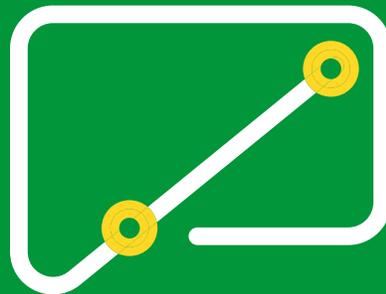


# Proceso y Resultados de los **Diálogos y la Consulta** por la **Movilidad Sustentable** de López Mateos

Diálogo por la **Movilidad Sustentable** de López Mateos





**Proceso y resultados de los Diálogos  
y la Consulta por la Movilidad  
Sustentable de López Mateos**

Licencia ISBN en trámite

Se permite la reproducción parcial de esta obra, siempre y cuando se cite la fuente.

Secretaría de Planeación y Participación  
Ciudadana del Estado de Jalisco  
**Mtra. Margarita Cristina Sierra Díaz de Rivera**

Dirección General de Vinculación  
**Mtra. Celia Andrea Ramírez Aréchiga**

Dirección de Consultas  
**Mtra. María Esther De la Garza Guerrero**

Revisión de contenidos  
**Francisco Segura Domínguez**

Diseño gráfico  
**DEMU Informática, SPPC**

Au. Magisterio 1499, colonia Miraflores, 44270  
Guadalajara, Jalisco. Noviembre 2024

# CONTENIDO

<b>Introducción</b>	<b>5</b>
<b>Objetivo del ejercicio de participación</b>	<b>8</b>
<b>Metodología</b>	<b>9</b>
<b>Fases del proceso</b>	<b>10</b>
Fase I. Documental y de observación no participante (nov 2022 a ene 2023)	13
Fase II. Investigación - acción - participación (11 de enero a 5 febrero 2023)	39
Análisis comparativo de resultados	25
Resultados, activación en semáforos	49
Fase III. Análisis de viabilidad técnica (inició el 15 de feb 2023)	61



# Introducción

La movilidad es un tema que cobra relevancia a nivel global debido a su impacto en el desarrollo de las ciudades en general, y en la vida y salud de las personas en particular. El cambio climático, el proceso de urbanización y el transporte motorizado, contribuyen significativamente a la emisión de gases de efecto invernadero, lo que lo convierte en uno de los responsables directos de la contaminación ambiental.

Las principales ciudades en el mundo se han enfrentado a diversas problemáticas relacionadas con la contaminación, insuficiencia del transporte público, y en general temas de movilidad que implican una revisión de la planeación urbana.

Con el fin de dar atención a la cada vez mayor demanda en la eficiencia de la movilidad de diferentes tipos de vehículos de transporte de cargas, personas, así como el uso peatonal; los gobiernos, en algunos casos, junto con la ciudadanía, han implementado estrategias y políticas públicas para el uso óptimo del espacio destinado al desplazamiento.

El artículo publicado en la página electrónica de la Comisión Ambiental de la Megalópolis del Gobierno de México, “El contexto internacional de la movilidad urbana sustentable”, establece lo siguiente: “El Gobierno de México ha tomado en consideración lo señalado por la ONU: La Organización de las Naciones Unidas (ONU) identificó que los estudios y las políticas sobre movilidad urbana se habían centrado solamente en mejorar la efectividad, eficiencia y velocidad de los medios clásicos de movilidad, particularmente de automóviles, lo cual derivó en un aumento en el parque vehicular, así como a la expansión en número y tamaño de vialidades. (...)”<sup>1</sup>

En cuanto a los retos a los que enfrenta la movilidad sustentable para el siglo XXI, el primer vicepresidente Agenda de Desarrollo 2030, Relaciones ONU y Alianzas y la economista principal y asesora económica del Departamento de Prácticas Mundiales de Transporte y TIC del Banco Mundial consideran que existe un conjunto claro de principios que permita transformar el sector, pero que para avanzar, es necesario que:

---

1 Comisión Ambiental de la Megalópolis (26 de septiembre de 2018). *El contexto internacional de la movilidad urbana sustentable*. Recuperado el 23 de octubre de 2024. <https://www.gob.mx/comisionambiental/articulos/el-contexto-internacional-de-la-movilidad-urbana-sustentable?idiom=es>.

- › **Primero**, el sector no siga aplicando un enfoque fragmentado.
- › **Segundo**, es necesario definir claramente los objetivos referentes a la movilidad sostenible, partiendo de los ODS, en torno a cuatro metas mundiales:
  1. Acceso equitativo;
  2. Seguridad y protección;
  3. Eficiencia, y
  4. Contaminación y capacidad de respuesta a problemas climáticos.
- › **Tercero**, se debe transformar radicalmente la evaluación económica actual de los proyectos de transporte. Integrandos otras dimensiones de la sostenibilidad, como la seguridad, las características ecológicas y la inclusión (...).

Para que la movilidad sustentable sea una realidad, los acuerdos y lineamientos internacionales, se deben aterrizar en la legislación de los países, así como en la ejecución de las políticas públicas.

En esta oportunidad, presentaremos la experiencia de participación ciudadana para intervenir en una problemática de movilidad, la cual se llevó a cabo de noviembre de 2022 a mayo 2023.

La presente propuesta surgió a partir de una dificultad identificada en el transitar de las y los habitantes del municipio de Tlajomulco así como de otros municipios del AMG por el tráfico y la suma de problemáticas que se generan en la avenida López Mateos para entrar y salir de la ciudad de Guadalajara.

La avenida López Mateos es de suma importancia ya que es la arteria principal, y casi la única, para entrar y salir del área metropolitana de Guadalajara (AMG) por la zona sur. Tiene una longitud de 27 kilómetros y su trazo recorre la ciudad de norte a sur, por lo que forma parte de los municipios de Guadalajara, Zapopan y Tlajomulco de Zúñiga, un tramo es de responsabilidad estatal y otro de responsabilidad federal. Esta arteria conecta con el puerto marítimo más importante en el occidente de México.

La ciudad ha tenido en las últimas décadas un importante crecimiento poblacional y desarrollo económico hacia el sur. Lo que antes era periferia en la que sólo había poblados pequeños, comunidades rurales, espacios de recreación y algunas empresas y fábricas, ahora se han construido grandes centros comerciales, centros educativos, hospitales, restaurantes, además de una gran cantidad de

fraccionamientos de alto nivel socioeconómico. Esto deriva en un gran tránsito de personas que trabajan en la zona así como quienes necesitan trasladarse diariamente al interior del área metropolitana para acudir a su trabajo o escuelas. Por lo que además de circular cada vez mayor cantidad de vehículos particulares y de transporte público, en la vía también transitan vehículos de carga de fábricas, empresas y comercios ubicados en la zona, así como de camiones con contenedores procedentes de otras entidades federativas y los que abastecen e intercambian productos y servicios con la capital del estado.

Las personas que habitan y trabajan en esa zona, no tienen otras vías alternas de ingreso a la ciudad, por lo que el transporte público, bicicletas y motocicletas, se ven en la necesidad de compartir la vía con automóviles particulares, tráfico de mercancías y de carga pesada.

Los carriles disponibles son variables a lo largo de la avenida. El tramo que se ubica dentro de la ciudad, de la Glorieta Colón hacia el sur, la avenida cuenta con cuatro carriles centrales, dos por cada sentido y cuatro carriles laterales, dos por cada sentido y no tiene espacio para ampliarse. Después se amplía a 4 carriles por sentido, en algunos tramos hay carriles laterales, en otros no, y después de la zona residencial, se reduce a dos carriles en cada sentido sin carriles laterales. De modo que se congestiona la circulación en la reducción del espacio para transitar y en las conexiones con otras avenidas, así como en las entradas y salidas de los fraccionamientos.

La circulación se complica ante falta de vías alternas y ante accidentes o cualquier contratiempo, el tráfico colapsa y no han sido pocas las ocasiones en que las personas han tenido que invertir más de 4 horas en traslados cotidianos a sus domicilios (anexo periódico).<sup>2</sup>

---

2 Cfr. Lomelí, J. (13 de febrero de 2023). *Amló, Alfaro y el segundo piso para López Mateos*. El Informador. <https://www.informador.mx/ideas/AMLO-Alfaro-y-el-segundo-piso-para-Lopez-Mateos-20230212-0080.html>; y Escamilla Rodríguez, H. (21 de diciembre de 2022). *Proponen segundo piso en la López Mateos de Guadalajara*. El medio digital del transporte. <https://transporte.mx/proponen-segundo-piso-en-la-lopez-mateos-de-guadalajara/#:~:text=El%20secretario%20de%20Infraestructura%2C%20Comunicaciones,construcci%C3%B3n%20de%20un%20segundo%20piso.>

## Objetivo del ejercicio de participación

Generar un proceso de diálogo amplio para identificar las raíces de la problemática de movilidad que se presenta al sur del AMG por la vía de la avenida López Mateos y a partir de ello encontrar soluciones innovadoras, con base en metodologías de ideación colectiva y de participación inclusiva, en clave de gobernanza.

De noviembre de 2022 a febrero de 2023 se llevó a cabo el ejercicio “Diálogos por la Movilidad Sostenible de López Mateos”, con el fin de identificar las raíces de la problemática de movilidad que se presenta al sur del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), en el que se escucharon, registraron y analizaron las experiencias, necesidades, opiniones y propuestas de solución de la ciudadanía con el propósito de darles respuesta mediante el diseño de un plan estratégico de intervención en la zona que ofrezca soluciones integrales, con base en la ideación colectiva en clave de gobernanza.

