

# Estudios Interdisciplinarios de Economía, Empresa y Gobierno

[www.revistaestudiosieeg.com](http://www.revistaestudiosieeg.com)

02

JUL-DIC 2024

ISSN: EN TRÁMITE



Ilustración generada con inteligencia artificial, por Fidel Romero



UNIVERSIDAD DE  
GUADALAJARA  
Red Universitaria de Jalisco



# **Estudios Interdisciplinarios de Economía, Empresa y Gobierno**

Estudios Interdisciplinarios de Economía, Empresa y Gobierno Año 1, No. 2, Julio-Diciembre 2024, es una publicación semestral, editada por la Universidad de Guadalajara, a través del Departamento de Economía y Ciencias Políticas y por la División de Ciencias Económicas, Empresa y Gobierno del Centro Universitario de Tonalá. Domicilio Av. Nuevo Periférico No. 555, Ejido San José Tateposco, C.P. 45425, Tonalá, Jalisco, México; Tel. 3320002300; página web <https://revistaestudiosieeg.com/index.php/eieeg>, correo electrónico [reieeg@cutonalaj.udg.mx](mailto:reieeg@cutonalaj.udg.mx), Editor responsable: Dr. Julio Santiago Hernández. Reservas de Derechos al Uso Exclusivo 04-2024-062016595700-102, ISSN: en trámite, otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de éste número: Departamento de economía y ciencias políticas, con domicilio en Av. Nuevo Periférico No. 555, Ejido San José Tateposco C.P. 45425, Tonalá, Jalisco, México, Dr. Julio Santiago Hernández. Fecha de la última modificación 12 de julio de 2024. Tamaño del archivo 2.6 MB.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad de Guadalajara.

# Sobre la revista

## 1. Objetivos

### Objetivo general

La revista será un órgano de difusión cuyo eje articulador trate temas que afecten los núcleos temáticos de mayor relevancia en la agenda pública alrededor de temas contemporáneos en economía, empresa y gobierno que puedan ser abordados desde distintos ámbitos de las ciencias, siendo sociales, naturales o exactas y de interés para la comunidad académica y del público en general.

### Objetivos Específicos.

1. Desarrollar una herramienta de difusión y divulgación de investigación de carácter interdisciplinario para el Centro Universitario a través de la División de Ciencias Económicas, Empresa y Gobierno.
2. Generar identidad y cultura institucional.
3. Generar un espacio para dar a conocer investigaciones e información de carácter académico.
4. Constituir un ámbito de debate técnico, académico y científico alrededor de temas contemporáneos en economía, empresa y gobierno.
5. Informar y actualizar sobre los temas que se llevan a cabo en el Centro Universitario y particularmente los correspondientes a la División y sus investigaciones, donde al mismo tiempo puedan interactuar docentes-estudiantes y realizar búsquedas avanzadas de temas relacionados al medio

## 2. Enfoque

La revista se orientará en los temas inherentes a economía, empresa, gobierno y disciplinas afines.

## 3. Alcance

La revista está dirigida a la comunidad académica primordialmente del Centro Universitario de Tonalá y del público en general.

## 4. Secciones de la revista

- Introducción o editorial
- Ensayo
- Artículo de investigación
- Reseñas

# Equipo editorial

### Director:

- Dr. Julio Santiago Hernández

### Consejo Editorial:

- Mtra. María Felicitas Parga Jiménez
- Mtra. Anisse Jacinta Musalem Enríquez
- Dra. Aimée Pérez Esparza
- Dr. Luis Téllez Arana
- Dr. Edgar Ricardo Rodríguez Hernández
- Dra. María Fernanda Isadora Corona Meraz
- Mtro. Carlos Macías Hernández
- Dr. Arturo Estrada Vargas



# Contenido



- 06 Introducción**  
*Consejo Editorial*
- 
- 09 Elasticidades de demanda en el transporte público convencional del Área Metropolitana de Guadalajara**  
*Roberto Ulises Estrada Meza, Laura Karina Salas Salazar, Rodolfo Barboza Rodríguez y Aldo Guillermo Díaz de Sandi Venegas*
- 
- 33 Resiliencia en Sistemas de Transporte Urbano ante Eventos Extremos**  
*Rodolfo de la Torre López*
- 
- 41 Protección social, pandemia y Sistema Único de Salud (SUS) en Brasil**  
*Marcelo Luciano Vieira, Cláudia da Silva Araújo, Mariana Andrade Lobo Silva y Cassandra White*
- 
- 53 Desplazamiento Forzado Interno en México: Un Desafío para los Objetivos de Desarrollo Sostenible y los Derechos Humanos**  
*Julio Santiago Hernández*
- 
- 85 Gestión de Desarrollo Urbano: La gentrificación “espacio revanchista” del centro histórico de Guadalajara, Jalisco**  
*José Guadalupe Ruiz Rivera*
- 
- 93 Investigación con suplementos nutricionales: ¿realmente nos dicen la verdad?**  
*Karla Patricia Vázquez Núñez*

# Introducción

La puesta en marcha de un proyecto académico es, por lo menos, desafiante. Su continuación resulta aún más retadora, ya que ahora es más crucial que nunca mantenerse vigente sin perder la continuidad. La obtención de recursos, se vuelve más relevante, dado que puede obstaculizar la reflexión colectiva sobre la realidad que nos confronta. Sin embargo, esto no significa que lo urgente de uno le quite importancia al otro.

La entrega del segundo número de la Revista de Estudios Interdisciplinarios en Economía, Empresa y Gobierno es un claro ejemplo de que estos desafíos pueden superarse. Nos llena de satisfacción haber dado voz a más colegas que han explorado diversos horizontes intelectuales.

La creación de este espacio de diálogo se presenta como una necesidad imperiosa para la comunidad del Centro Universitario de Tonalá de la Universidad de Guadalajara. Entre las funciones sustantivas de la institución se encuentran la difusión del conocimiento, la divulgación de los avances en investigación y el fomento de nuevas perspectivas para comprender la realidad en la que vivimos.

Este proyecto busca impulsar la transformación de la propia comunidad universitaria, fomentando la reflexión crítica sobre el cambio en el contexto de la comunidad. La Revista de Estudios Interdisciplinarios en Economía, Empresa y Gobierno tiene como objetivo ser un órgano de difusión cuyo eje articulador trate temas que afecten los núcleos temáticos de mayor relevancia en la agenda pública alrededor de temas contemporáneos en economía, empresa y gobierno que puedan ser abordados desde distintos ámbitos de las ciencias, siendo sociales, naturales o exactas y de interés para la comunidad académica y del público en general. Es decir, la Revista como declaración de principios, busca constituir un espacio de debate técnico, académico y científico de temáticas que atañen a nuestras comunidades desde una perspectiva interdisciplinaria.

Uno de los propósitos más ambiciosos desde el inicio es que los manuscritos publicados en la Revista reflejen un enfoque interdisciplinario en toda su extensión. La interdisciplina no es un punto de partida, sino una meta a la que aspiramos llegar por medio de la colaboración en diversos ámbitos de estudio.

La selección de grandes temáticas interconectadas como la economía, la empresa y el gobierno resulta una elección acertada, ya que brindan un marco de referencia para la reflexión sin limitarla, restringirla o excluirla. De hecho, sugieren intuitivamente una estrecha relación entre estas áreas. La economía ha analizado de forma directa temas relacionados con las decisiones empresariales y ha brindado valiosas explicaciones para comprender las decisiones gubernamentales. Por su parte, las ciencias empresariales han realizado estudios sobre la práctica gubernamental o, al menos, han adoptado sus metodologías, conceptos, técnicas o estrategias para explicar fenómenos en este ámbito.

Movida por este espíritu de transformación, la Revista como espacio de reflexión busca fomentar un cambio profundo en nosotros mismos como colaboradores, docentes de una disciplina y miembros de una comunidad mucho más amplia. Aspiramos a que este cambio se refleje en nuestro mundo. Por ello, buscamos que a lo largo de los años las publicaciones sean completamente interdisciplinarias, propongan nuevos enfoques, realicen una crítica y síntesis rigurosa de los supuestos epistemológicos, metodologías y otros elementos relevantes.

Con este desafío en mente, iniciamos el segundo número titulado “Temas actuales de investigación en gobernanza, desarrollo económico y territorial. Aproximaciones teóricas y estudios de caso”

Como algo novedoso, en este número se propuso además una sección de policy briefs que busca divulgar y difundir investigación de carácter interdisciplinario ante públicos relevantes. Dentro de este conjunto de públicos, se cuentan las tomadoras de decisiones públicas que requieren de información sistematizada de manera constante de una manera compacta y de fácil comprensión. Ante ello, la presentación de policy briefs sería un gran apoyo. Su propósito, será ofrecer conocimiento científico sólido a tomadores de decisiones en un formato accesible y fácil de utilizar. La idea es vincular la producción académica del Centro Universitario de Tonalá de la Universidad de Guadalajara con el ámbito profesional, público, social y privado.

Por último, es importante agradecer a todas las personas que de una u otra forma contribuyeron a la realización de este segundo número. Su apoyo ha sido fundamental

para su éxito. A los revisores anónimos les expresamos nuestra profunda gratitud por su valiosa lectura y sus comentarios constructivos, los cuales sin duda han permitido mejorar la calidad de los trabajos presentados.

#### Consejo Editorial

# Elasticidades de demanda en el transporte público convencional del Área Metropolitana de Guadalajara

*Demand Elasticities: An Economic Analysis of Public Transport in the Guadalajara Metropolitan Area*

Roberto Ulises Estrada Meza<sup>a</sup>, Laura Karina Salas Salazar<sup>b</sup>, Rodolfo Barboza Rodríguez<sup>c</sup> y Aldo Guillermo Díaz de Sandi Venegas<sup>d</sup>

## RESUMEN

Este artículo analiza las elasticidades de demanda del transporte público convencional en el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG). El estudio se enfoca en cómo las variaciones en las tarifas afectan el uso del servicio y los ingresos generados, ofreciendo un marco analítico para la toma de decisiones en el sector. La elasticidad de demanda mide la sensibilidad de la cantidad demandada ante cambios en el precio, un concepto crucial para formular políticas tarifarias que equilibren la generación de ingresos con la accesibilidad y equidad del sistema. Se revisan leyes económicas relevantes, como los rendimientos crecientes y decrecientes, y se presenta un análisis de estudios previos sobre transporte público en contextos similares. La pregunta de investigación central es:

<sup>a</sup> Profesor Centro Universitario de Tonalá de la Universidad de Guadalajara y Presidente del Colegio de Profesionistas de la Movilidad Urbana del Estado de Jalisco. Correo: roberto.estrada@academicos.udg.mx;  
<https://orcid.org/0000-0002-1680-5589>

<sup>b</sup> Profesora y Jefa del Departamento de Vida Saludable y Promoción de la Salud del Centro Universitario de Tlajomulco de la Universidad de Guadalajara. Correo: laura.salas@cutlajomulco.udg.mx  
<https://orcid.org/0009-0006-8656-2750>

<sup>c</sup> Profesor del Centro Universitario de Tonalá y Coordinador de Tecnologías para el Aprendizaje del Centro Universitario de Tlajomulco de la Universidad de Guadalajara. Correo: rodolfo.barboza@academicos.udg.mx  
<https://orcid.org/0009-0003-9199-4070>

<sup>d</sup> Profesor del Sistema de Universidad Virtual de la Universidad de Guadalajara y Coordinador de Vinculación del Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica de Jalisco. Correo: aldo.diazdesandi@udgvirtual.udg.mx  
<https://orcid.org/0009-0000-1660-742X>

¿Cómo afectan las variaciones en las tarifas del transporte público convencional en el AMG a la cantidad demandada y los ingresos del servicio? El objetivo general del estudio es evaluar la elasticidad-precio de la demanda del transporte público en el AMG para formular recomendaciones de políticas tarifarias eficientes y equitativas. Los resultados indican que la demanda es generalmente elástica, sugiriendo que los usuarios son sensibles a los cambios en las tarifas. Se concluye con recomendaciones para mejorar la sostenibilidad económica y accesibilidad del servicio de transporte público.

