

# Economías de aglomeración y condiciones generales de la hotelería a lo largo de la Línea 3 del tren ligero de Guadalajara

(Tipología de estaciones y línea de base para la evaluación de impactos)

**Dr. Basilio Verduzco Chávez**

Correo: [basiomapas@gmail.com](mailto:basiomapas@gmail.com),  
[basiliov@ucea.udg.mx](mailto:basiliov@ucea.udg.mx)

Planeación urbana y políticas públicas  
Departamento de Estudios Regionales-  
INESER, Universidad de Guadalajara

## Introducción

El desarrollo del turismo en el estado de Jalisco es un problema de planeación urbana y metropolitana, en la medida que sus principales destinos, Puerto Vallarta y Guadalajara, son ciudades centrales de zonas metropolitanas en expansión. El desarrollo de productos pasa, por lo tanto, por una buena gestión del espacio urbano en aspectos como seguridad, cuidado de imagen, saneamiento y protección patrimonial.

Un tema emergente, pero prioritario, es sin duda el de la accesibilidad de los espacios turísticos y la movilidad de turistas y residentes en los principales destinos turísticos de la entidad.



En ese contexto, la evaluación de los impactos que tienen las obras y operación de la Línea 3 del tren ligero en Guadalajara (L3TGD) en la hotelería, es un asunto relevante para el desarrollo del turismo en la entidad. De alguna manera, la L3TGD, puede ser considerada una ruta de transporte masivo con vocación turística. Su derrotero va desde la estación terminal de autobuses foráneos y conecta los centros de las cabeceras municipales de Tlaquepaque, Guadalajara y Zapopan, sin duda alguna tres de los principales centros urbanos y turísticos, no solo de Jalisco, sino del país.

En este documento se presentan resultados preliminares de una investigación más amplia sobre la evaluación de impactos que tendrá la L3TGD en la hotelería de la metrópoli. La información presentada identifica cómo se distribuyen los servicios de hospedaje a lo largo de la ruta del tren, y los indicios de formación de economías de aglomeración favorables para el desarrollo del sector hotelero, así como algunos lineamientos de política necesarios para facilitar dicho proceso.

## Descripción general de la situación

La Línea 3 del tren ligero de Guadalajara tendrá una extensión de 21.3 kilómetros de longitud. Contará con 18 estaciones. Para evaluar el impacto potencial que tiene sobre el sector hotelero en la metrópoli, es bueno

considerar lo siguiente: la estación 1 estará ubicada en el norte de la cabecera municipal de Zapopan. La estación 4 estará ubicada a unos cuantos metros de la Basílica de Zapopan. La estación 6 estará a relativa corta distancia del centro financiero y turístico de la Avenida Américas. La estación 10 estará ubicada a un lado de la Catedral de Guadalajara y frente al Palacio del Gobierno del Estado de Jalisco. La estación 11 estará ubicada cerca de la antigua central de autobuses de donde parten todavía autobuses foráneos a los pueblos cercanos a la metrópoli como Tequila y Chapala. La estación 16 estará ubicada a unas cuantas cuadras del centro de Tlaquepaque. Y la estación 18 estará ubicada a un lado del estacionamiento de la Central de Autobuses nueva de donde sale el transporte foráneo a todo el país.



### Tipología de estaciones según economías de aglomeración y oferta hotelera

Para el análisis de economías de aglomeración y oferta hotelera a lo largo de la línea del tren se delimitaron polígonos de áreas de influencia directa a 600 metros alrededor de cada una de las 18 estaciones. A partir de un análisis preliminar de la información, se pueden distinguir cuatro tipos de estaciones:

a) **Estaciones con baja actividad económica y sin hotelería.** Estas son estaciones ubicadas en zonas mayoritariamente habitacionales y

periféricas. A este tipo corresponden la terminal 1 (Periférico Zapopan).



b) **Estaciones con actividad económica media y nula o baja actividad hotelera.** Estas son estaciones ubicadas en cruces importantes de la ciudad o cercanas a equipamientos y concentraciones de servicios de oficinas pero que carecen de hotelería, o tienen pocos establecimientos. En esta lista se encuentran, las estaciones 2 (Belenes), 5 (Plaza Patria), 6 (Circunvalación), 7 (Federalismo), 8 (Normal), 13 (CUCEI) y 14 (Plaza Revolución).

c) **Estaciones con alta actividad económica y hotelería incipiente.** Estas son estaciones ubicadas en zonas urbanas donde predominan usos comerciales o mixtos, cercanas a grandes equipamientos y a zonas habitacionales populares. En esta lista quedan incluidas las estaciones 3 (Mercado del Mar), 4 (Basílica de Zapopan), 9 (Alcalde –Santuario–), 12 (Plaza de la Bandera), 15 (Río Nilo), 16 (Tlaquepaque centro), 17 (Nodo Revolución) y 18 (Central Camionera).

d) **Estaciones con alta actividad económica y alta concentración de hotelería.** En esta categoría se encuentran solo dos estaciones, que

corresponden al centro de Guadalajara en donde el tren es subterráneo. Se trata de las estaciones 10 (Catedral) y 11 (Independencia Sur). Estas dos estaciones concentran la mayor proporción de hoteles y cuartos de hospedaje ubicados a lo largo de la línea del tren. Desde ellas es posible llegar caminando a los principales atractivos históricos, comerciales, culturales y religiosos del centro de Guadalajara.

Esta tipología de estaciones es el primer indicador relevante que sugiere el grado en el que la operación del tren favorecerá los nexos entre usuarios del tren-hotelería en la ciudad de Guadalajara. Durante la etapa de construcción, los diversos hoteles ubicados en los polígonos estudiados han experimentado impactos mixtos. Algunos de ellos se han beneficiado al brindar hospedaje a los trabajadores e ingenieros de la obra. Pero la gran mayoría de ellos, sobre todo los que están muy cerca de las obras de construcción han resentido impactos derivados del ruido, cierre de calles, polvo y otras inconveniencias asociadas o derivadas directamente de las obras realizadas.

En entrevistas realizadas con prestadores de servicios de hospedaje, se percibe optimismo respecto a la posibilidad de revertir los impactos negativos generados durante la construcción. La mayoría de los entrevistados consideran que será posible obtener beneficios de la obra en su etapa de operación, pero prevalece la impresión de que la recuperación de lo perdido durante la obra puede alcanzar periodos de entre 5 y 10 años, dependiendo de la localización y tipo de hotel.

Dos preguntas que están por responderse son: ¿Qué pueden hacer las dependencias gubernamentales para maximizar los beneficios que recibirán los establecimientos de hospedaje? y ¿Qué pueden hacer los propios hoteleros para sacarle provecho a los servicios de transporte y el cambio de imagen que tendrán los polígonos alrededor de las diversas estaciones?

Todo parece indicar que será necesario desarrollar esquemas de cooperación público-privada innovadores orientados a maximizar los beneficios del tren, no solo para los hoteleros de la ciudad, sino para usuarios y turistas que la visitan.



Publicado: Julio, 11, 2018.