De parte de instancias gubernamentales, participaron autoridades de las siguientes instituciones y dependencias: Instituto de Información, Estadística y Geográfica (IIEG); Gobiernos municipales de Tlajomulco, Zapopan y Guadalajara; Comisaría vial, Dirección General de Prevención del Delito y Dirección de Enlace Ciudadana; la Coordinación de Gestión del Territorio, la Secretaría de Transporte (SETRAN), la Secretaría de Educación (SEJ), la Coordinación de Crecimiento y Desarrollo Económico, la Secretaría de Desarrollo Económico (SEDECO), el Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN) y la Secretaría de Planeación y Participación Ciudadana del Gobierno del Estado de Jalisco.

De parte de la ciudadanía, en las mesas de diálogo se convocó y contó con la colaboración y participación de la Cámara de Comercio de Guadalajara (CANACO); COPARMEX Jalisco; el Consejo de Cámaras Industriales de Jalisco (CCIJ) y empresas diversas; Colegios e Instituciones educativas públicas y privadas; Organizaciones de Transportistas, organizaciones de Colegios de profesionistas en urbanismo, arquitectura y movilidad sustentable; organizaciones de la sociedad civil e instituciones universitarias, Consejos de Participación Ciudadana y COPLADEMUN.

Con el propósito de contar con una participación amplia e inclusiva además de el diálogo con sectores y organizaciones enfocadas en la materia, se integraron otras herramientas

como el cuestionario en línea como las encuestas para integrar la participación de la ciudadanía en general.

## Metodología

La propuesta metodológica que se presenta para el abordaje de esta situación se basa en los siguientes principios y enfoques metodológicos considerando la variedad de personas usuarias de la vía, así como desde una perspectiva de sustentabilidad y de cuidado al medio ambiente:

- a. Enfoque sistémico y centrado en las personas: consideramos que las personas que habitan y transitan en la zona de la Avenida López Mateos, son las que mejor conocen la problemática y quienes viven cotidianamente las dificultades del tráfico, por lo que consideramos que la escucha de los problemas así como sus soluciones deben considerar sus puntos de vista.
- b. Enfoque de niñas, niños y adolescentes: es importante tomar en cuenta las necesidades de tránsito de quienes se trasladan a los centros escolares, así como los infantes que requieren del uso de carriolas.
- c. Prevención de violencia a través de diseño ambiental (CPTED).
- d. Sostenibilidad ambiental acordes con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (Ciudades y comunidades sostenibles).
- e. Buscar opciones que no dañen el medio ambiente.
- f. Ciudades amigables con las personas mayores.
- g. Contemplar la necesidad de diseñar espacios aptos para el uso de sillas de ruedas, bastones, y áreas de acotamiento para el ascenso y descenso.
- h. Perspectiva de personas con discapacidad.
- i. Es necesario considerar las señales físicas en las banquetas así como señales auditivas.
- j. Perspectiva de género: Tomar en cuenta las necesidades específicas de las mujeres ya que mayormente hacen labores de cuidados de otras personas y requieren facilidades para el traslado.
- k. Ciudades inteligentes.
- l. Gobernanza (Participación)

ciudadana y Gobierno abierto).

Tomando en consideración estos principios y enfoques se diseñaron las siguientes fases del proceso.

Con el fin de recabar las experiencias de las personas usuarias, así como los saberes surgidos de la investigación en el tema, se pusieron a disposición de la ciudadanía, diversos formatos de participación y gestión de la información desde metodologías de investigación mixta (cuantitativas y cualitativas).

## Fases del proceso



**Nov - ene**

**11 ene - 5 feb**

**A partir del 15 feb**

### 1. Documental y de observación no participante

- › Información existente respecto a la problemática.
- › Iniciativas o propuestas de solución.
- › Ejemplos de situaciones similares y sus resultados a nivel nacional e internacional.

### 2. Investigación-acción-participación (IAP)

- Cuestionario en línea, encuestas en viviendas, activación en semáforos y mesas de diálogo.
- Activaciones e intervenciones diagnósticas con diferentes grupos de personas y organizaciones usuarias a lo largo de la Avenida.

### 3. Análisis de viabilidad técnica

- Análisis de resultados sobre las soluciones propuestas** frente a escenarios de viabilidad técnica, social y presupuestal, desde un **enfoque sistémico, de sostenibilidad ambiental y eficiencia energética** (Imeplan)

[#EncontremosLaMejorSoluciónJuntxs](#)

A continuación se describe cada una de ellas:

## **Fase I. Documental y de observación no participante (noviembre de 2022 a enero de 2023)**

En reconocimiento a la importancia de tomar en cuenta los saberes colectivos, esta fase consistió en recabar, mediante un cuestionario digital abierto a la población en general, la información ya existente así como los estudios realizados por personas expertas en temas de movilidad y urbanismo, respecto a la problemática, sus iniciativas o propuestas de solución, así como el aprendizaje de la experiencia de situaciones similares a nivel nacional e internacional, las estrategias implementadas y sus resultados.

En total se recibieron 428 aportaciones en el repositorio digital, 288 se refirieron a ideas, iniciativas o propuestas de solución; 42 fueron notas periodísticas o artículos de opinión; 36 se refirieron a guías, experiencias y buenas prácticas nacionales e internacionales; 27 son estudios, tesis e investigaciones; 15 se refieren a publicaciones en redes sociales y 20 no señalaron la fuente de información. Las aportaciones se pueden consultar en: <http://gobjal.mx/DocumentacionLopezMateos>

Las principales propuestas mencionadas en el repositorio fueron:

1. Vías alternas.
2. Construcción de tren.
3. Mejora integral del transporte público.
4. Gestión de semáforos.
5. Regulación de transporte de carga pesada.

## **Fase II. Investigación - acción - participación ( 11 de enero a 5 febrero de 2023)**

Consistió en la aplicación de un cuestionario en línea que fue contestado por 35,717 personas para generar una integración desde diversas perspectivas, se recabaron opiniones y sugerencias por medio de distintos formatos de participación y gestión de la información con base en metodologías de investigación cuantitativas y cualitativas y generar activaciones e intervenciones diagnósticas en el espacio público que detonen el interés y la participación de personas transeúntes, ciclistas, usuarias del transporte público, choferes y automovilistas del polígono en cuestión. #EncontremosLaMejorSoluciónJuntxs

Dentro de este punto darán inicio los diálogos con base

en la información recabada en los puntos previos para su discusión en formatos virtuales y presenciales con actores clave, personas que hayan mostrado interés de participar en diálogos profundos en los primeros ejercicios, profesionistas de diversas disciplinas de los rubros de urbanismo, salud ambiental, ingenierías, ciencias sociales, etc.

### **Fase III. Análisis de viabilidad técnica (15 de febrero de 2023)**

Análisis de resultados sobre las soluciones propuestas frente a escenarios de viabilidad técnica social y presupuestal, desde un enfoque sistémico de sostenibilidad ambiental y eficiencia energética.

Diálogos para ideación colectiva con base en análisis de viabilidad técnica:

Finalmente toda la información previa será sistematizada y analizada por personas técnicamente capacitadas en las distintas disciplinas con el fin de plantear propuestas de escenarios con viabilidad técnica, social y presupuestal con enfoque de sostenibilidad, eficiencia energética y sistémico.

## Resultados

### Fase I:

## Información previa. Documentación y Observación no participante

Diagnóstico realizado por el IIEG





## Radiografía del área circundante a la Av. López Mateos. Diagnóstico realizado por el IIEG.



En el análisis de la avenida López Mateos de longitud de 27.55 km, se presentó los siguientes resultados:

- › Análisis demográfico del área circundante a la avenida López Mateos.
- › Unidades económicas alrededor del trazo de López Mateos.
- › Incidencia delictiva y siniestralidad de las principales avenidas del AMG.

### Análisis fotográfico de la Avenida López Mateos

Esta radiografía consiste en medir el área circundante a la avenida de López Mateos, en un primer trazo que se definió, de alrededor de 27 kilómetros y medio, realizándose así, un análisis demográfico de la población que vive en cercanía de la avenida, entre que edades tienen, nivel de escolaridad, situación económica, unidades económicas, densidad de negocios, incidencia delictiva, en ese tramo, se generaron imágenes y se conformó un banco de datos que pudiera servir para la planeación de intervenciones, el cual se publicó a finales del 2022.

Como parte de la primera fase de recopilación de información ya existente sobre la avenida, el IIEG mediante la Dirección de Información Estadística, Geográfica y Ambiental a cargo del Lic. Juan José del Toro Madrueño, se realizó un diagnóstico con el uso de la tecnología de drones, con fotografías que tienen un alto nivel de detalle sobre el estado actual de la vía.

# Vuelo aerofotogramétrico con dron



A finales de marzo se terminó un vuelo con dron de los casi 40 km de la avenida López Mateos Sur desde su cruce con la avenida Federalismo hasta el entronque con la carretera a Jocotepec, en este ejercicio colocaron 130 puntos de control, se volaron 800 hectáreas de territorio en 180 misiones con un total de 36 horas efectivas voladas.

Con este vuelo se estarán liberando productos cartográficos como son la ortofoto de pixel de 3 cm, los modelos digitales de elevación y superficie y las nubes de puntos.

## Análisis de repositorio digital

### Fase I: Resultados del Repositorio Digital - Análisis realizado por IMEPLAN

El repositorio digital, fue abierto al público, a través de un formulario que llenaron las y los ciudadanos, en total se tuvieron 428 registros desde el 11 de noviembre al 12 de febrero.