**Palabras clave:** Elasticidad de Demanda, Transporte Público, Tarifas de Transporte, Economía del Transporte, Área Metropolitana de Guadalajara.

## **ABSTRACT**

*This article analyzes the demand elasticities of conventional public transportation in the Metropolitan Area of Guadalajara (AMG). The study focuses on how fare variations affect service usage and generated revenues, providing an analytical framework for decision-making in the sector. Demand elasticity measures the sensitivity of the quantity demanded to price changes, a crucial concept for formulating fare policies that balance revenue generation with system accessibility and equity. Relevant economic laws, such as increasing and decreasing returns, are reviewed, and an analysis of previous studies on public transportation in similar contexts is presented. The central research question is: How do fare variations in conventional public transportation in the AMG affect the quantity demanded and service revenues? The general objective of the study is to assess the price elasticity of demand for public transportation in the AMG to formulate recommendations for efficient and equitable fare policies. The results indicate that demand is generally elastic, suggesting that users are sensitive to fare changes. The article concludes with recommendations to improve the economic sustainability and accessibility of the public transportation service.*

**Keywords:** *Demand elasticity, Public transport, Transport fares, Transport economics, Guadalajara Metropolitan Area.*

## INTRODUCCIÓN

El transporte público convencional, que incluye autobuses y rutas troncales, es un pilar fundamental en la estructura de las ciudades contemporáneas, proporcionando movilidad y accesibilidad a millones de usuarios diariamente. Este sistema se diferencia de otros modos de transporte público como el tren ligero, el BRT (Bus Rapid Transit) y los trolebuses, por su mayor flexibilidad y cobertura en áreas urbanas.

En el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), como en muchas otras regiones urbanas, el transporte público convencional enfrenta desafíos significativos relacionados con la demanda de servicios, la fijación de tarifas y la sostenibilidad económica. En este contexto, el análisis de las elasticidades de demanda se convierte en una herramienta importante para comprender las dinámicas del mercado y orientar la toma de decisiones en el sector.

La elasticidad de demanda, un concepto central en la economía del transporte, mide la sensibilidad de la cantidad demandada de un servicio ante cambios en su precio (Litman, 2019). En el caso del transporte público convencional, esta sensibilidad puede variar significativamente en función de factores como el nivel de ingresos de los usuarios, la disponibilidad de modos de transporte alternativos y la calidad del servicio ofrecido. Por lo tanto, un análisis detallado de las elasticidades de demanda en el AMG puede proporcionar información valiosa para la formulación de políticas tarifarias que equilibren la necesidad de generar ingresos con la accesibilidad y equidad del sistema de transporte.

Este artículo busca explorar el concepto de elasticidades de demanda en el contexto del transporte público del AMG, examinando cómo las variaciones en las tarifas pueden influir en la utilización del servicio y, por ende, en sus ingresos generados. A través de un enfoque analítico y la revisión de estudios previos, se pretende arrojar luz sobre las implicaciones económicas de las decisiones tarifarias y ofrecer recomendaciones para una gestión eficiente y socialmente responsable del transporte público convencional en el AMG.

## REVISIÓN BIBLIOGRÁFICA

La economía del transporte se centra en el estudio de cómo se movilizan personas y bienes dentro de un sistema económico, analizando los costos, beneficios y eficiencia de los diferentes modos y redes de transporte. Esta disciplina investiga las implicaciones de las políticas de transporte en la distribución de recursos, la planificación urbana y el desarrollo sostenible, buscando optimizar el uso de infraestructuras y servicios de transporte para maximizar el bienestar social y económico (Button, 2010).

En la industria del transporte, además de la regulación gubernamental, existen ciertas leyes económicas que influyen en su funcionamiento. Duque (2003) identifica varias de estas leyes, que se detallan en la Tabla 1. Estas leyes son fundamentales para entender las dinámicas de costos y beneficios en el sector del transporte público.

Tabla 1. Leyes económicas que rigen la industria del transporte

Ley Económica	Descripción
Ley de rendimientos crecientes	Los gastos no se incrementan en la misma proporción que los ingresos cuando el volumen de los negocios aumenta.
Ley de los rendimientos decrecientes	Después de cierto umbral, al adicionar un nuevo factor, la productividad decrece.
Expansión con capital fijo	Una expansión en el volumen de los envíos incrementa los gastos variables, pero tiene un efecto limitado sobre los gastos fijos, resultando en un costo medio total decreciente por unidad. No obstante, habrá un tope para la expansión.
Costos conjuntos	Costos en los que incurre la empresa al obtener más de un producto simultáneamente o al adquirir materias primas de calidades diferentes en una misma operación de compra.
Economías de alcance	Beneficios obtenidos en los procesos de producción conjunta. Es importante fortalecer la articulación entre pequeños y medianos empresarios para viabilizar económicamente su acceso a mercados de insumos y de consumo.

Costos comunes	Costos en escenarios productivos donde los productos individuales utilizan recursos comunes o servicios que se prestan a dos o más usuarios.
----------------	--

**Fuente:** Elaboración propia a partir de Duque, (2003).

La tarifa técnica y la tarifa social son conceptos clave en la economía del transporte público. Según Estrada et al. (2024), la tarifa técnica se determina calculando los costos promedio por unidad de tráfico para un servicio específico. De Rus et al. (2003) describen la tarifa social como aquella que garantiza la accesibilidad del transporte público a los niveles socioeconómicos bajos. Estrada (2023) también señala que una tarifa técnica puede ser establecida por el Estado cuando fija el precio por debajo de los costos de operación para fomentar la accesibilidad.

La estimación de la demanda de transporte público colectivo de pasajeros ha sido objeto de numerosos estudios. Litman (2019) destaca que la demanda de transporte público es influenciada por diversos factores, incluyendo la elasticidad-precio de la demanda, que mide la sensibilidad de la cantidad demandada ante cambios en el precio del servicio. Este concepto es crucial para entender cómo las variaciones tarifarias afectan la utilización del transporte público y los ingresos del servicio.

Marshall (1957) introdujo la idea de que la elasticidad-precio de la demanda puede ser elástica o inelástica, dependiendo de la sensibilidad de los usuarios a los cambios en el precio. En el caso de una demanda elástica, un pequeño cambio en el precio resulta en una gran variación en la cantidad demandada. Por el contrario, una demanda inelástica indica que las variaciones en el precio tienen un impacto menor en la cantidad demandada.

## ESTUDIOS PREVIOS EN MÉXICO Y CONTEXTOS SIMILARES

En el contexto mexicano, Díaz (2001) y AU Consultores (2007) han realizado estudios relevantes sobre la demanda de transporte público en el Área Metropolitana de Guadalajara. Estos estudios proporcionan una base sólida para entender las tendencias de movilidad y las preferencias de los usuarios en la región.

Proyecciones recientes del Colegio de Profesionistas de la Movilidad Urbana del Estado de Jalisco A. C. (COMUJ, 2024) estima que en el AMG se realizan 12.7 millones de viajes diarios, de los cuales el 55.9% se efectúan en transporte público convencional. Estos datos arrojan la importancia de analizar las elasticidades de demanda para formular políticas tarifarias efectivas que promuevan la sostenibilidad del sistema de transporte público.

Por su parte, Cervero y Golub (2007) analizaron la relación entre la infraestructura de transporte y el uso del suelo en las ciudades latinoamericanas, proporcionando información valiosa sobre cómo la disponibilidad de transporte público afecta la demanda y el desarrollo urbano. También, Cervero (2002) estudió los sistemas de transporte integrados en América Latina, destacando la importancia de la integración tarifaria y física para mejorar la eficiencia y accesibilidad del transporte público.

De igual forma, Suárez et al. (2016) realizaron un análisis del impacto de las políticas tarifarias en el uso del transporte público en la Ciudad de México, ofreciendo datos relevantes sobre cómo diferentes esquemas tarifarios pueden influir en la elasticidad de la demanda.

Guerra (2014), investigó la relación entre la expansión del metro y el uso del automóvil en la Ciudad de México, aportando datos sobre cómo las mejoras en el transporte público pueden reducir la dependencia del automóvil. Y Monzón et al. (2013) estudiaron la elasticidad-precio de la demanda de transporte público en Madrid y su relevancia para el contexto latinoamericano, brindando comparaciones útiles y lecciones aplicables.

## DATOS

El AMG es una de las regiones urbanas más grandes de México, con una población de aproximadamente 5 millones de habitantes (INEGI, 2023). El servicio de transporte público en el AMG incluye 2014 autobuses de transporte público convencional, distribuidos en 18 rutas troncales que operan bajo un modelo ruta-empresa<sup>1</sup>. Estas rutas se distinguen por ofrecer el servicio con dos tipos de vehículos: de color rojo y verde. Los vehículos rojos circulan sobre las rutas troncales, mientras que los verdes operan en rutas diametales, sirviendo en la mayoría de los casos para alimentar a las rutas troncales rojas. Adicionalmente, el

<sup>1</sup> Secretaría de Transporte del Estado de Jalisco (SETRAN). Programa General de Transporte, 2019.

servicio de transporte no convencional se compone de 3 líneas de tren ligero, con una cuarta línea en construcción en el municipio de Tlajomulco de Zúñiga, 2 líneas de BRT (Bus Rapid Transit) y 2 circuitos de trolebús.

A continuación se presenta una tabla con información relevante sobre el servicio transporte público en el AMG, excluyendo el transporte público convencional, incluyendo variables económicas y sociales que serán utilizadas para el análisis económico.

Tabla 2. Servicio de transporte público masivo

Sistema	Líneas	Km	Estaciones	Viajes persona día	Velocidad prom. de operación Km/h	Tarifa MXN	Alimentación	Operador
Mi Tren	3	46.5	48	400,000	85	9.5	Eléctrica	SITEUR
Mi Macro Calzada	1 troncal y alimentadoras	16.6	27	120,000	80	9.5	Diésel UBA	SITEUR y concesionario
Mi Macro Periférico	1 con 3 troncales y alimentadoras	41.5	42	412,000	80	9.5	Diésel UBA	SITEUR y concesionario
Trolebús	2 circuitos	34	54	6,572	50	9.5	Eléctrica	SITEUR
Tren ligero en proceso	1	21	8	106,000*	85	9.5	Eléctrica	SITEURww

\*Viajes estimados.

**Fuente:** Elaboración propia con base en información de los sitios web oficiales de los sistemas de transporte, Secretarías, Institutos de investigación, Organizaciones internacionales y publicaciones distintos medios (2024).

