloads/2282-14784-1-PB%20(5).pdf

Yang, Y., Wong, K. K. F. & Wang, T. (2012). How Do Hotels Choose Their Location? Evidence from Hotels in Beijing. *International Journal of Hospitality Management*, 31(3), 675-685.

Zárate, J. E. (2014). *Visiones múltiples: El occidente de México desde la antropología y la historia*. *Espiral*, 21 (59), 181-192.

Zermeño, F. S. G., Amaya, M. C. M. & Cuevas, C. T. J. (2020). Turismo de salud y redes colaborativas en innovación: caso Los Algodones, Baja California. *Turismo y Sociedad*, 26, 67-88. DOI: <https://doi.org/10.18601/01207555.n26.03>.