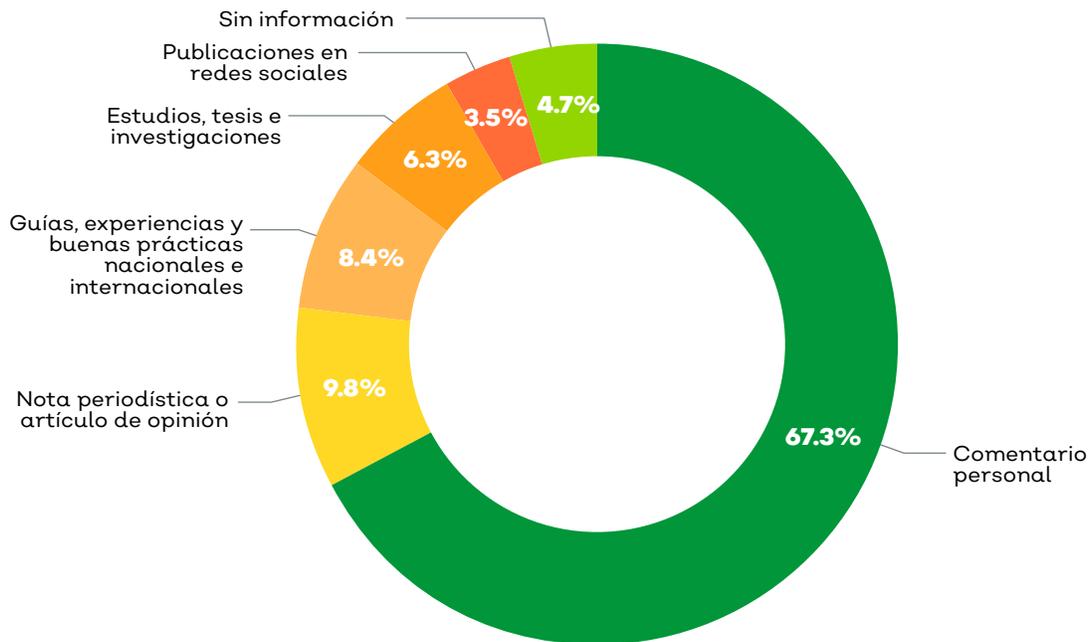
Fase 1	11 nov - 12 feb
<ul style="list-style-type: none"> <li>› Información existente respecto a la problemática.</li> <li>› Iniciativas o propuestas de solución.</li> <li>› Ejemplos de situaciones similares y sus resultados a nivel nacional e internacional.</li> </ul>	
<p style="text-align: center;"><b>428 registros en repositorio</b></p>	

## Fuente de información y Análisis

En este repositorio fue posible encontrar el análisis a una problemática de López Mateos, que permitió clasificar como se muestra a continuación:

Fuente de información		
Ideas, iniciativas o propuestas de solución (comentarios personales)	288	67%
Nota periodística o artículo de opinión	42	10%
Guías, experiencias y buenas prácticas nacionales e internacionales	36	8%
Estudios, tesis e investigaciones	27	6%
Publicaciones en redes sociales	15	4%
Sin información	20	5%
<b>Total</b>	<b>428</b>	<b>100%</b>

Corte de repositorio: 14/02/2023



## Fuente de información y Análisis

El repositorio digital se presentó abierto al público del 11 de noviembre 2022 al 12 de febrero 2023, a través de un formulario que utilizaron las y los ciudadanos, en el que se obtuvieron 428 registros. En este formulario se recopiló:

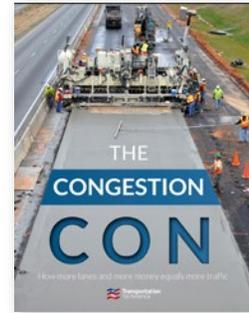
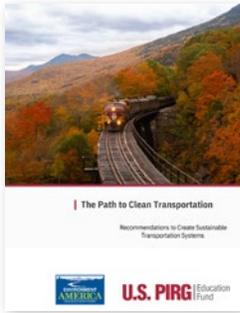
- › Información existente respecto a la problemática.
- › Iniciativas o propuestas de solución.
- › Ejemplos de situaciones similares y sus resultados a nivel nacional e internacional

Se clasificaron las participaciones recibidas de la siguiente manera:

1. Comentarios personales que eran propuestas o sugerencias basadas en puntos de vista individuales, con 288 registros que representa el 67%.
2. Las notas periodísticas o artículos de opinión que fueron publicados en algún medio y que analizaban la problemática o proponían soluciones, con 42 que representa el 10%.
3. Guías, de buenas prácticas nacionales e internacionales, se encontraron referencias a experiencias reportadas por el BID, de la Unión Europea, también de sudamérica, con 36 que representa 8%.
4. Estudios, tesis e investigaciones, como resultados de PAPs del ITESO, tesis de la UNAM, UDG. con 27 que representa 6%.
5. Publicaciones en redes sociales, personas que opinaron sobre el tema en redes, con 15 que representa 4%.

### Propuestas principales más mencionadas del repositorio

#	Principales	Total	%
1	Vías alternas	56	7.8%
2	Construcción de tren	42	5.8%
3	Mejora integral del transporte público	40	5.5%
4	Gestión de semáforos	39	5.4%
5	Regulación de transporte de carga pesada	37	5.1%



Además de las recomendaciones de documentos guía, los cuales fueron muy útiles después para profundizar en las propuestas de intervención.

## Propuestas principales más mencionadas del repositorio

En el repositorio también se encontraron propuestas especializadas para rutas del transporte masivo sobre soluciones a espacios específicos como el cruce de Plaza del Sol.

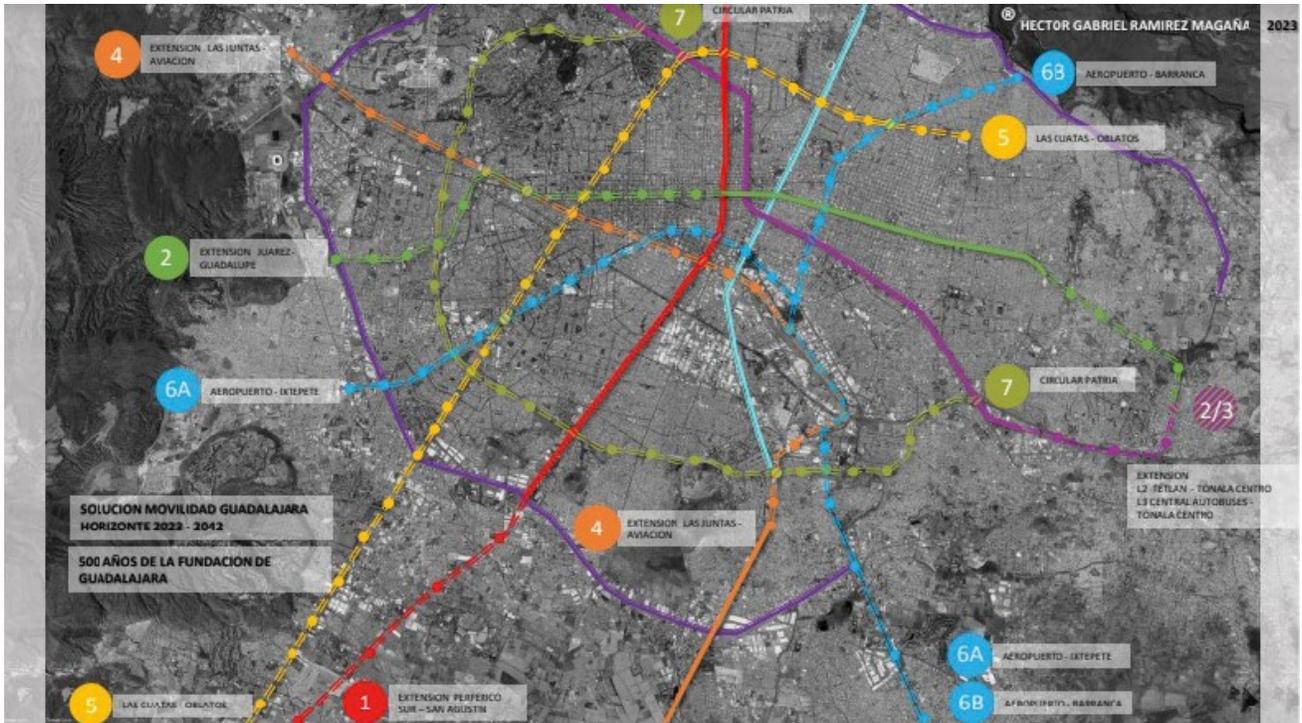
Algunas propuestas de las 428 entradas del repositorio se contemplaron más de una de intervención, por lo que se tomaron en cuenta para el análisis todas las sugerencias, lo cual conformó aproximadamente 720 propuestas diferentes, unas de las más mencionadas fueron:

1. Vías alternas.
2. Construcción del tren.
3. Mejora integral de transporte público.
4. Gestión de semáforos.
5. Regulación de transporte de carga pesada

Además de las sugerencias, fue posible conjuntar alrededor de 10 guías de buenas prácticas y documentos a nivel nacional e internacional que ayudaron a ejemplificar o profundizar en propuestas y problemáticas.