Tabla 3. Servicio de transporte público convencional. 18 Rutas Troncales

<b>Troncal</b>	<b>Modalidad</b>	<b>Longitud Ida y Vuelta (Km)</b>	<b>Tiempo de recorrido (Min.)</b>	<b>Frecuencia de paso en (Min.)</b>	<b>Parque vehicular</b>	<b>Vueltas programadas</b>
T01. 18 de Marzo	Troncal 01	41.3	151	6	25	7
T02. Artesanos	Troncal 02	35	128	7.1	18	8
	Alimentador 02-02	23.1	87	21.6	4	11
T03. Belisario	Troncal 03	44.9	163	6.5	25	6
T04. Lázaro Cárdenas	Troncal 04	42.4	155	3.1	50	6
	Alimentador 04-01	66.7	241	10	24	4
	Alimentador 04-02	64	231	8.2	28	4
	Alimentador 04-03	27.1	101	8.4	12	10
T05. López Mateos	Troncal 05	62.2	224	4.3	48	4
	Troncal 05 A	76.4	275	7.2	49	4
	Alimentador 05-01	59.3	214	11.9	1	5
	Alimentador 05-02	39.1	143	7.2	6	7
	Alimentador 05-03	43.8	160	10	7	6
	Alimentador 05-04	54	196	9.8	15	5
	Alimentador 05-05	24.1	90	7.5	2	11
	Alimentador 05-06	45.2	155.2	7	12	6
T06. Pablo Valdez	Troncal 06	41.2	150	5	30	7
	Alimentador 06-01	25.6	96	8	12	10
	Alimentador 06-02	36.5	134	7.9	17	7
	Alimentador 06-03	28.4	105	7	15	9
T07. Enrique Díaz de León	Troncal 07	58.6	212	3.5	60	5
	Alimentador 07-01	36.8	135	5.2	26	7
	Alimentador 07-02	36.2	133	10.2	13	7
	Alimentador 07-03	22.1	83	4.9	17	12

T08. Américas	Troncal 08	39.5	144	4.2	34	7
T09. Circunvalación	Troncal 09 Circuito 1	50.7	184	4	46	5
	Troncal 09 Circuito 2	36.3	133	3.9	34	7
T10. Mariano Otero	Troncal 10	33.6	124	4.1	30	8
	Alimentador 10-01	47.9	174	7.9	22	6
	Alimentador 10-02	23.8	89	8.1	11	11
T11. Río Nilo - Guadalupe	Troncal 11A	31.2	115	4.1	28	9
	Alimentador 11A-01	38.2	140	10	14	7
	Alimentador 11A-02	40.2	147	10.5	14	7
	Alimentador 11A-03	43	157	10.4	15	6
	Troncal 11B	35.7	131	4.7	28	8
	Alimentador 11B-01	43.7	159	14.5	11	6
	Alimentador 11B-02	15.1	58	7.3	8	17
	Alimentador 11B-03	25.5	95	7.9	12	10
T12. Vallarta	Troncal 12	43.4	158	5.9	27	6
	Alimentador 12-01	53.3	193	7.7	25	5
	Alimentador 12-02	26	97	6.1	16	10
T13. Troncal Solidaridad	Troncal 13	71.5	257	1.5	169	4
	Troncal 13 A	62.9	227	3	76	4
	Troncal 13 B	50.4	183	3.7	50	5
	Alimentador 13-01	51.1	185	6.2	30	5
	Alimentador 13-02	20.6	78	9.7	8	13
	Alimentador 13-03	29	107	6	18	9
	Alimentador 13-04	29.4	109	21.7	5	9
	Alimentador 13-05	38	139	15.5	9	7
	Alimentador 13-06	46.4	169	15.3	11	6
	Alimentador 13-07	35.3	130	11.8	11	8
	Alimentador 13-08	14.9	58	9.6	6	17
	Alimentador 13-09	29.5	109	9.1	12	9

T14. 8 de Julio	Troncal 14	55.8	202	2.4	85	5
	Alimentador 14-01	21	79	6.1	13	13
	Alimentador 14-02	56.4	204	10.2	20	5
	Alimentador 14-03	20.7	78	5.6	14	13
	Alimentador 14-04	44.7	163	6.5	25	6
	Alimentador 14-05	14.6	56	9.4	6	18
	Alimentador 14-06	26.3	98	6.1	16	10
	Alimentador 14-07	12.4	49	4.9	10	20
T15. Prolongación Alcalde	Alimentador 15-01	37.7	138	6.9	20	7
	Alimentador 15-02	29.9	111	5	22	9
	Alimentador 15-03	24.1	90	6	15	11
	Alimentador 15-04	26.7	99	8.3	12	10
	Alimentador 15-05	35.9	132	6	22	8
	Alimentador 15-06	32.6	120	5	24	8
T16. Juan Gil Preciado	Troncal 16	42.7	156	3	52	6
	Alimentador 16-01	44.1	161	5.4	30	6
	Alimentador 16-02	35.8	131	10.1	13	8
	Alimentador 16-03	35.1	129	10.7	12	8
	Alimentador 16-04	39.6	145	14.5	10	7
	Alimentador 16-05	39.3	144	8	18	7
	Alimentador 16-06	47.6	173	7.9	22	6
	Alimentador 16-07	60.6	219	12.2	18	5
T17. Patria	Troncal 17 A	55.9	202	4.4	46	5
	Alimentador 17A-01	38.4	141	3.3	42	7
	Alimentador 17A-02	44.2	161	7.3	22	6
	Alimentador 17A-03	22	82	11.8	7	12
	Troncal 17 B	32.1	118	9.1	13	8
	Alimentador 17B-01	28.7	106	9.7	11	9
T18. Washington	Troncal 18 Circuito 1	54.3	197	4.1	48	5
	Troncal 18 Circuito 2	55.5	201	4	50	5

Fuente: SETRAN, 2019.

Según estimaciones del Colegio de Profesionistas del Estado de Jalisco A. C. (COMUJ) para el año 2024, en el AMG se realizan 12.7 millones de viajes diarios, de los cuales el 55.9% (Moverse en GDL, 2022) se efectúan en transporte público convencional, es decir, aproximadamente 7.1 millones de viajes al día. La tarifa vigente para un viaje en transporte público es de \$9.50 MXN, mientras que existe una tarifa diferenciada con un descuento del 50% para niños menores de 6 años, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, personas adultas mayores, estudiantes y profesoras/es, establecida en \$4.75 MXN (SETRAN, 2024).

Tabla 4. Viajes en transporte público convencional y tarifa en el AMG

Variable	Valor	Unidad de medida
Viajes en transporte público convencional por año	2,609,861,061	Viajes anuales
Viajes en transporte público convencional por día	7,150,304	Viajes diarios
Viajes diarios por persona	2.4	Viajes diarios
Tarifa de transporte público	9.5	Pesos MXN
Media tarifa (descuento preferencial)*	4.75	Pesos MXN

Nota\*: Infantes menores de 6 años, mujeres embarazadas, personas con discapacidad, personas adultas mayores, estudiantes, profesoras/es.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del EDMD, 2007 y del COMUJ, 2024.

Tabla 5. Viajes diarios en el AMG, periodo 2001-2024.

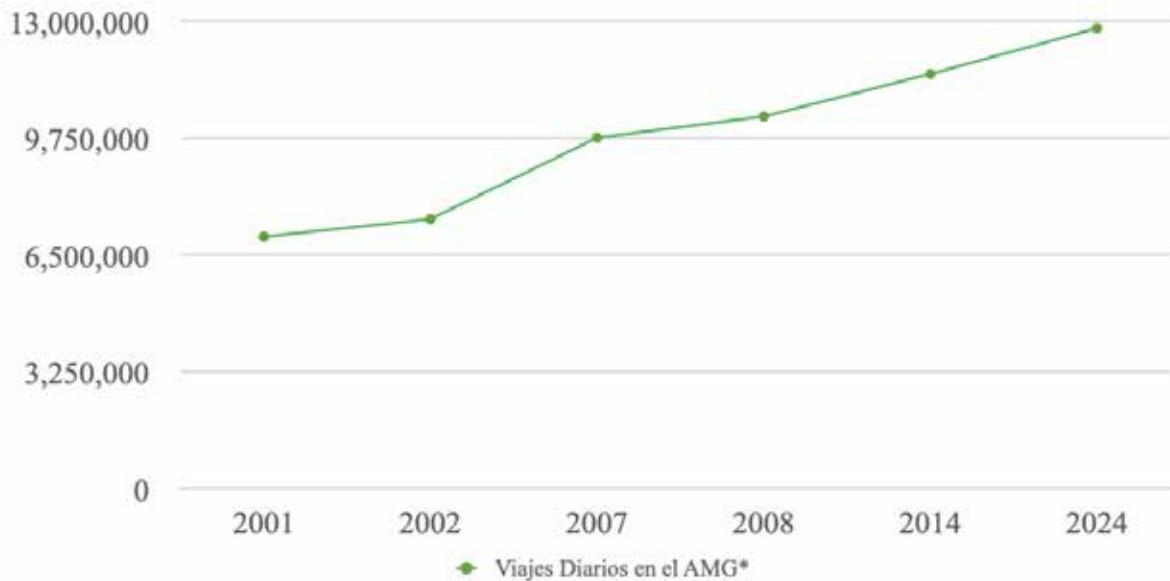
Año	Viajes Diarios*	Estudio	Responsable
2001	7,000,000	Movilidad: Una visión estratégica en la Zona Metropolitana de Guadalajara.	CEIT-ITESO.
2002	7,490,000	Viajes estimados a partir de los resultados del EDMD, 2007 y proyecciones del IMTJ, 2008-2014.	Colegio de Profesionistas de la Movilidad Urbana del Estado de Jalisco (COMUJ).
2007	9,752,652	Estudio de Demanda Multimodal de Desplazamientos (EDMD).	AU Consultores.

2008	10,338,953	Declaratoria de Necesidad y la Resolución Establecedora del Sistema Integrado de Transporte Público del Área Metropolitana de Guadalajara.	Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (IMTJ)
2014	11,523,641	Declaratoria de Necesidad y la Resolución Establecedora del Sistema Integrado de Transporte Público del Área Metropolitana de Guadalajara.	Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco (IMTJ).
2024	12,791,242	Viajes estimados a partir de los resultados del EDMD, 2007 y proyecciones del IMTJ, 2008-2014.	Colegio de Profesionistas de la Movilidad Urbana del Estado de Jalisco (COMUJ).

Nota\*: Todos los modos de transporte [A pie, bicicleta (Mi Bici y particular), motocicleta, transporte público convencional, transporte particular (automóvil), transporte masivo (Tren ligero y BRT), transporte escolar, transporte de personal, taxi, empresas de redes de transporte (Uber, Didi, In Drive, etc.) y mototaxis (transporte comunitario)].

**Fuente:** Elaboración propia a partir de COMUJ, 2024.

Gráfico 1. Tendencia de los viajes diarios en el AMG, periodo 2001-2024.



Nota\*: Todos los modos de transporte [A pie, bicicleta (Mi Bici y particular), motocicleta, transporte público convencional, transporte particular (automóvil), transporte masivo (Tren ligero y BRT), transporte escolar, transporte de personal, taxi, empresas de redes de transporte (Uber, Didi, In Drive, etc.) y mototaxis (transporte comunitario)].

**Fuente:** Elaboración propia a partir de COMUJ, 2024.

El AMG enfrenta varios desafíos relacionados con la sostenibilidad económica de su sistema de transporte público. Según Estrada et al. (2024), los costos operativos del transporte convencional son elevados, alcanzando \$28.10 pesos MXN por kilómetro recorrido. Además, la demanda de servicios de transporte varía considerablemente debido a factores económicos y demográficos.

Un problema adicional es el sistema de recaudo implementado para el transporte convencional, que no ofrece cambio cuando la tarifa se paga en efectivo. Esto genera un impacto negativo en la economía familiar de los usuarios, ya que por cada tarifa pagada con una moneda de \$10.00 pesos MXN, el servicio de transporte no devuelve el cambio correspondiente de \$0.50 pesos MXN.