## Ejemplos de información en repositorio

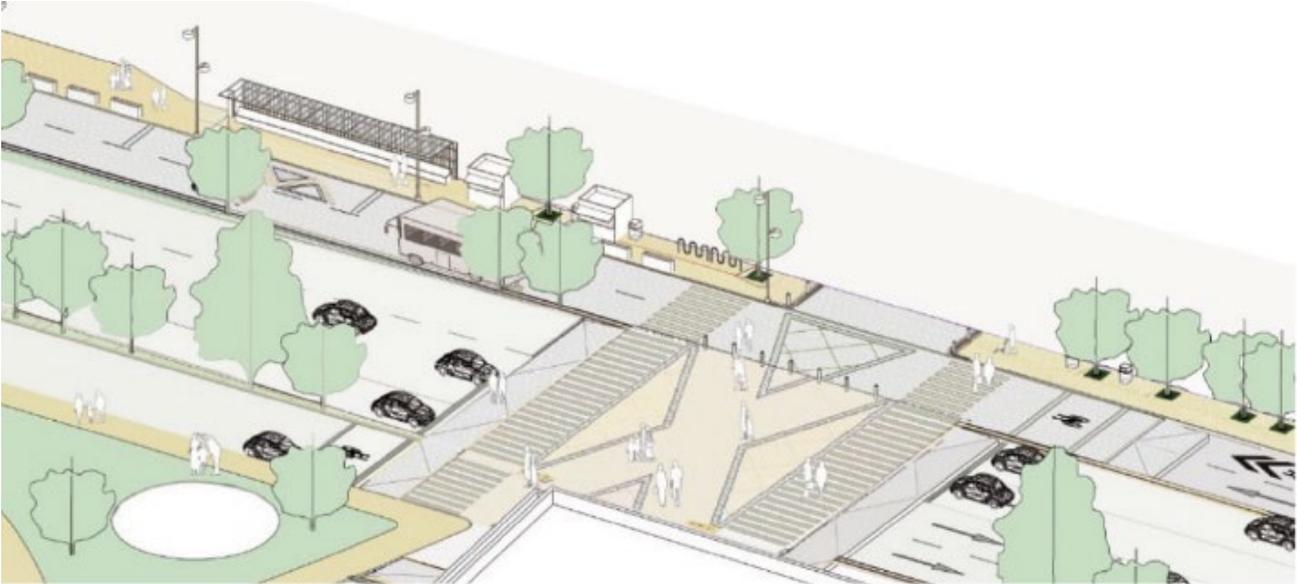
### Propuesta: Sistema de Transporte Masivo



Autor: Hector Gabriel Ramirez Magaña

Una de las principales propuestas fue el transporte masivo, que varió mucho la complejidad que mencionaron las personas, algunas se limitaron a comentarios siendo breves mientras que otras se esforzaban en detallar y ejemplificar su visión de la ciudad del futuro.

## Propuesta: Reordenamiento vial en entornos de Plaza del Sol



Fuente: PAP ITESO 2018 “Enlace urbano multimodal Plaza del Sol para una ciudad diversa”

Otra de las propuestas más elaboradas como el Reordenamiento vial en los alrededores de Plaza del Sol del PAP ITESO.

Todas las propuestas e ideas sirvieron para contextualizar y definir las mejores soluciones necesarias para López Mateos, las cuales se ven reflejadas dentro de los resultados que se hicieron en conjunto.

Cabe destacar que algunas de las propuestas fueron hechas por estudiantes.



## Resultados

### Fase II:

## Investigación participativa





# Fase II

## Investigación participativa



Cuestionario en línea	Cuestionario casa habitación	Activación en semáforos	Mesas de diálogo
<b>48,449</b> Personas iniciaron el cuestionario	<b>1,364</b> encuestas	<b>8,098</b> activación	<b>945</b> participantes
<b>35,717</b> Respuestas completas	<b>440</b> Guadalajara	<b>33</b> Intersecciones	<b>34</b> Sedes
	<b>333</b> Zapopan		<b>118</b> mesas de trabajo
	<b>591</b> Tlajomulco		

## FASE II - Resultados

El proceso de participación ciudadana contó con un total de 58,856 participaciones las cuales fueron distribuidas en cuatro actividades:

1. Cuestionario en línea: 48,449 personas iniciaron el cuestionario, de las cuales 35,717 lo completaron.
2. Cuestionario en casa habitación: se realizaron 1,364 encuestas en 3 municipios: Guadalajara con 640, Zapopan con 333 y Tlajomulco con 391.
3. Activación de semáforos: se realizaron 8,098 activaciones en 33 intersecciones.
4. Mesas de diálogo: se contó con 945 participantes, distribuidos en 34 sedes y 118 mesas de trabajo.

Los resultados muestran un amplio interés en la participación ciudadana, destacándose el cuestionario en línea por su alta tasa de participación y finalización.

Este tipo de estrategias múltiples de recolección de información, como activaciones de semáforos y mesas de diálogo, demuestran un esfuerzo integral por involucrar a la ciudadanía en la toma de decisiones a través de varios canales, cubriendo tanto los medios digitales como espacios presenciales.

## Cuestionario en línea

### Difusión para la participación y Resultados del cuestionario en línea



Como dato relevante El cuestionario en línea con la plataforma Maptionnaire, se hizo mediante un ejercicio que responde a una necesidad y responde de forma orgánica, con preguntas detalladas en el proceso, dado que hacía mención de las empresas y escuelas que participaron.

La difusión fue masiva mediante flyer, periódicos ,redes sociales, y por las personas por medio de whatsapp.



maptionnaire

### Por cuál medio te enteraste de este formulario

- ▶ **15,971 personas por WhatsApp**
- ▶ **7,663 por Facebook**
- ▶ **10,521 otros medios**  
(Radio, google, Youtube, correo, entrevista)

### Qué has hecho cuando hay mucho tráfico

- ▶ **27.14% Salir más temprano o regresar más tarde**
- ▶ **24.17% Utilizar una aplicación para ver el tráfico**
- ▶ **21.25% Tomar una ruta alterna**
- ▶ **17.6 % Nada, esperar**
- ▶ **8% Cambio de planes**
- ▶ **1.7% (1,021 personas) cambio de trabajo, escuela o domicilio**

### En promedio cuánto gastas en gasolina a la quincena (quienes dijeron usar auto)

- ▶ **44.7% + de \$1,000 pesos**
- ▶ **28.37 % entre \$700 y \$1,000 pesos**

### Quienes eran de transporte de carga comentaron que el tipo de material que trasladen es:

- ▶ **23.5% Alimentos / 19.74% Otros / 18.47% Construcción**
- ▶ **14% Productos de venta /**
- ▶ **14% Industrial / 7.6% Mobiliario**

Maptionnaire es una plataforma diseñada en Finlandia y ha sido utilizada en ejercicios de diseño urbano con enfoque en el ciclismo y en las personas.

Maptionnaire envió un correo preguntando cómo es que se había logrado que tantas personas participaran, la respuesta fue clara, dada la situación de emergencia en la avenida López Mateos, aunque el ejercicio respondía a una necesidad, la participación creció de forma orgánica.

Como datos adicionales, muchas personas se enteraron a través de mensajes de WhatsApp, carteles, periódicos, y debido a situaciones como el tráfico, tiempos de espera, cambios de planes e incluso modificaciones en sus rutinas, como cambio de escuela o de trabajo.

## Encuestas

# en territorio

Maptionnaire es una plataforma diseñada en Finlandia y ha sido utilizada en ejercicios de diseño urbano con enfoque en el ciclismo y en las personas.

Maptionnaire envió un correo preguntando cómo es que se había logrado que tantas personas participarán, la respuesta fue clara, dada la situación de emergencia en la avenida López Mateos, aunque el ejercicio respondía a una necesidad, la participación creció de forma orgánica.

Como datos adicionales, muchas personas se enteraron a través de mensajes de WhatsApp, carteles, periódicos, y debido a situaciones como el tráfico, tiempos de espera, cambios de planes e incluso modificaciones en sus rutinas, como cambio de escuela o de trabajo.



El desarrollo de esta encuesta fue un ejercicio altamente enriquecedor, desde su metodología y su diseño de la muestra, esta pluralidad metodológica resultó especialmente interesante y efectiva, particularmente en el levantamiento de encuestas en viviendas. Lograr la representatividad adecuada permitió aplicar los resultados al universo completo definido, enfrentando inicialmente el desafío de determinar ese universo: representar a toda la ciudad y el municipio en su conjunto.

Para esto, se realizó un análisis espacial, conocido como “buffer”, para delimitar las áreas de impacto en la avenida López Mateos y determinar la población en esta zona. A partir de estos datos, se definió el nivel de representatividad de la encuesta, que inicialmente estimó unas 1,321 encuestas distribuidas en más de 1,300 colonias. La delimitación fue refinada mediante el algoritmo PG at 4 y la plataforma CUHIS, empleando un muestreo estratificado que permitió diferenciar respuestas entre hombres y mujeres, entendiendo que sus dinámicas urbanas son distintas, la encuesta obtuvo un nivel de confianza del 95%, siendo operada a pie por el IEC.

Se empleó una técnica de “efecto caracol” para priorizar las colonias cercanas al centro del municipio, extendiéndose hacia las más lejanas, el equipo de campo realizó visitas puerta a puerta y observó un notable interés de la población en el tema, en especial entre quienes vivían cerca de la avenida López Mateos, asimismo fue destacable cómo la gente, aun sin depender directamente de vehículos, compartía sus experiencias sobre la dificultad de cruzar la avenida para trabajar, estudiar o realizar compras.

La encuesta en línea fue adaptada a la aplicación Memento, permitiendo un levantamiento más ágil en formato digital y presencial. Uno de los aspectos más notables fue el entusiasmo de las personas por el tema, que en muchos casos respondían con más detalles de lo solicitado, revelando su preocupación y deseos de mejorar la situación en la zona.

Los datos se recabaron en tiempo real, permitiendo ajustes inmediatos, y tanto el cuestionario digital como el presencial utilizaron las mismas preguntas para facilitar una comparativa integral.

### **La distribución y el tamaño de la muestra diseñada.**

Este diseño de muestra fue elaborado en colaboración entre el Instituto de Información Estadística y Geográfica (IIEG) y el Instituto Metropolitano de Planeación del Área Metropolitana de Guadalajara (Imeplan). A continuación,

desgloso los datos en detalle:

Distribución de colonias:

- › Guadalajara 52 colonias.
- › Tlajomulco 69 colonias.
- › Zapopan 87 colonias.

Esta selección de colonias responde al objetivo de obtener una muestra representativa por cada municipio, reflejando diversidad y variabilidad demográfica y urbana de cada área.

Tamaño de la muestra por municipio en encuestas realizadas:

- › Guadalajara 440.
- › Tlajomulco 591.
- › Zapopan 333.