Tabla 6. Factores económicos relacionados con el servicio de transporte público convencional en el AMG

<b>Variable</b>	<b>Valor</b>	<b>Unidad de medida</b>
Cambio sin retorno por viaje.	.50	Pesos MXN
Viajes diarios por persona.	2.4	Viajes diarios
Cambio sin retorno por número de viajes promedio por persona	1.2	Pesos MXN
Costo por viajes promedio por persona jefe de familia	22.8	Pesos MXN
Costo por viajes promedio por persona integrante de familia	11.4	Pesos MXN
Gasto diario familiar en transporte público	70.8	Pesos MXN
Salario mínimo diario vigente 1 Jefe de familia	248.93	Pesos MXN
Salario mínimo diario vigente 2 Jefes de familia	497.86	Pesos MXN
Proporción del gasto diario familiar en transporte público sobre los ingresos familiares diarios	14.2%	Porcentaje

**Fuente:** Elaboración propia a partir de el EDMD, 2007; CONASAMI, 2024; ENIGH, 2022;

La tabla muestra varios aspectos económicos del impacto del transporte público en los hogares del AMG. El cambio sin retorno por viaje, que es de \$0.50 MXN, genera un costo adicional diario significativo para los usuarios. En promedio, una persona realiza 2.4 viajes diarios, lo que resulta en un cambio sin retorno total de \$1.20 MXN por día.

El costo promedio por viajes para un jefe de familia es de \$22.8 MXN y para otros integrantes de la familia es de \$11.4 MXN, lo que lleva a un gasto diario familiar en transporte público de \$70.8 MXN. Este gasto representa un 14.2% del ingreso diario de las familias, considerando un salario mínimo diario de \$248.93 MXN para un jefe de familia y \$497.86 MXN para dos jefes de familia.

Estos datos exponen el peso económico que representa el transporte público para los hogares, especialmente aquellos de menores ingresos, destacando la necesidad de políticas tarifarias que consideren la equidad y accesibilidad para mejorar la sostenibilidad económica de las familias en el AMG.

Por otra parte, la estimación de la demanda y la elasticidad-precio de la demanda son esenciales para formular políticas tarifarias que equilibren la necesidad de ingresos con la accesibilidad y la equidad del sistema.

## METODOLOGÍA

Para analizar la elasticidad-precio de la demanda en el AMG, se empleó un enfoque cuantitativo basado en datos históricos y registros administrativos. Los datos se obtuvieron de diversas fuentes, incluyendo informes del Colegio de Profesionistas de la Movilidad Urbana del Estado de Jalisco A.C. (COMUJ), la Secretaría de Transporte del Estado de Jalisco (SETRAN), y el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI).

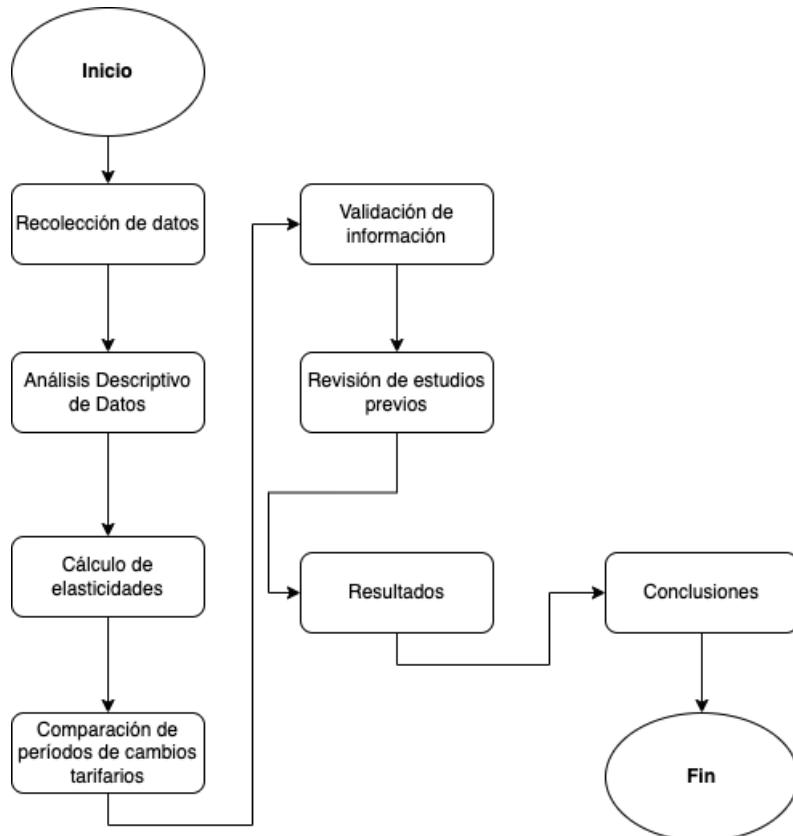
Se recopiló información sobre el número de viajes diarios, tarifas vigentes y características del servicio de transporte público en el AMG, incluyendo detalles sobre rutas, frecuencias y modalidades de transporte. Además, se obtuvieron datos socioeconómicos de los usuarios, tales como nivel de ingresos y ocupación, a partir de bases de datos públicas proporcionadas por el INEGI, la ENIGH (Encuesta Nacional de Ingreso y Gasto de los Hogares) y la Comisión Nacional de Salarios Mínimos (CONASAMI).

Se realizó un análisis descriptivo de los datos para identificar patrones y tendencias en el uso del transporte público, así como la distribución de los ingresos de los usuarios y su comportamiento de viaje.

Para calcular las elasticidades, se utilizaron las variaciones en las tarifas y los cambios correspondientes en la cantidad demandada, observando los cambios históricos en las tarifas y su impacto en el número de viajes realizados. Se empleó un caso hipotético para modelar cambios en precio y cantidades de demanda de viajes. Por consiguiente, se compararon diferentes períodos de cambios tarifarios con los datos de uso del servicio para identificar cómo los usuarios ajustaron su comportamiento ante variaciones en los precios.

Para validar la información, se empleó la triangulación de datos, comparando los resultados obtenidos de diferentes fuentes y métodos para validar la consistencia de los hallazgos. Y por último, se revisaron estudios previos sobre elasticidad de demanda en contextos similares para contrastar los resultados obtenidos y contextualizar los hallazgos dentro del marco teórico existente.

Gráfico 2. Diagrama de la metodología



**Fuente:** Elaboración propia.

## RESULTADOS

Los resultados del análisis muestran que la elasticidad-precio de la demanda en el AMG varía en función del nivel de ingresos de los usuarios y la disponibilidad de alternativas de transporte. En general, se encontró que la demanda es elástica, lo que indica que los usuarios son sensibles a los cambios en las tarifas. Un aumento del 10% en la tarifa resulta en una disminución del 15% en la cantidad de viajes, lo que sugiere que los usuarios buscan alternativas o reducen su uso del transporte público ante incrementos tarifarios.

En el contexto específico del mercado de transporte público del AMG, la elasticidad-precio de la demanda refleja la sensibilidad de la cantidad demandada del servicio (es decir, viajes diarios) ante variaciones en el precio de la tarifa. Se define como elástica cuando la variación porcentual de la cantidad demandada es mayor que la variación porcentual del precio; esto implica una alta sensibilidad de los usuarios a los cambios en la tarifa. Por contraste, se considera inelástica si la cantidad demandada experimenta una variación porcentual relativamente menor en respuesta a cambios en el precio, indicando una baja sensibilidad a las variaciones tarifarias. Para ilustrar el concepto de elasticidad de la demanda en el contexto del transporte público, consideremos el siguiente ejemplo hipotético:

Supongamos que en el AMG, el precio actual de un viaje en transporte público es de \$10.00 MXN y a ese precio, los datos muestran que se realizan aproximadamente 100,000 viajes diarios. La autoridad de transporte decide aumentar la tarifa en un 10%, llevando el precio del viaje a \$11.00 MXN.

### Caso de demanda elástica:

Después del incremento en la tarifa, se observa que el número de viajes disminuye un 15%, es decir, a 85,000 viajes diarios. La cantidad demandada ha variado en una mayor proporción (15%) que el cambio en el precio (10%). Esto indica una demanda elástica; los usuarios son sensibles al aumento de precio y algunos han dejado de usar el servicio o lo usan con menor frecuencia.

Cálculo de elasticidad en este caso:

$$\text{Elasticidad} = \frac{\% \text{ de cambio en la cantidad demandada}}{\% \text{ de cambio en el precio}} = \frac{-15\%}{10\%} = -1.5$$

El valor absoluto de la elasticidad es mayor que 1, lo que confirma que la demanda es elástica.

### **Caso de demanda inelástica:**

En un escenario alternativo, el aumento del 10% en la tarifa resulta en una disminución del número de viajes de solo un 5%, a 95,000 viajes diarios. Aquí, la cantidad demandada varía en una menor proporción (5%) que el cambio en el precio (10%). Esto señala una demanda inelástica; los cambios en el precio tienen un impacto relativamente pequeño en la cantidad demandada, lo que sugiere que los usuarios no tienen muchas alternativas al transporte público y continúan usándolo a pesar del aumento en la tarifa.

Cálculo de elasticidad en este caso:

$$\text{Elasticidad} = \frac{\% \text{ de cambio en la cantidad demandada}}{\% \text{ de cambio en el precio}} = \frac{-5\%}{10\%} = -0.5$$

El valor absoluto de la elasticidad es menor que 1, lo que confirma que la demanda es inelástica.

En este sentido, la siguiente tabla proporciona una visión general de los diferentes tipos de demanda y cómo cada uno responde a los cambios en el precio, con ejemplos aplicados al contexto del transporte público.

Tabla 7. Diferentes tipos de demanda y cómo cada uno responde a los cambios en la tarifa de transporte

Tipo de Demanda	Descripción	Valor de Elasticidad	Ejemplo en Transporte Público
Demanda Elástica	La cantidad demandada es muy sensible a cambios en el precio.	Mayor que 1	Si el precio del boleto aumenta en un 10% y la demanda disminuye en un 20%.
Demanda Inelástica	La cantidad demandada es poco sensible a cambios en el precio.	Menor que 1	Si el precio del boleto aumenta en un 10% y la demanda disminuye en un 5%.
Demanda Unitaria	La cantidad demandada cambia en la misma proporción que el precio.	Igual a 1	Si el precio del boleto aumenta en un 10% y la demanda disminuye en un 10%.
Demanda Perfectamente Elástica	La cantidad demandada es infinitamente sensible a cambios en el precio.	Infinito	Un pequeño aumento en el precio hace que la demanda caiga a cero.
Demanda Perfectamente Inelástica	La cantidad demandada no cambia en absoluto en respuesta a cambios en el precio.	Cero	Aunque el precio del boleto aumente, la demanda permanece constante.

*Fuente:* elaboración propia a partir de Litman, (2019).

La tabla ilustra cómo la demanda en el transporte público puede ser clasificada según su sensibilidad al precio en elástica, inelástica, unitaria, perfectamente elástica o perfectamente inelástica. Entender estas categorías es crucial para los planificadores de transporte y los responsables de la formulación de políticas al diseñar tarifas y evaluar los impactos en la demanda.

En el contexto del transporte público, entender las diferentes formas de elasticidad es esencial para la formulación de políticas y la toma de decisiones estratégicas. La siguiente tabla presenta un resumen de los principales tipos de elasticidad y sus implicaciones en

el ámbito del transporte público, proporcionando ejemplos prácticos para ilustrar cada concepto.