Estos números de encuestas nos permitieron captar las opiniones y experiencias de los habitantes de cada municipio.

La colaboración entre el IIEG e Imeplan asegura que la muestra es estadísticamente representativa, cubriendo un total de 208 colonias en el área metropolitana y proporcionando 1,364 encuestas en total.

## Número de encuestas en viviendas



### Muestra

Establecida por IIEG + Imeplan para garantizar representatividad estadística\*

**Guadalajara:** 52 colonias  
**Tlajomulco:** 69 colonias  
**Zapopan:** 87 colonias

### Resultados

**Guadalajara:** 440  
**Tlajomulco:** 591  
**Zapopan:** 333

\*Muestreo aleatorio simple, confianza de 95%, un error relativo de 0.05, un efecto de diseño de 1.15 y una tasa de respuesta de 90%. (DIEGSPIJ - IIEG+ Imeplan)

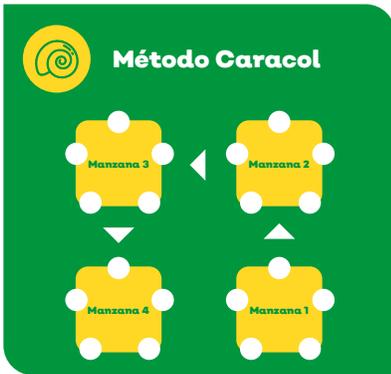
## Datos relevantes de encuesta en viviendas



# 1,326

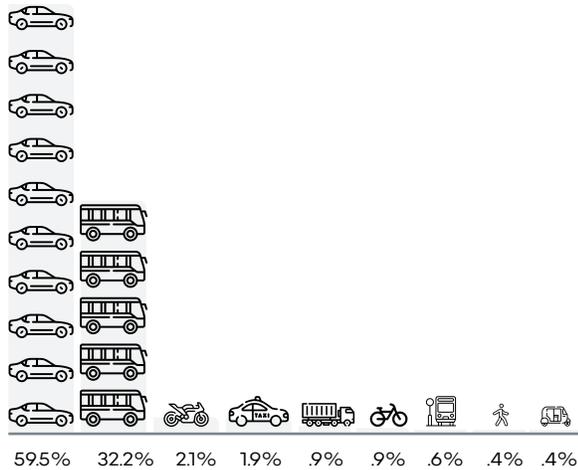
Encuestas en viviendas

 Memento Database

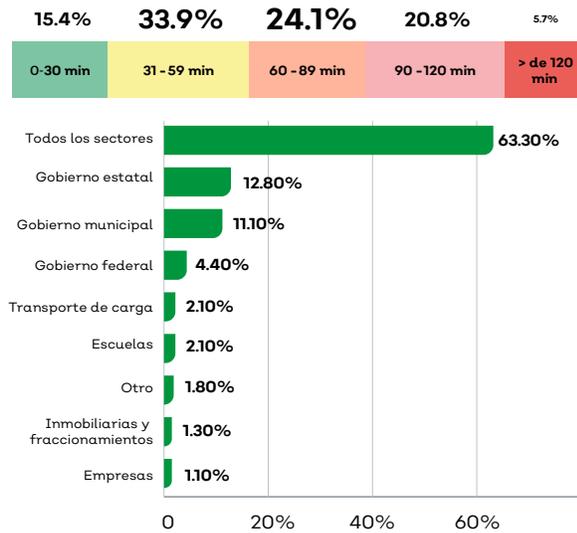


## Datos relevantes de encuesta en viviendas

### Principal medio de transporte



### Tiempo que te toma el traslado



**De acuerdo con las gráficas, se observan los siguientes datos:**

**El principal medio de transporte**

- › 59.5% usa automóvil.
- › 32.2% utiliza transporte público.
- › 2.1% opta por motocicleta.
- › 1.9% usa taxi o aplicaciones de transporte (Uber, Didi, etc.).
- › 0.9% usa bicicleta.
- › 0.6% camino.
- › 0.4% se moviliza en patineta o monopatín.
- › 0.4% emplea otro medio.

El automóvil como lo hemos visto, es con amplia diferencia el medio de transporte predominante, seguido por el transporte público.

**El tiempo que toma el traslado:**

- › 15.4% tarda entre 0 y 30 minutos.
- › 33.9% tarda entre 31 y 59 minutos.
- › 24.1% tarda entre 60 y 89 minutos.
- › 20.8% tarda entre 90 y 120 minutos.
- › 5.7% tarda más de 120 minutos.

El grupo más numeroso 33.9% invierte entre 31 y 59 minutos en su traslado diario, sin embargo, una proporción considerable el 50.6% dedica más de 1 hora a lo que destacamos problemas de movilidad y tiempos prolongados en el tránsito.

**Quiénes podríamos hacer algo para mejorar:**

- › 63.3% cree que todos los sectores pueden contribuir
- › 12.8% señala al gobierno estatal
- › 11.1% apunta al gobierno municipal.
- › 4.1% menciona al gobierno federal
- › 2.8% considera que el transporte de carga puede ser parte de la solución.
- › 2.1% señala a las escuelas.
- › 1.8% menciona a los desarrolladores inmobiliarios y fraccionamientos
- › 1.0% cree que las empresas pueden contribuir.

---

Hay una percepción generalizada de que la mejora de la movilidad requiere esfuerzos conjuntos entre el gobierno (a todos los niveles), empresas, instituciones educativas y otros actores sociales

---



# Análisis comparativo de resultados

## Cuestionario en línea y Encuesta



Diálogo por la  
**Movilidad  
Sustentable**  
de López Mateos





## Datos sociodemográficos



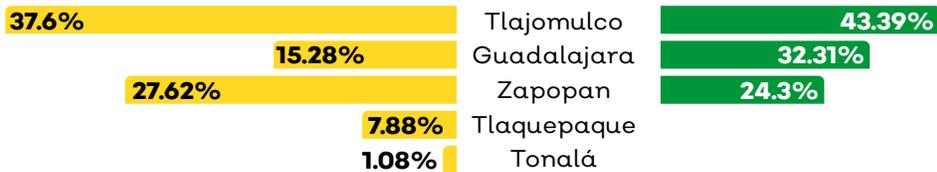
### Sexo

<b>40.2%</b>	Mujeres	<b>53.9%</b>
<b>59.1%</b>	Hombres	<b>46%</b>
<b>.07%</b>	No binario	<b>.01%</b>

### Grupos etarios

<b>38.02%</b>	27 a 39 años	<b>28.8%</b>
<b>31.8%</b>	40 a 59 años	<b>39%</b>
<b>14.4%</b>	12 a 26 años	<b>14.7%</b>

### Municipios



**3.1% Personas con discapacidad 1.51%**

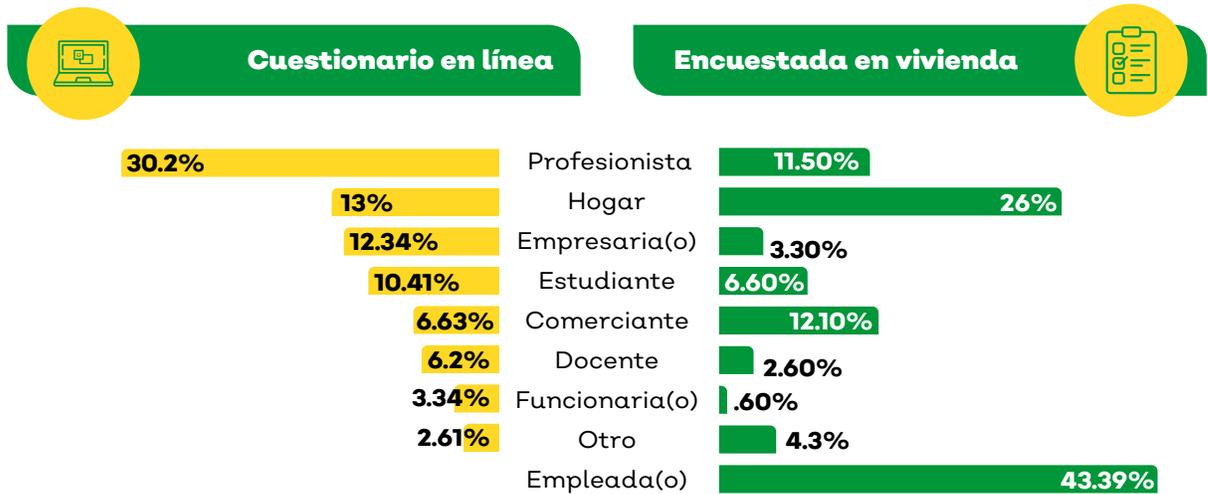
*"Yo tengo un problema visual- motriz, un transporte tipo BTS para mí sería ideal"*

En los datos sociodemográficos, la encuesta tiene una clara focalización en términos de edad, sexo y ubicación geográfica, lo que ofrece un panorama detallado de estos sectores.

Podemos observar que la muestra refleja una mayor participación de hombres en comparación con mujeres, el porcentaje de personas no binarias es casi nulo, en Tlajomulco, Guadalajara y Zapopan concentran la mayoría de las respuestas, lo que indica una mayor participación de habitantes de estas áreas, los demás municipios tienen menor representación, lo que puede influir en la generalización de los resultados para esas regiones.

destacando un comentario de una persona con discapacidad visual motriz, en tener transportes con bts para atender las diferentes necesidades.

## Ocupaciones prioritarias

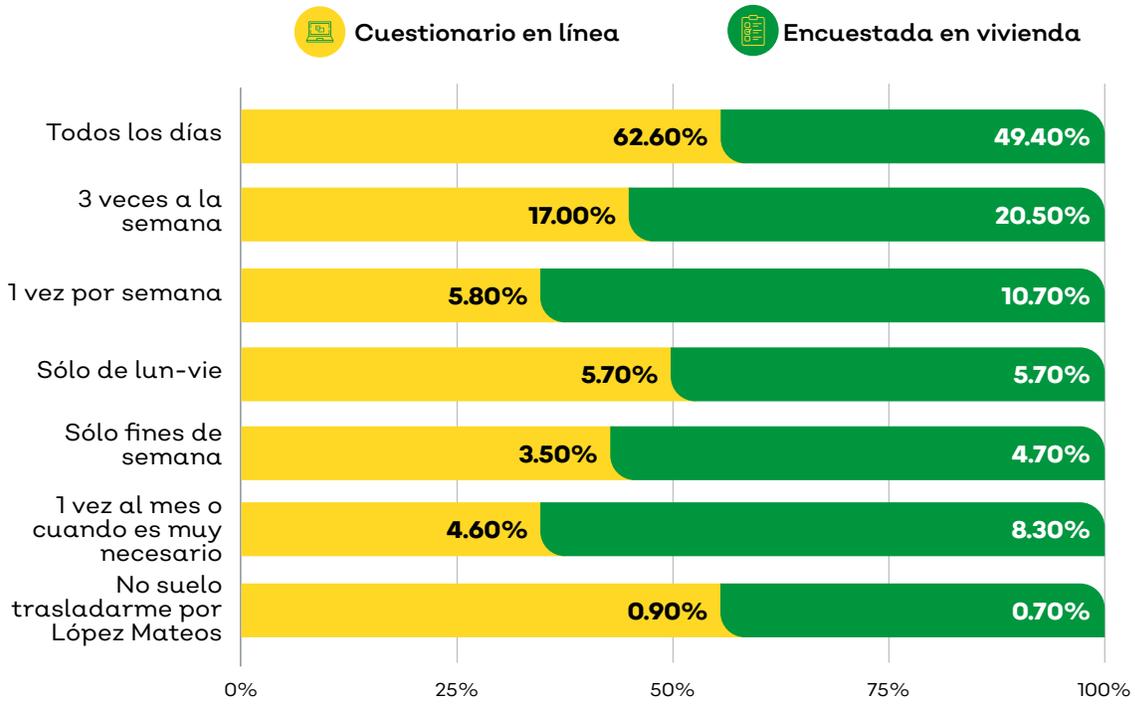


\*Otro: Jubilada, desempleada, independiente

- Profesionista es la ocupación más mencionada, con una alta proporción (cerca del 30%).
  - Las siguientes ocupaciones en importancia son Hogar, Empresario(a), Estudiante, y Comerciante.
  - Otras ocupaciones como Docente y Funcionario(a) tienen una representación menor.
  - El grupo de Otro incluye ocupaciones como jubilado, desempleado e independiente.
- También predomina la ocupación de Profesionista, aunque en menor proporción que en el cuestionario en línea.
  - En esta encuesta, Hogar tiene una representación significativa, seguida por Empresario(a), Estudiante y Comerciante.
  - Las ocupaciones de Docente y Funcionario son menos comunes, pero aún se mencionan.
  - El grupo de Otro incluye ocupaciones como jubilado, desempleado e independiente.

Las encuestas en líneas tienden a tener un porcentaje mayor de "profesionales" mientras que las encuestas en casa habitación tiene más personas que trabajan en el hogar.

## Frecuencia de uso



A continuación se muestran los datos desglosados de las categorías de frecuencia de uso junto a los porcentajes correspondientes:

### Todos los días:

- › Cuestionario en línea: 62.60%
- › Encuesta: 49.40%

### 2- 3 veces a la semana:

- › Cuestionario en línea: 17.00%
- › Encuesta: 20.50%

### 1 vez por semana:

- › Cuestionario en línea: 5.80%
- › Encuesta: 10.70%

### Solo de lunes a viernes:

- › Cuestionario en línea: 5.70%
- › Encuesta: 5.70%

**Solo fines de semana:**

- › Cuestionario en línea: 3.50%
- › Encuesta: 4.70%

**1 vez al mes o cuando es muy necesario:**

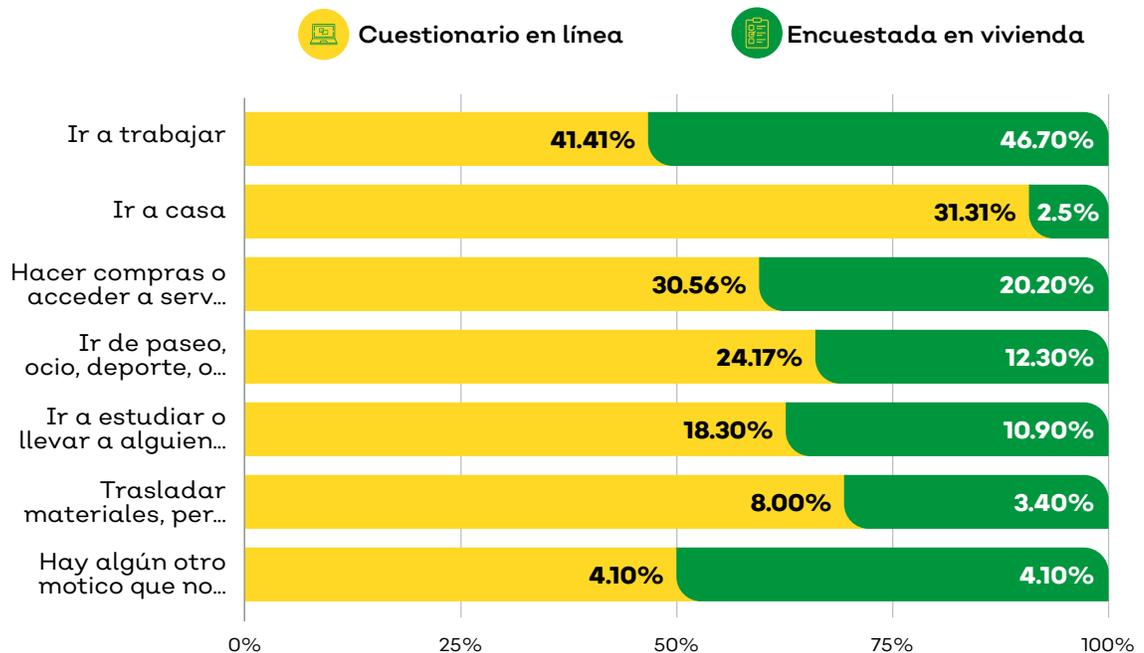
- › Cuestionario en línea: 4.60%
- › Encuesta: 8.30%

**No suele trasladarse por López Mateos:**

- › Cuestionario en línea: 0.90%
- › Encuesta: 0.70%

Se observa que, según ambos instrumentos (cuestionario en línea y encuesta) una mayor parte de las personas utiliza la vía todos los días, siendo una categoría más representada en ambos casos.

**Motivos de uso**



La siguiente tabla nos indica los motivos de desplazamiento de los participantes:

- › Ir a trabajar: 41.41% en cuestionario en línea y 46.70% en encuesta.

- › Ir a casa : 31.31% en cuestionario en línea y 31.30% en encuesta.
- › Hacer compras o acceder a servicios: 30.56% en cuestionario en línea y 20.20% en encuesta.
- › Ir de paseo, ocio, deporte o turismo: 24.17% en cuestionario en línea y 12.30% en encuesta.
- › Ir a estudiar o llevar a alguien a estudiar: 18.30% en cuestionario en línea y 10.90% en encuesta.
- › Trasladar materiales, personas o animales: 8.00% en cuestionario en línea, 3.40% en encuesta.
- › Otro motivo: 4.10% en ambos métodos.

La tabla refleja que la principal razón de desplazamiento es laboral, seguida por el retorno a casa, en ambos métodos de recolección en datos, más el cuestionario en línea muestra un porcentaje ligeramente mayor en actividades de ocio y estudios en comparación con la encuesta.

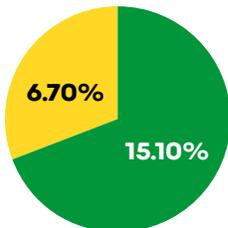
## Con base en tu experiencia consideras que la problemática



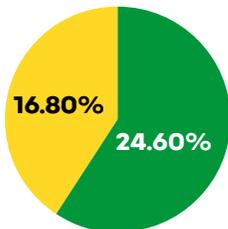
Cuestionario en línea



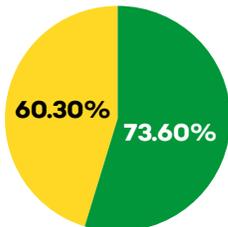
Encuestada en vivienda



... es general de toda la avenida por temas logísticos, de distancia y cultura vial



.. se da porque se atora el tráfico en algunos puntos porque no hay infraestructura adecuada.