Tabla 8. Tipos de elasticidad más relevantes en el análisis económico del transporte público

<b>Tipo de Elasticidad</b>	<b>Descripción</b>	<b>Ejemplo en Transporte Público</b>
Elasticidad-precio de la demanda	Mide cómo la cantidad demandada de un servicio responde a cambios en su precio.	Si el precio de la tarifa aumenta en un 10% y la demanda disminuye en un 15%, la elasticidad-precio es -1.5.
Elasticidad-ingreso de la demanda	Mide cómo la cantidad demandada de un servicio responde a cambios en el ingreso de los consumidores.	Si el ingreso promedio de los usuarios aumenta en un 5% y la demanda de viajes aumenta en un 3%, la elasticidad-ingreso es 0.6.
Elasticidad cruzada de la demanda	Mide cómo la cantidad demandada de un servicio responde a cambios en el precio de otro servicio relacionado.	Si el precio del combustible para automóviles aumenta en un 10% y la demanda de transporte público aumenta en un 4%, la elasticidad cruzada es 0.4.
Elasticidad de la oferta	Mide cómo la cantidad ofrecida de un servicio responde a cambios en su precio.	Si el precio de la tarifa aumenta en un 10% y la oferta de viajes aumenta en un 8%, la elasticidad de la oferta es 0.8.
Demandas Perfectamente Inelásticas	La cantidad demandada no cambia en absoluto en respuesta a cambios en el precio.	Cero

**Fuente:** elaboración propia a partir de Litman, (2019).

Así las cosas, La tabla resume cómo las diferentes elasticidades afectan la demanda y la oferta en el transporte público, esencial para la toma de decisiones.

En función de lo anterior, el efecto precio generado por una disminución en la tarifa provoca una caída en los ingresos totales del transportista. Sin embargo, también hay un efecto cantidad; es decir, un incremento en la tarifa que causa una disminución en la cantidad demandada. Esto significa que el ingreso proviene de un número menor de boletos vendidos. Por lo tanto, el efecto cantidad generado por un aumento en la tarifa provoca una disminución del ingreso total.

En este contexto, el efecto de la elasticidad de la demanda de transporte público en la tarifa del AMG permite plantear que si aumenta la tarifa y el ingreso total del transportista disminuye, la elasticidad de la demanda es elástica; entonces, si disminuye la tarifa y el ingreso total del transportista aumenta, la elasticidad de la demanda es elástica. Asimismo, si la tarifa aumenta y los ingresos totales del transportista aumentan, la elasticidad de la demanda es inelástica. En este tenor, si la tarifa disminuye y los ingresos totales del transportista disminuyen, la elasticidad de la demanda es inelástica. Sin embargo, ¿por qué varía la demanda, aun teniendo una tarifa acorde a los niveles económicos?. La respuesta resume que existen varios factores que determinan si la demanda de transporte es elástica o inelástica en cierto rango de precios. Por ejemplo: los servicios que representan una parte significativa del presupuesto de los usuarios suelen tener una demanda elástica, porque cualquier variación en la tarifa tiene un impacto mayor en el gasto general de los usuarios. En cambio, los que constituyen una pequeña parte de su presupuesto suelen tener una demanda inelástica, toda vez que el impacto que genera en la variación en la tarifa de este servicio tiene un efecto menor en sus gastos generales.

Es relevante destacar que los servicios con una amplia gama de sustitutos tienden a presentar una demanda elástica. Esto se debe a que, ante un incremento en el precio, los usuarios pueden optar fácilmente por alternativas como caminar, utilizar taxi, Uber, tren ligero, entre otros. Por el contrario, servicios con limitadas opciones de sustitución tienden a evidenciar una demanda inelástica; los consumidores, enfrentando escasez de alternativas, mantienen su nivel de uso a pesar de los aumentos de precios. Factores adicionales como la calidad del servicio, el confort, la integración de tecnología avanzada y la tasa de motorización inciden directamente en la elasticidad de la demanda. Es importante señalar que la elasticidad varía con el tiempo. Los usuarios, denominados clientes en el nuevo

modelo de transporte, necesitan tiempo para ajustarse a las modificaciones tarifarias, lo que implica que la respuesta en la demanda se intensifica a largo plazo, siendo más elástica que en el corto plazo.

Además, el concepto de elasticidad de la demanda está intrínsecamente vinculado al de costo de oportunidad en el análisis económico del transporte público. Cuando los servicios de transporte presentan una demanda elástica debido a la presencia de numerosos bienes sustitutos, el costo de oportunidad de optar por un servicio alternativo ante un aumento de tarifa es relativamente bajo. Esto se debe a que el usuario puede cambiar al modo de transporte sustituto con un impacto económico mínimo, lo cual refleja una alta sensibilidad al precio del servicio original.

En contraste, en el caso de una demanda inelástica, donde existen pocos sustitutos, el costo de oportunidad de no usar el servicio se incrementa, puesto que las alternativas no son convenientes o directamente disponibles. Este costo puede no ser solamente económico sino también de tiempo, confort y eficiencia. Por lo tanto, los usuarios podrían estar dispuestos a absorber el aumento en la tarifa en lugar de incurrir en un costo de oportunidad más alto al elegir una alternativa menos favorable. Asimismo, la elasticidad temporal de la demanda subraya que el costo de oportunidad puede variar con el tiempo; a corto plazo, los usuarios tienen menos capacidad de adaptarse a cambios tarifarios, mientras que a largo plazo, la capacidad de adaptación aumenta, permitiendo una respuesta más elástica ante los cambios en la tarifa y, por ende, un ajuste en el costo de oportunidad asociado a la elección de diferentes modos de transporte.

## CONCLUSIONES

El análisis de las elasticidades de demanda en el transporte público del AMG revela la compleja interacción entre tarifas, demanda y sostenibilidad económica. La sensibilidad de los usuarios a los cambios en las tarifas es un factor crítico que debe considerarse en la formulación de políticas tarifarias equitativas y eficientes. Las leyes económicas que rigen la industria del transporte, como los rendimientos crecientes y decrecientes, y las economías de alcance, proporcionan un marco teórico para comprender y gestionar los

desafíos asociados al sistema de transporte público. La colaboración entre pequeños y medianos empresarios, así como la consideración de los costos conjuntos y comunes, son aspectos fundamentales para lograr una gestión eficiente y socialmente responsable del transporte público en la región.

Es imperativo que las autoridades de transporte y los responsables de la formulación de políticas adopten un enfoque basado en evidencia y análisis económico para equilibrar las necesidades de generación de ingresos con la accesibilidad y equidad del sistema de transporte. La implementación de estrategias tarifarias que reflejen la elasticidad de la demanda puede mejorar la utilización del servicio y garantizar la sostenibilidad financiera del sistema de transporte público en el AMG.

Asimismo, la inversión en infraestructura de transporte y la mejora de la calidad del servicio son esenciales para aumentar la eficiencia del sistema y satisfacer las expectativas de los usuarios. En última instancia, el objetivo es fomentar un sistema de transporte público que sea económicamente viable, socialmente inclusivo y ambientalmente sostenible, contribuyendo al desarrollo integral del AMG.

## REFERENCIAS

- AU Consultores (2007). Estudio de Demanda Multimodal de Desplazamientos de la Zona Metropolitana de Guadalajara. Gobierno del Estado de Jalisco. Guadalajara. México.
- Button, K. (2010). Transport Economics. Edward Elgar Publishing.
- Cervero, R. (2002). Built environments and mode choice: Toward a normative framework. *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 7(4), 265-284.
- Cervero, R., & Golub, A. (2007). Informal transport: A global perspective. *Transport Policy*, 14(6), 445-457.
- COMUJ. (2024). Viajes diarios en el Área Metropolitana de Guadalajara. Estadísticas. Colegio de Profesionistas de la Movilidad Urbana del Estado de Jalisco A. C. <https://comuj.org/estadisticas/>
- De Rus, G., Campos, J., & Nombela, G. (2003). Economía del transporte. Antoni Bosch.

- Díaz, R. (Coord.) (2001) “Movilidad: Una visión estratégica en la Zona Metropolitana de Guadalajara”. CEIT/Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente. Guadalajara.
- Duque, G. (2003). Leyes económicas del transporte. Introducción a la Economía del Transporte. Colombia: Universidad Nacional de Colombia sede Manizales.
- ENIGH (2022). Encuesta Nacional de Ingreso Gasto de los Hogares, Nueva Serie INEGI. México. <https://www.inegi.org.mx/programas/enigh/nc/2022/>
- Estrada, R. (2023). Caracterización de la tarifa técnica, justa y sostenible del transporte público en la metrópoli de Guadalajara, México. Caso: Troncal 05. López Mateos [Tesis doctoral, Universidad de Guadalajara]. [https://www.academia.edu/111273354/Caracterizaci%C3%B3n\\_de\\_la\\_tarifa\\_t%C3%A9cnicaJusta\\_y\\_sostenible\\_del\\_transporte\\_p%C3%BAblico\\_en\\_la\\_metr%C3%B3poli\\_de\\_Guadalajara\\_M%C3%A9xico\\_Caso\\_Troncal\\_05\\_L%C3%BCpez\\_Mateos?uc-sbw=18831866](https://www.academia.edu/111273354/Caracterizaci%C3%B3n_de_la_tarifa_t%C3%A9cnicaJusta_y_sostenible_del_transporte_p%C3%BAblico_en_la_metr%C3%B3poli_de_Guadalajara_M%C3%A9xico_Caso_Troncal_05_L%C3%BCpez_Mateos?uc-sbw=18831866)
- Estrada, R., González, M., Asprilla, Y., Soto, M., & Manjarrez, G. (2024). Caracterización de tarifas del transporte público metropolitano: Entre lo técnico, lo social y lo justo. *Acta Universitaria. Multidisciplinary Scientific Journal*, 34, 1-15. <https://doi.org/10.15174/au.2024.4038>
- Guerra, E. (2014). Mexico City's suburban land use and transit connection: The effects of the Line B Metro expansion. *Transport Policy*, 32, 105-114.
- INEGI. (2020). Censo de Población y Vivienda. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. México.
- IMTJ. (2016). Declaratoria de Necesidad y la Resolución Establecedora del Sistema Integrado de Transporte Público del Área Metropolitana de Guadalajara. Periódico Oficial del Estado de Jalisco. [https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/DOCUMENTO\\_TECNICO\\_SITP-AMG\\_V\\_FINAL.pdf](https://transparencia.info.jalisco.gob.mx/sites/default/files/DOCUMENTO_TECNICO_SITP-AMG_V_FINAL.pdf)
- IMTJ. (2018). Dictamen final para la aprobación de las tarifas técnicas del servicio de transporte de pasajeros colectivo para las Rutas-Empresa del Área Metropolitana de Guadalajara y del Sistema Integrado de la Ciudad de Puerto Vallarta. Instituto de Movilidad y Transporte del Estado de Jalisco. IMTJ-532/2018/DND. Gobierno de Jalisco

- Jalisco Cómo Vamos. (2022). Transporte Público. Moverse en GDL. Observatorio Ciudadano. <https://jaliscocomovamos.org/proyectos/movilidad-y-medio-ambiente/moverse-en-guadalajara/>
- Litman, T. (2019). Transportation Elasticities: How Prices and Other Factors Affect Travel Behavior. Victoria Transport Policy Institute. Recuperado de <https://www.vtpi.org/elasticities.pdf>
- Marshall, A. (1957) Principios de Economía. Ed. Aguilar, España. Pág. 90
- Monzón, A., Hernández, S., & Cascajo, R. (2013). Quality of bus services performance: Benefits of real-time passenger information systems. *Transport Research Procedia*, 6, 434-445.
- Suárez, M., Delgado, G., & Chávez, R. (2016). Impacto de las políticas tarifarias en el uso del transporte público en la Ciudad de México. *Revista de Transporte y Territorio*, 10, 85-102.
- SETRAN. (2019). Programa General de Transporte. Secretaría de Transporte del Estado de Jalisco. <https://setrans.jalisco.gob.mx/acerca/programas/busqueda>

# Resiliencia en Sistemas de Transporte Urbano ante Eventos Extremos

## *Resilience of Urban Transportation Systems to Extreme Events*

Rodolfo de la Torre López<sup>a</sup>

### RESUMEN

Este artículo analiza el estado del arte en resiliencia de sistemas de transporte urbano, enfocándose en sus dimensiones y metodologías de medición. Se utiliza un enfoque de revisión sistemática de literatura en Scopus y Web of Science, con herramientas de análisis en R, para establecer un marco conceptual actualizado. Además, se presentan las tendencias observadas en la literatura reciente y se destacan los enfoques metodológicos más empleados, subrayando áreas clave en el estudio de la resiliencia en transporte.