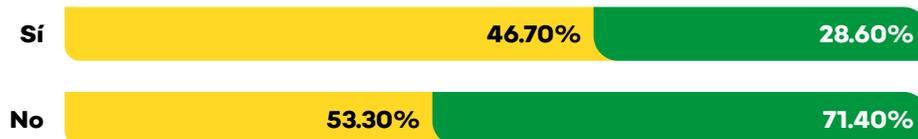


... es una mezcla entre las dos anteriores

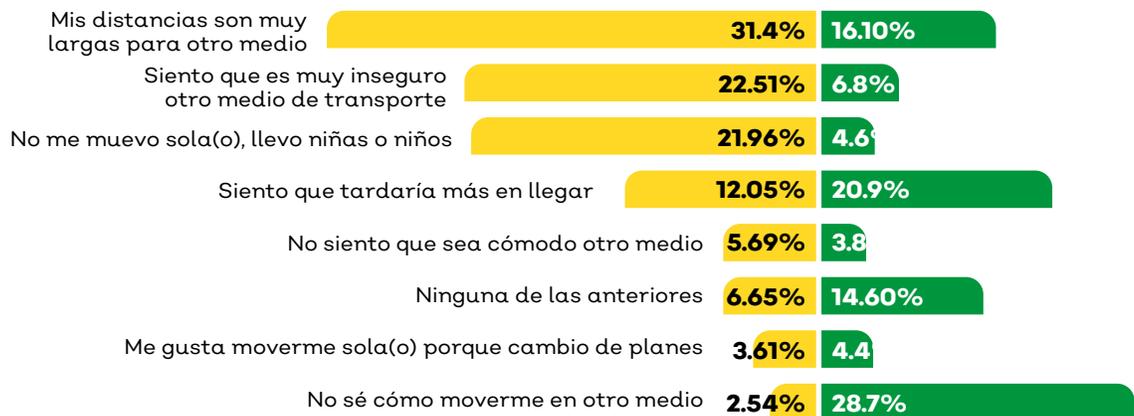
La mayoría de los participantes en ambas modalidades consideró que la problemática es una mezcla de factores generales y específicos de infraestructura, sugiriendo así que la percepción de los problemas de movilidad es compleja y requiere intervenciones integrales que aborden tanto a la infraestructura como los aspectos de cultura vial.

## Has pensado en cambiar de medio de transporte

 Cuestionario en línea
 Encuestada en vivienda



### ... y ¿porqué no?



---

La mayoría de los participantes, especialmente aquellos encuestados en persona, no consideran cambiar su medio de transporte actual, siendo la razón principal la distancia o la inseguridad percibida en otros medios, las cifras reflejan una diferencia notable en las respuestas entre los participantes del cuestionario en línea y los encuestados en persona.

La experiencia en Guadalajara consistió en establecer una buena relación con los vecinos de distintas zonas de la ciudad, para ello, se convocó a representantes de tres áreas específicas: la zona metropolitana, la zona la minerva y la zona cruz del sur, aunque estas áreas no están directamente relacionadas con el corredor de López Mateos, su interés en esta vialidad fue relevante debido a su importancia como vía de acceso desde el sur de la ciudad hacia el centro.

Se realizaron tres sesiones cada una en un recinto amplio para recibir a la cantidad de personas que nos acompañaron en este proceso, la primera reunión se llevó a cabo en el cabildo de Guadalajara, con la participación de 38 representantes vecinales, la segunda sesión se organizó en el centro de la amistad del DIF, con 32 asistentes y la última en el auditorio de la cruz verde, donde acudieron más de 38 personas.

Cada sesión contó con la representación de vecinos de distintas colonias aportando diversos puntos de vista, en total participaron 47 representantes y se formaron más de 18 mesas de trabajo.



# Resultados

## Activación en semáforos



Diálogo por la  
**Movilidad  
Sustentable**  
de López Mateos



Cruce de calles:

Sentido del vehículo: Norte  Sur

L  M  M  J  V  S  D

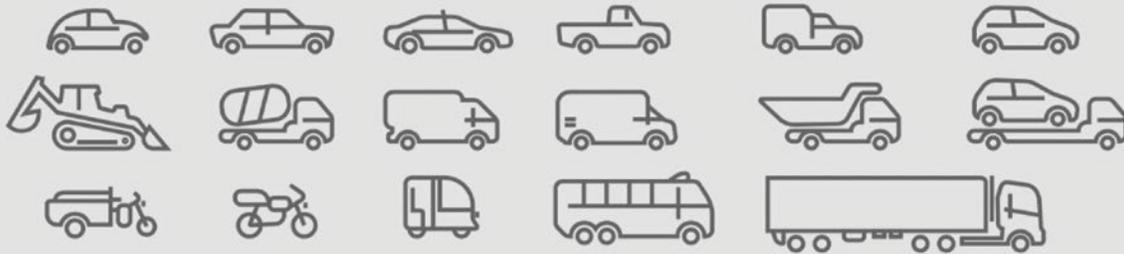
Día:  Enero 2023 Hora:

ID encuestadorx:

POR OBSERVACIÓN

Conduce: Mujer  Hombre

**Tipo de vehículo**



**# de personas**



**Destino**



**Origen**



**Tiempo**



**Idea**



# Activación de Semáforos

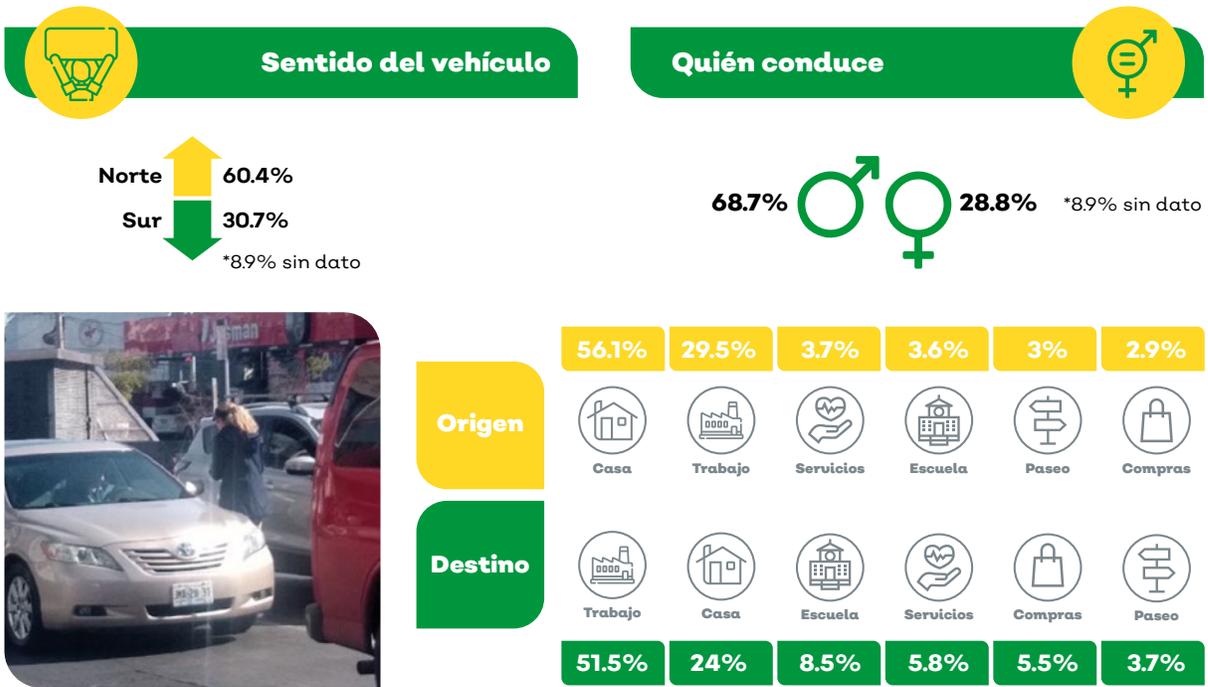
## Difusión para la participación y Resultados de la activación en semáforos

Del 19 al 27 de enero 2023 en horario de 6:45 a 21:30 horas

Coordinado por: Comisaría de Policía Vial, Blanca Minerua Magaña A.

Operado por: Héctor Belisario Llamas Enríquez, Encargado de la Dirección General Operativo de Policía Vial

Unidad	# de activaciones
Comisaría Vial	7,711
Dirección Gral. de Prevención del Delito y Dirección de Enlace Ciudadana	387
<b>TOTAL</b>	<b>8,098</b>

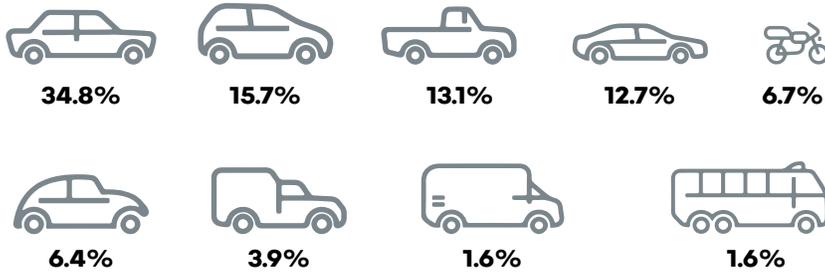


**El sentido vehicular:**

La mayoría de los vehículos se dirigen hacia el norte (60.4%), mientras que el 30.7% se desplaza hacia el sur. Un 8.9% de los vehículos no tenía datos registrados sobre su dirección. entre el género el 68.7% de los conductores son hombres, mientras que el 28.8% son mujeres. Los datos muestran que el flujo vehicular en la vialidad es predominante hacia el norte y la mayoría de los conductores son hombres, los principales orígenes y destinos están relacionados con la casa y el trabajo.



### Tipo de vehículo



### Número de personas en vehículo



### Tiempo



### Tiene una idea para mejorar la movilidad



Hablemos del tipo de vehículo, la mayor parte de los vehículos observados fueron los autos con 34.8% seguido de las camionetas 15.7% y bien, como la imagen nos muestra, esto indica un alto nivel de uso individual de transporte, los tiempos que trasladan varían con una gran proporción de usuarios en trayectos de corta duración (0-15 minutos), lo cual podría estar relacionado con el tráfico en la zona o distancias cortas, además, una mayoría significativa de los encuestados tiene ideas para mejorar la movilidad, lo cual representa una oportunidad para involucrar a la comunidad en el desarrollo de soluciones de movilidad sustentable y eficiente.