**Palabras clave:** Resiliencia, transporte, precipitaciones, desastres, bibliometrix.

### ABSTRACT

*This article analyzes the state of the art in resilience of urban transportation systems, focusing on its dimensions and measurement methodologies. It uses a systematic literature review*

<sup>a</sup> Profesor Centro Universitario de Tonalá de la Universidad de Guadalajara. Correo: rodolfo.delatorre@academicos.udg.mx

*approach in Scopus and Web of Science, with analysis tools in R, to establish an updated conceptual framework. In addition, trends observed in recent literature are presented and the most commonly used methodological approaches are highlighted, underlining key areas in the study of transportation resilience.*

**Keywords:** Resilience, transport, rainfall, disasters, bibliometrix.

## INTRODUCCIÓN

La resiliencia de los sistemas de transporte urbano ha cobrado relevancia ante eventos extremos como huracanes, terremotos e inundaciones, que generan altos costos económicos y sociales en las ciudades. Los efectos de estos eventos van más allá de la simple interrupción del servicio de transporte: afectan la economía local, el bienestar de los ciudadanos y la infraestructura misma de la ciudad. En contextos urbanos, el impacto de estas disrupciones puede ser devastador, dado que los sistemas de transporte juegan un rol fundamental en la conectividad y la movilidad de la población. Por ello, estudiar la resiliencia en el transporte urbano es crucial para preparar a las ciudades ante posibles desastres naturales y humanos, que van en aumento debido al cambio climático y la urbanización acelerada.

Eventos como los huracanes Irene y Sandy en Nueva York, el colapso del puente I-35 W en Minnesota, y las recientes inundaciones en Europa del 2021 han demostrado la importancia de desarrollar un sistema de transporte capaz de soportar y recuperarse de impactos severos. La resiliencia en este contexto implica no solo la robustez estructural del sistema, sino también su adaptabilidad y capacidad de recuperación ante diferentes tipos de perturbaciones.

## PROBLEMÁTICA

La resiliencia en sistemas de transporte se enfrenta a la ambigüedad y complejidad inherentes al concepto. Este ha evolucionado y ha sido interpretado de diversas maneras en disciplinas como la ecología, la psicología y la ingeniería. En el contexto de los sistemas de transporte, resiliencia se entiende como la capacidad de estos para mantener la funcionalidad y recuperarse de disruptiones, sean de origen natural (como terremotos y huracanes) o de origen humano (como ataques terroristas y conflictos laborales). Esta noción implica un enfoque en la recuperación y el mantenimiento de la funcionalidad del sistema ante condiciones adversas. Conceptos relacionados, como la vulnerabilidad y la capacidad adaptativa, están estrechamente vinculados a la resiliencia, lo cual puede dificultar la diferenciación clara entre ellos. La vulnerabilidad se refiere a la susceptibilidad de un sistema a verse afectado por perturbaciones, mientras que la capacidad adaptativa abarca la habilidad de responder y adaptarse a cambios imprevistos. En el ámbito del transporte, estas dimensiones se integran para evaluar la resiliencia de una manera más holística y comprensiva.

## METODOLOGÍA

Para desarrollar una visión actualizada de la resiliencia en sistemas de transporte, se realizó una revisión sistemática en Scopus y Web of Science. Estos motores de búsqueda académicos contienen artículos de alta calidad en el campo de la ingeniería y ciencias sociales, proporcionando una base sólida de literatura relevante para el estudio de la resiliencia en transporte.

### Criterios de Inclusión y Exclusión

Los artículos fueron analizados y sistematizados con la paquetería Bibliometrix en R. Los criterios de inclusión se basaron en la relevancia temática y el número de citas, lo cual permitió seleccionar estudios que aportan de manera significativa al campo de la resiliencia

en transporte. En una fase posterior, se empleó la técnica de “bola de nieve” para identificar artículos adicionales mediante las referencias de los estudios previamente seleccionados. Este proceso culminó con una base de datos final de 125 artículos, proporcionando un cuerpo de literatura robusto para el análisis conceptual y metodológico.

En cuanto a los criterios de exclusión, se descartaron artículos con menos de diez citas para asegurar que los estudios incluidos tuvieran un impacto significativo en el campo. También se excluyeron artículos duplicados y aquellos que no trataban directamente la resiliencia en el contexto de sistemas de transporte urbano.

## Indicadores Bibliométricos

Los datos bibliométricos reflejan un incremento exponencial en la cantidad de publicaciones sobre resiliencia en transporte desde 2010, con Estados Unidos, China y Reino Unido liderando la producción científica. Transportation Research Record, Transportation Research Part D y Transportation Research Part A son las principales fuentes de publicación, lo que indica una consolidación del interés académico en la resiliencia de sistemas de transporte. Este incremento en la literatura sugiere que la resiliencia en transporte es una preocupación global que involucra a múltiples disciplinas y países.

Tabla 1. Artículos por año sobre resiliencia en transporte

Año	Número de Artículos
2010	3
2015	38
2020	107

Fuente: Elaboración propia con base en información

de Scopus y Web of Science.

Estos indicadores destacan un aumento significativo en las publicaciones y un interés creciente en la resiliencia de transporte a nivel global. Sin embargo, también se observa que, mientras la producción de artículos aumenta, la cantidad de citas por artículo ha disminuido en años

recientes, lo que puede indicar una mayor fragmentación en el campo y la necesidad de enfoques multidisciplinarios y colaborativos.

## DEBATE EN ESTABILIDAD ECOLÓGICA

La resiliencia en sistemas de transporte urbano encuentra su origen en estudios de ecología, particularmente en la noción de resiliencia ecológica de Holling y la resiliencia de ingeniería de Pimm. Mientras que Holling considera que un sistema puede tener múltiples equilibrios y que su resiliencia radica en la capacidad de mantener sus funciones en diferentes estados, Pimm enfoca la resiliencia en la rapidez con la que un sistema retorna a un equilibrio único. Estos enfoques han influido en la manera en que se conceptualiza la resiliencia en transporte. La resiliencia ecológica aporta un enfoque más flexible y adaptable, que permite al sistema mantener una funcionalidad parcial o desplazarse a un nuevo estado de equilibrio. La resiliencia de ingeniería, por otro lado, se centra en la estabilidad estructural y en la restauración rápida de la funcionalidad, enfatizando la importancia de la velocidad de recuperación después de una perturbación.

## INFLUENCIA DE RESILIENCIA COMUNITARIA Y ECONÓMICA

La resiliencia del transporte también se basa en los conceptos de resiliencia comunitaria y económica. Bruneau et al. (2003) y Rose (2004) identificaron cuatro dimensiones clave de resiliencia: robustez, redundancia, disponibilidad de recursos y rapidez. Estas dimensiones son esenciales para evaluar la respuesta del transporte ante crisis y contribuyen a que el sistema mantenga su funcionalidad ante disruptores.

La resiliencia comunitaria enfatiza la capacidad de las comunidades para soportar y recuperarse de desastres, lo cual es aplicable en el contexto de transporte cuando se considera la importancia de la infraestructura y su papel en la recuperación comunitaria. Por otro lado, la resiliencia económica examina cómo los recursos financieros pueden ser gestionados para mantener la operación del transporte en tiempos de crisis, permitiendo una recuperación eficiente y sostenible.

## DIMENSIONES DE LA RESILIENCIA EN TRANSPORTE

Los sistemas de transporte resilientes integran diversas dimensiones clave. Murray-Tuite (2006) identifica diez dimensiones, incluyendo redundancia, adaptabilidad, movilidad y capacidad de recuperación. Estas características permiten que el sistema de transporte mantenga su funcionamiento incluso bajo condiciones adversas, asegurando que los usuarios puedan seguir desplazándose y que la infraestructura se mantenga operativa.

Tabla 2. Diez dimensiones de la resiliencia en transporte

Dimensión	Descripción
Redundancia	Función cumplida por diferentes elementos del sistema
Diversidad	Cada elemento se distingue funcionalmente de los otros
Eficiencia	Optimización de recursos en el sistema
Autonomía	Independencia funcional entre componentes
Adaptabilidad	Flexibilidad del sistema ante cambios
Colaboración	Intercambio de información entre los componentes del sistema
Movilidad	Capacidad de los usuarios para desplazarse eficientemente
Seguridad	Protección de los usuarios ante perturbaciones
Capacidad de recuperación	Rapidez en restaurar el nivel de servicio

Fuente: Elaboración propia con base en Murray-Tuite, (2006).

Estas dimensiones proporcionan un marco útil para evaluar la resiliencia en sistemas de transporte urbano, resaltando la importancia de un diseño robusto y flexible. La colaboración

y adaptabilidad, en particular, son esenciales en contextos de crisis, ya que permiten una respuesta coordinada y eficaz ante eventos disruptivos.

## MEDICIÓN DE LA RESILIENCIA EN TRANSPORTE

Existen múltiples enfoques para medir la resiliencia en transporte, que incluyen modelos matemáticos, análisis topológicos y estudios basados en el desempeño del sistema. Los métodos cuantitativos, como la simulación y los modelos probabilísticos, permiten evaluar la capacidad del sistema para mantener accesibilidad y conectividad durante eventos disruptivos, así como su rapidez de recuperación.

Este tipo de estudios permite a los investigadores simular diferentes escenarios y analizar cómo el sistema reacciona a diversas condiciones de estrés. Además, estos modelos ofrecen una base cuantitativa para diseñar estrategias de mitigación que optimicen la respuesta y recuperación del sistema ante eventos de alto impacto.

## REFLEXIONES FINALES

La revisión bibliométrica y conceptual sugiere una falta de estudios observacionales y un predominio de enfoques basados en modelos y simulaciones. La integración de TIC y transporte plantea nuevos desafíos y oportunidades de investigación, especialmente en el contexto del cambio climático y la incertidumbre climática.

Es fundamental avanzar en estudios empíricos que permitan comprender y medir cómo los sistemas de transporte pueden adaptarse a escenarios cada vez más inciertos. La aplicación de métodos de análisis cuantitativo y cualitativo, junto con enfoques colaborativos entre disciplinas, permitirá una mejor comprensión de las dimensiones clave de la resiliencia en transporte y su aplicación en políticas públicas urbanas.

## BIBLIOGRAFÍA

Bruneau, M., et al. (2003). A framework to quantitatively assess and enhance the seismic

- resilience of communities. *Earthquake Spectra*, 19(4), 733-752.
- Murray-Tuite, P. M. (2006). A comparison of transportation network resilience under simulated emergencies. *Transportation Research Part A*, 40(3), 201-220.
- Rose, A. (2004). Defining and measuring economic resilience to disasters. *Disaster Prevention and Management: An International Journal*, 13(4), 307-314.

# Protección social, pandemia y Sistema Único de Salud (SUS) en Brasil

*Social protection, pandemic and the Unified Health System (UHS) in Brazil*

Marcelo Luciano Vieira<sup>a</sup>, Cláudia da Silva Araújo<sup>b</sup>,  
Mariana Andrade Lobo Silva<sup>c</sup> y Cassandra White<sup>d</sup>

## RESUMEN

La pandemia de COVID-19 puso a prueba los sistemas de salud y las redes de protección social en todo el mundo. En Brasil, el Sistema Único de Salud (SUS) se ha erigido como un pilar fundamental en la respuesta a la crisis sanitaria, demostrando tanto sus fortalezas como sus áreas de vulnerabilidad. En este trabajo se explora cómo el SUS gestionó la pandemia y los desafíos enfrentados, destacando su papel crucial en la protección social de la población brasileña. A medida que se avanzó en análisis, quedó en evidencia cómo la infraestructura sanitaria pública enfrentó presiones sin precedentes y la importancia de su preservación frente a intentos de privatización y desregulación.

**Palabras clave:** COVID-19, sistema de salud, seguridad social, Brasil.

## ABSTRACT

*The COVID-19 pandemic has put health systems and social protection networks to the test worldwide. In Brazil, the Unified Health System (SUS) has emerged as a fundamental pillar in the response to the health crisis, demonstrating both its strengths and areas of vulnerability. This*

<sup>a</sup> Grupo de Pesquisa Josué de Castro - CCBS/PUC-Rio.

<sup>b</sup> Grupo de Pesquisa Josué de Castro - CCBS/PUC-Rio.

<sup>c</sup> Grupo de Pesquisa Josué de Castro - CCBS/PUC-Rio.

<sup>d</sup> Grupo de Pesquisa Josué de Castro - CCBS/PUC-Rio, Georgia State University.

*paper explores how the SUS managed the pandemic and the challenges faced, highlighting its crucial role in the social protection of the Brazilian population. As the analysis progressed, it became clear how the public health infrastructure faced*

**Keywords:** COVID-19, *health system, social security, Brazil.*

## INTRODUCCIÓN

Cuando repasamos la historia de la lucha por los derechos y, al mismo tiempo, observamos la concepción que tenemos hoy de estos derechos, podemos identificar la contribución de tres grandes grupos: la Escolástica, el liberalismo y el socialismo.

La Escolástica en la Edad Media, entre los siglos IX y XIII d.C., puede definirse como un movimiento filosófico y teológico de la Europa medieval, centrado en las escuelas y universidades católicas. Sus autores trataron de conciliar la fe cristiana con la razón y el pensamiento clásico, especialmente las obras de Aristóteles. Sus aportaciones en materia de derechos fueron principalmente teóricas y sentaron las bases del pensamiento moral y jurídico de la sociedad medieval. Contribuyeron a desarrollar la idea de los derechos naturales, basados en la naturaleza humana y la moral divina, que influiría posteriormente en la evolución de los derechos humanos.

Los principales autores son: Escolástica: San Agustín (354-430): Influyente teólogo y filósofo cristiano. Contribuyó a la teoría de los derechos naturales, argumentando que las leyes injustas no son verdaderas leyes. Santo Tomás de Aquino (1225-1274): Teólogo y filósofo que combinó el pensamiento aristotélico con la doctrina cristiana. Desarrolló la idea de que los seres humanos tienen derechos naturales inherentes, derivados de la ley divina.

En resumen, la Escolástica sentó las bases teóricas de los derechos naturales, el liberalismo hizo hincapié en los derechos individuales y la limitación del poder del Estado, mientras que el socialismo destacó la importancia de la igualdad social y económica. El continuo diálogo

y evolución de estas ideas a lo largo de los siglos ha dado forma a los derechos humanos y a los sistemas jurídicos que hoy conocemos. Las principales aportaciones incluyen la Teoría de los Derechos Naturales; el desarrollo de la idea de los derechos naturales basada en la naturaleza humana y la moral divina; el argumento de que ciertos derechos son inherentes al ser humano y no pueden ser revocados o violados, independientemente de las leyes humanas; la racionalización moral; la integración de la razón y la fe para explicar los principios éticos y morales; y el establecimiento de normas morales que influyeron en las leyes y las normas sociales de la sociedad medieval.

El liberalismo de los siglos XVII y XVIII, como el de John Locke y otros pensadores de la Ilustración, contribuyó significativamente a la construcción de los derechos modernos. Sostenían que los individuos tienen derechos inalienables, como la vida, la libertad y la propiedad, que son anteriores al gobierno y no pueden ser violados sin una justificación adecuada. Estas ideas sentaron las bases de muchas de las democracias liberales modernas y de importantes documentos como la Declaración de Independencia de Estados Unidos y la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano de la Revolución Francesa.

Los principales autores son: John Locke (1632-1704): filósofo inglés cuyas ideas sentaron las bases del liberalismo clásico. Sostenía que los individuos tienen derechos naturales a la vida, la libertad y la propiedad, y que el gobierno existe para proteger estos derechos. Montesquieu (1689-1755): Filósofo político francés. Defendió la separación de poderes como medio para evitar los abusos de autoridad, influyendo en la estructura de los gobiernos modernos.

Las principales aportaciones del liberalismo hicieron hincapié en la importancia de los derechos individuales, como la libertad de pensamiento, expresión, religión y propiedad. También defendían el argumento de que los individuos tienen derechos inalienables que el gobierno debe proteger. Además, otras aportaciones liberales relevantes fueron el Estado de Derecho; la limitación del poder del Estado; la defensa del Estado de derecho, donde todos, incluido el gobierno, están sujetos a la ley; la limitación del poder del Estado mediante constituciones y sistemas de pesos y contrapesos.

Por último, las aportaciones del socialismo. Los socialistas, especialmente en el siglo XIX, se centraron en la igualdad social y económica como derecho fundamental. Hicieron

hincapié en la importancia de los derechos económicos, como el acceso a la educación, al empleo y a unas condiciones de trabajo justas. El socialismo influyó en la creación de políticas públicas destinadas al bienestar social, como los sistemas de salud y bienestar, que garantizan una red de seguridad para los ciudadanos.

Entre sus principales autores se encuentra Karl Marx (1818-1883): Filósofo, economista y sociólogo alemán. Fundador de la teoría del materialismo histórico, hace hincapié en la lucha de clases y aboga por una sociedad sin clases. Friedrich Engels (1820-1895): Estrecho colaborador de Marx. Coautor de “El Manifiesto Comunista” y activo defensor de las teorías socialistas y comunistas.

Cada uno de estos autores desempeñó un papel fundamental en la definición de las ideas de sus respectivos movimientos. Sus obras siguen siendo objeto de estudio y debate, configurando discursos sobre derechos humanos, política y sociedad.

Además, el socialismo contribuyó a concienciar sobre las desigualdades económicas y sociales, estimulando debates y acciones para garantizar la justicia social y la igualdad de oportunidades. Además, destacan ideas como la igualdad económica y social; el énfasis en la necesidad de reducir las disparidades económicas y sociales entre los ciudadanos; la propuesta de políticas públicas para garantizar la igualdad de acceso a la educación, la sanidad y las oportunidades económicas; la concienciación social y la lucha por la justicia; la sensibilización ante las injusticias sociales, como la explotación laboral y la pobreza; y la promoción de la justicia social, la movilización por los derechos de los trabajadores y la igualdad de género.

Cada uno de estos grupos desempeñó un papel fundamental en la configuración de las ideas sobre los derechos humanos e influyó en los sistemas jurídicos y sociales de distintos períodos históricos. Sus contribuciones siguen siendo relevantes hoy en día, dando forma a debates sobre ética, justicia e igualdad en todo el mundo. Así pues, las siguientes ilustraciones intentan resumir estas contribuciones.



**Figura 1 – Linha do tempo dos autores históricos da constituição dos direitos.**  
 Fonte: Vieira e Carvalho (2006) e (Vieira, 2009)



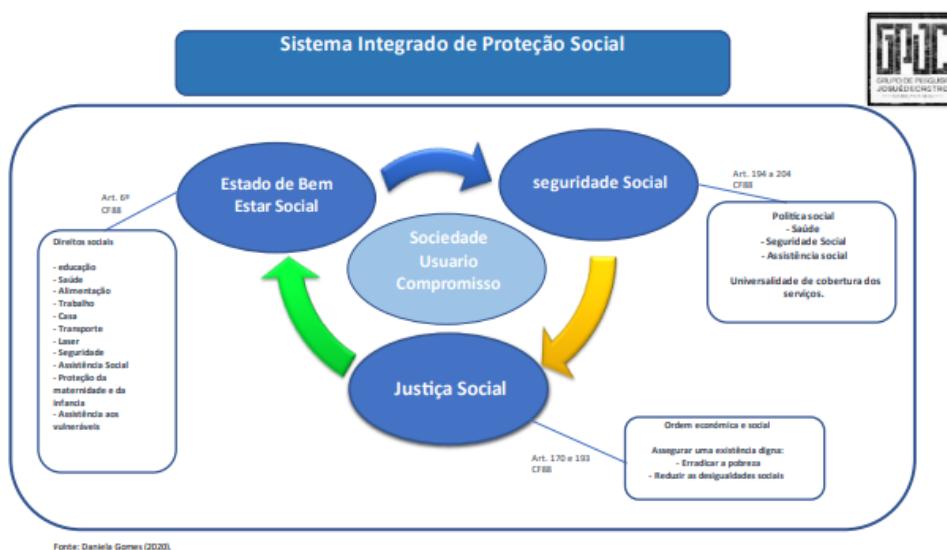
**Figura 2 – Linha do tempo dos autores históricos e suas contribuições para os direitos.**  
 Fonte: Vieira (2009)

## LOS DERECHOS HUMANOS Y SOCIALES EN BRASIL

Los derechos humanos y sociales en Brasil pasaron a ser considerados una responsabilidad pública y estatal desde la apertura de la democratización con la Constitución Federal de 1988 (BRASIL, 1988). La seguridad social surgió en este escenario como un paraguas llamado protección social, que se conforma por políticas de previsión, asistencia y salud. La característica de la seguridad social es que es financiada por el conjunto de la sociedad y funciona con base en una contribución tripartita (Estado, empleadora y empleada). La salud se califica como un derecho de todos y un deber del Estado, y se garantiza mediante políticas sociales y económicas (Brasil/Constitución de la República Federativa de Brasil 1988).

La política asistencial, sin embargo, puede considerarse una innovación, ya que es independiente de las contribuciones a la seguridad social y se presta a quienes la necesiten, promoviendo objetivos como la protección de la familia, la promoción de la integración en el mercado laboral, el apoyo a niños y adolescentes necesitados, entre otros. Sólo a partir de este hito, se celebra como responsabilidad del Estado, al contrario de las acciones dirigidas a la asistencia ocasional, cuyo principio delega primordialmente a la protección social colectiva.

Una forma de intentar representar la historia de la sistematización de la lucha por los derechos en el caso brasileño se puede ver a partir de la Carta Magna, la Constitución de 1988, donde se organizan estos grupos de derechos y que se pueden definir como la base del Sistema Brasileño de Protección Social, como se puede ver en el siguiente diagrama.



Esta es, pues, la expansión de los derechos humanos y sociales en Brasil, cuna de los derechos de los ciudadanos, término acuñado como ciudadanía. Se trata de algo diferente de la concepción política de los pobres, que se entiende como una operacionalización antagónica a la negación de derechos (Instituto da Cidadania, 2001; Houston 2007). Es un concepto muy diferente del de EE.UU., por ejemplo, donde la ciudadanía tiene más que ver con la situación legal en el país. Pero en Brasil, aunque todos los brasileños, e incluso los extranjeros, tengan estos derechos, en la práctica el acceso a los mismos tiene mucho que ver con la clase, la identidad racial o étnica y el género.