## Mesas de diálogo, Tipos de mesas

### Resultados Mesas de diálogo



### Colaboraciones para el desarrollo de las mesas





## Colegios, instituciones educativas y transportistas

62 Colegios e instituciones educativas



17 organizaciones de transportistas públicos y privados



## Organizaciones de la sociedad civil y academia

33 organizaciones de Colegios de profesionistas, empresas y cúpulas empresariales

10 organizaciones de la sociedad civil en temáticas de ciudad y movilidad

4 instituciones universitarias





## Consejos de Participación Ciudadana

Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tlajomulco de Zúñiga, COPLADEMUN y Consejo Estatal



## Mesas convocadas por instancias municipales



	Mesas	Participantes
 Gobierno de Zapopan	2	105
 Gobierno de Guadalajara	3	106
Tlajomulco	17	327

Las mesas de trabajo se organizaron de la siguiente manera:  
siendo simultáneas 3 preguntas:

1. ¿Qué problemática te ha tocado vivir en López Mateos?
2. En un mapa, Señala las principales problemáticas y que acciones crees que ayudarían a descongestionar la movilidad en la zona?
3. ¿Quiénes consideran que deberíamos ser parte de las soluciones?

Esta forma fue muy útil para recabar problemáticas y propuestas, así como de asumir las responsabilidades.

En las estatales fue una gran convocatoria de colegios de diferentes instancias donde se mostró un interés muy particular en las personas,



### Mesas convocadas por instancias municipales: Zapopan





## Mesas convocadas por instancias municipales: Guadalajara



## Mesas convocadas por instancias municipales: Tlajomulco





## Mesas convocadas por instancias municipales: Tlajomulco

Tlajomulco





## Resultados

### Fase III:

## Sistematización y análisis Imeplan





# Sistematización

La SPPC reunió los diferentes documentos de captura de información de cada una de las modalidades en bases de datos.

Dichas bases se compartieron con el equipo del Imeplan, quienes en su carácter de instancia técnica se dieron a la tarea de **procesar la información recopilada para su sistematización y análisis**.

A partir de ello, el imeplan **generó una clasificación y ponderación acorde a cada metodología**, a partir de la cual llegaron a los siguientes resultados globales ponderados.



## Retos de sistematización

- › Se analizaron alrededor de **150,000 entradas en las diferentes modalidades de participación**.
- › El proceso de homologación entre los diferentes ejercicios implicó la lectura y análisis de aproximadamente **16,000 respuestas abiertas y de formato libre de todo el ejercicio**.
- › **La escala y diversidad de las propuestas fue sumamente alta**, desde la pavimentación de una calle local hasta la construcción de un tren.

Para el análisis de la información, **se llevó a cabo un proceso de alineación con el marco legal y de planeación del AMG**, que involucró la revisión de:

- › Planes Parciales de Desarrollo Urbano de los municipios involucrados \*
- › POTmet
- › PACmetro
- › Ley de Movilidad, Seguridad Vial y Transporte del Estado de Jalisco
- › Ley para la Acción ante el Cambio Climático del Estado de Jalisco
- › Ley General de Asentamientos Humanos Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano

De manera que se pudieran **identificar requerimientos, líneas de acción y consideraciones** para la implementación de las diferentes propuestas.

\* Por el nivel de análisis requerido por las propuestas se decidió tomar los PPDU como referencia.



Con lo mencionado anteriormente, se emitió una serie de consideraciones generales para las propuestas presentadas por la ciudadanía.

## Conclusiones generales

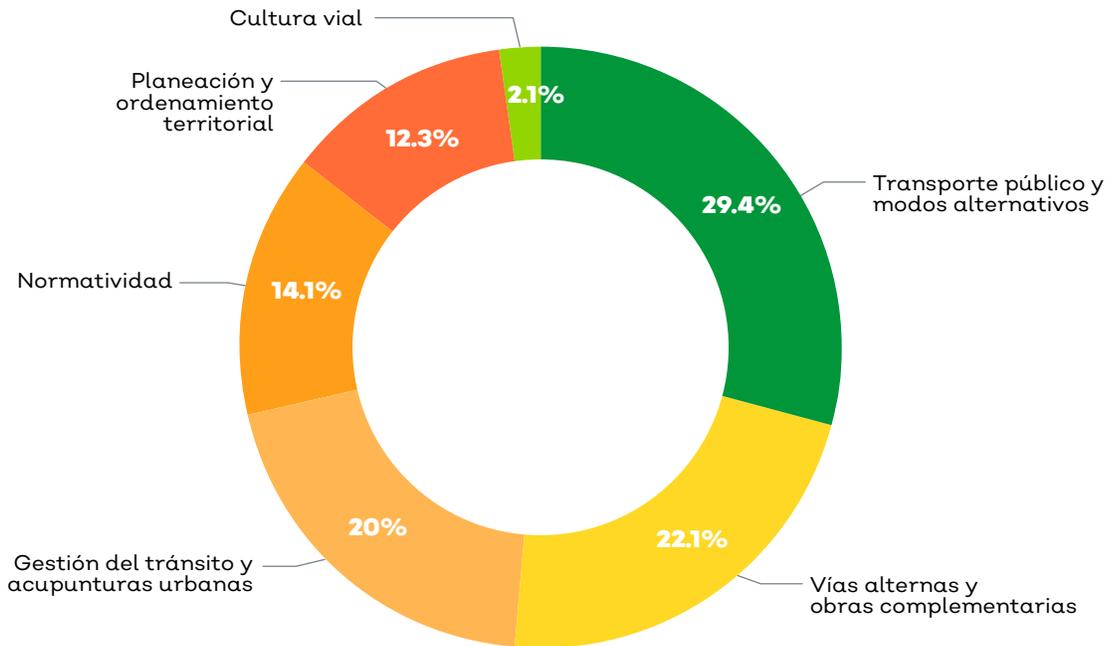
El problema de López Mateos no es exclusivo de una vialidad, **es un problema de visión de ciudad que afecta la movilidad en la zona sur del AMG.**

1. **No existe una acción única y específica que dé solución** a la suma de problemáticas.
2. **Es necesaria una propuesta integral y colectiva**, que involucre a los distintos niveles de gobierno, instituciones y ciudadanos.

#	Resultados globales ponderados	%
1	Regulación de transporte de carga pesada	12.22%
2	Mejora integral del transporte público	7.48%
3	Vías alternas	6.87%
4	Gestión de semáforos	5.28%
5	Planeación y regulación del desarrollo urbano	4.44%
6	Construcción de tren o BRT	4.01%
7	Horarios escalonados	3.70%
8	Construcción de tren	3.18%
9	Modalidad remota o híbrida en trabajo y escuela	2.82%
10	Carpool	2.77%
11	Más infraestructura para el auto	2.63%
12	Modificar la geometría vial (retornos, incorporaciones)	2.40%
13	Carril exclusivo para transporte público	2.23%
14	Vivienda más accesible cerca de centros de trabajo	2.12%
15	Segundo piso para automóviles	1.97%
16	Mayor oferta laboral cerca de centros de vivienda	1.83%
17	Acciones e infraestructura de mitigación de inundaciones	1.77%
18	Servicios más accesibles cerca de centros de vivienda	1.76%
19	Mayor monitoreo, atención y vigilancia	1.70%
20	Mejorar infraestructura vial	1.67%
<b>TOTAL</b>		<b>72.86%*</b>

\* Las 20 principales propuestas del ejercicio concentran el 73% del total de las propuestas.

### Organización de las propuestas por eje temático



Se designaron 6 categorías diferentes para agrupar todas las propuestas de los ejercicios de participación.

### Hallazgos

- › La “Regulación del Transporte de Carga Pesada” es la más relevante para los participantes del proceso de Diálogo.
- › Las personas participantes solicitaron mayor rigor en el cumplimiento de las normas en materia de movilidad, esta solicitud se encuentra entre las primeras 20 del conjunto de resultados generales.
- › “Mejora Integral del Sistema de Transporte Colectivo” es la segunda mención con más solicitudes para los participantes del Diálogo. Además, se hace hincapié en la atención al transporte para la movilidad escolar.
- › Por cada 4 propuestas tendientes a la “Mejora o Provisión del Transporte Público”, hay 1 solicitando acciones exclusivas para el uso del automóvil.
- › “Crear o habilitar vías alternas” se ubica en el tercer lugar de las propuestas más mencionadas por los participantes del proceso de Diálogo.
- › Varias de las vías alternas propuestas se encuentran contempladas en Planes Parciales y POTmet.

- › **Reconfigurar y mejorar la gestión de la infraestructura existente está dentro de las 20 principales propuestas** del proceso de Diálogo. Destacan acciones como: mejoras en la coordinación de los semáforos, señalización, ajustes geométricos en la vialidad, mantenimiento de la infraestructura para los peatones, entre otros.
- › Los participantes en el proceso de Diálogo por la Movilidad Sustentable de López Mateos hicieron hincapié en la **necesidad de fortalecer la planeación urbana y una visión metropolitana**. Esto da pie a priorizar la adopción de los instrumentos metropolitanos de planeación por parte de los municipios y autoridades involucradas.
- › También se solicitó un **mayor rigor en el cumplimiento de los instrumentos de planeación vigentes**.
- › **Para los automovilistas** que respondieron el formulario en línea, la propuesta de **“Planeación y regulación del desarrollo urbano” es la segunda más mencionada**.
- › Existió un especial interés por **transversalizar la cultura y la educación vial** entre los participantes de las mesas de diálogo, donde ocupó un **séptimo lugar de menciones**.

**Proceso y Resultados de los Diálogos  
y la Consulta por la Movilidad  
Sustentable de López Mateos**

Se permite la reproducción parcial de esta obra, siempre y cuando se cite la fuente.

**Secretaría de Planeación y Participación  
Ciudadana del Estado de Jalisco  
Dirección General de Participación Ciudadana  
Dirección de Capacitación**

Au. Magisterio 1499, colonia Miraflores, 44270  
Guadalajara, Jalisco. Noviembre 2024



## Proceso y Resultados de los Diálogos y la Consulta por la Movilidad Sustentable de López Mateos



Tlajomulco



Planeación y Participación Ciudadana