En ese sentido, es posible afirmar que la política asistencial visualiza a la seguridad social como un derecho, donde la seguridad social es un bien público y social capaz de garantizar la inclusión de toda la sociedad. En otras palabras, un pacto a favor de la protección universal, al que se dio el nombre de seguridad social. Fue un logro incommensurable para 26 estados y más de 6,000 municipios.

La pregunta que queda en el aire es: ¿cómo es posible que el país con el mayor sistema sanitario público del mundo (proporcionalmente) ocupara el segundo lugar mundial en número de muertes por Covid (Savarese 2023), a pesar de tener menos del 3% de la población mundial? Más de 700.000 muertes por Covid en Brasil (OMS 2023). Vivimos una crisis sanitaria y humanitaria sin precedentes, donde el desempleo alcanzó los 13,4 millones de personas en 2020, y el mapa del hambre aumenta brutalmente con la falta de políticas públicas de emergencia (UOL, 2021).

## SISTEMA ÚNICO DE SALUD (SUS) EN BRASIL

Brasil es un país que, a finales de los años 90 y principios de los 2000, se situó cada vez más a la vanguardia de los esfuerzos por aumentar el acceso a la sanidad, desde la accesibilidad de la población a la sanidad a través del SUS, pasando por el acceso pionero a los medicamentos contra el VIH/SIDA, hasta la campaña Hambre Cero (para intentar erradicar el hambre y los extremos de pobreza). Sin embargo, a medida que un sector sanitario privado paralelo ha ido ganando fuerza en Brasil, el sistema sanitario público se ha ido debilitando y desfinanciando cada vez más (Silva 2022). Varias debilidades existentes

del SUS han quedado expuestas durante la pandemia, resultado de un gobierno antagónico a los derechos sociales a lo largo de la historia del país.

Los Estados Unidos de América se consideran una nación rica en la que el modelo sanitario se basa en seguros privados, pero durante la pandemia acabaron virando hacia un modelo de protección social. Los problemas de falta de acceso para muchos en el país provocaron altas tasas de mortalidad por Covid durante gran parte de 2020. Al mismo tiempo, se llegó a entender la importancia de la protección social como vital para el éxito económico del país, de modo que pocos meses después del inicio de la pandemia, se empezó a disponer de pruebas gratuitas de Covid y se aprobó la Ley CARES (Ley de Ayuda, Alivio y Seguridad Económica frente al Coronavirus), para que los gastos sanitarios por enfermedades relacionadas con el Covid, hasta la muerte y el entierro, fueran cubiertos por el estado (King 2020). En un periodo de tiempo relativamente corto, y especialmente desde el cambio de administración presidencial en EE.UU., se ha producido un despliegue masivo y exitoso de vacunas, y ahora están más ampliamente disponibles tanto para ciudadanos como para no ciudadanos. Queda por ver si esta ética en la que todo el mundo tiene derecho a una vacuna Covid o a atención médica gratuita relacionada con la pandemia, empezará a extenderse a la atención sanitaria y la protección social en general en EE.UU. Aunque todavía no ha dado lugar a una reforma general del sistema sanitario estadounidense, sí ha presentado una nueva visión de cómo podría ser un sistema sanitario universal.

Durante la pandemia en Brasil, quedaron al descubierto las debilidades existentes del SUS, incluida la escasez de camas hospitalarias, suministros médicos y profesionales sanitarios. Al mismo tiempo, para muchos ha quedado claro que dotar al SUS de más fondos públicos para la sanidad es la única forma de avanzar. Pero como lo señala Coroa (2020, p. 2):

[la] situación denunciada es el resultado de años de asociación público-privada en la estructuración de la oferta de servicios de salud en el país, con el progresivo abandono del proyecto - nunca efectivamente realizado - de consolidar un modelo de protección social universal. Así entramos en contacto diario con el

desequilibrio y la posibilidad de redefinir el pacto social que dio origen al SUS en 1988”.

Además de un creciente modelo de sanidad privada, el gobierno federal se ha esforzado por mantener y agravar la pandemia, minimizándola, contribuyendo a la propagación del virus, luchando contra las medidas restrictivas, negando la ciencia y las directrices de la OMS, recomendando tratamientos precoces inexistentes, retrasando el proceso de vacunación y promoviendo una guerra de desinformación desde el inicio de la pandemia en Brasil. Ha habido varios intentos de adquisición de vacunas Covid-19 por parte del sector privado para eludir los criterios de prioridad establecidos en el plan nacional de inmunización y romper la cola única bajo el mando del SUS a través del Programa Nacional de Inmunización. Esta absorción fue rápidamente aceptada por el entonces Presidente y se convirtió en ley en febrero de 2021. Sin embargo, la Ley 14.125/21 condicionó el permiso del sector privado para comprar vacunas a la obligación de donar el 100% de las vacunas al SUS, siempre que no se vacunara a todos los grupos considerados prioritarios (Consultor Jurídico 2021). El Tribunal Federal de Brasilia dictaminó que esta ley era inconstitucional debido a esta obligación (Paraguassu 2021).

En un curso gratuito ofrecido e impartido recientemente por el Grupo de Investigación José de Castro, se pidió a los alumnos (todos brasileños) que dijeran palabras que representaran para ellos “el Estado”. Casi todas las palabras eran negativas, y creo que esto tiene que ver con la percepción del Estado en los últimos cuatro años en Brasil, no como proveedor de protección social, sino como una fuerza opresiva y explotadora. La desconfianza hacia el Estado y sus servicios, incluido el SUS, puede llevar al público a aceptar una mayor dependencia del sector privado, pero en la mayor parte del mundo, sin duda en Estados Unidos, esto ha dado lugar a una mayor desigualdad. En cambio, esperamos que los ciudadanos brasileños insistan en reforzar las protecciones sociales y exijan que se defiendan y respeten los derechos recogidos en la Constitución de 1988.

## A MODO DE CONCLUSIÓN

Este trabajo ha tratado de mostrar los caminos y avances de la lucha por los derechos en Brasil, especialmente en sus articulaciones con la trayectoria de estos derechos en el país, marcada por idas y venidas, desde los años de la dictadura hasta el techo de gasto, la desregulación de las leyes laborales, la uberización del trabajo y la flexibilización del marco legal que conforma el sistema de protección social brasileño. Sin embargo, a pesar de todo ello, la pandemia ha puesto de manifiesto las debilidades del sistema sanitario, pero también ha puesto de manifiesto su inmenso potencial de forma *sui generis*: un sistema con capacidad para vacunar a 5 millones de personas en un solo día, para ampliar su capacidad de respuesta a las demandas de la sociedad, aunque haya tenido que actuar contra muchas *fake news*, el estupor de la violencia que ocupó el Congreso Nacional, y muchas instancias de gobierno a nivel municipal, estatal y nacional, dado que la violencia podía ser vista incluso como política de Estado. Pero a pesar de todo, el Sistema Único de Salud se ha mostrado dinámico, flexible, altivo y orgulloso, garantizando asistencia, cuidados y vigilancia sanitaria, sobre todo por la capacidad y el compromiso de los trabajadores del SUS. Pero el gran capital sigue intentando atacar el sistema, con un afán privatista que se extiende desde las llamadas Organizaciones Sociales hasta las grandes industrias farmacéuticas. Para resistir a esto, necesitamos mucho compromiso público, competencia informativa y una poderosa capacidad comunicativa que depende de la más profunda participación social.

## BIBLIOGRAFÍA

- Brasil (1988) (com emendas constitucionais em 2016, 2020). Constituição da República Federativa do Brasil de 1988. Brasília, DF: Presidente da República. Disponível em: [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm) Acesso em 25 de maio, 2021.
- Consultor Jurídico (2021). Lei das Vacinas: entre o inócuo, o questionável e o constitucional. Disponível em: <https://www.conjur.com.br/2021-mar-29/direito-civil-atual-lei-vacinas->

- entreinocuo-questionavel-inconstitucional, Acesso em 10 de outubro, 2023.
- Corôa, R. (2020). A remoralização da saúde em tempos de pandemia: uma esperança para o SUS. Dilemas: *Revista de Estudos de Conflito e Controle Social. Rio de Janeiro, Reflexões da Pandemia*, 1-14.
- Holston, J. (2007). Insurgent citizenship: Disjunctions of democracy and modernity in Brazil. Princeton University Press.
- Instituto da Cidadania (2001). Projeto Fome Zero: uma proposta de política de Segurança Alimentar para o Brasil. São Paulo, Instituto da Cidadania.
- King, J. S. (2020). Covid-19 and the need for health care reform. *New England Journal of Medicine*, 382(26), e104.
- Paraguassu, Lisandra (2021). Justiça Federal derruba obrigatoriedade de doação ao SUS de vacinas compradas por entidades privadas. Reuters. Disponível em: <https://jp.reuters.com/article/saude-covid-vacinas-compras-idLTAKBN2BH31V>, Acesso em 10 de outubro, 2023.
- Silva, M. S. M. D., & Travassos, C. (2022). A dinâmica capitalista no setor hospitalar privado no Brasil entre 2009 e 2015. *Cadernos de Saúde Pública*, 38, e00188721.
- OMS (Organização Mundial de Saúde) (2023) WHO Coronavirus Dashboard: Brazil. Disponível em: <https://covid19.who.int/region/amro/country/br> Acesso em 14 de outubro, 2023.
- UOL (2021). Desemprego bate recorde no Brasil em 2020 e atinge 13,4 milhões de pessoas. Disponível em: <https://economia.uol.com.br/empregos-ecarreiras/noticias/redacao/2021/02/26/desemprego---pnad-continua---dezembro2020.htm?cmpid=copiaecola> Acesso em 20 de março, 2021.



# Desplazamiento Forzado Interno en México: Un Desafío para los Objetivos de Desarrollo Sostenible y los Derechos Humanos

*Forced Internal Displacement in Mexico: A Challenge for the Sustainable Development Goals and Human Rights*

Julio Santiago Hernández<sup>a</sup>

## RESUMEN

El propósito del presente trabajo es mostrar cómo los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y el enfoque de los Derechos Humanos han planteado varios desafíos para la concepción y la gestión del desplazamiento forzado interno (DFI) en México. Desde la perspectiva de los ODS, el desplazamiento forzado interno tiene que ver especialmente con los objetivos relacionados con la paz, la justicia y las instituciones, así como los esfuerzos para reducir las desigualdades. Para los derechos humanos, el desplazamiento forzado interno plantea desafíos significativos en cuanto al derecho a la vida, la seguridad, la protección contra la tortura y otros tratos crueles, inhumanos o degradantes. En síntesis, abordar el desplazamiento forzado interno es un desafío porque requiere un enfoque integral que respete y fortalezca los principios de los derechos humanos y los ODS. Solo así se podrán enfrentar las nuevas realidades emergentes y proteger a las poblaciones más vulnerables en su búsqueda de seguridad y dignidad.

**Palabras clave:** Movilidad, México, protección, marco normativo.

<sup>a</sup> Profesor investigador de la Universidad de Guadalajara. Centro Universitario de Tonalá. División de Ciencias Económicas, Empresa y Gobierno. Departamento de Economía y Ciencia Política. Contacto: julio.santiago9042@academicos.udg.mx

## **ABSTRACT**

*The purpose of this paper is to show how the Sustainable Development Goals (SDGs) and the Human Rights approach have posed several challenges for the conception and management of forced internal displacement (FIDH) in Mexico. From an SDG perspective, forced internal displacement is particularly relevant to goals related to peace, justice and institutions, as well as efforts to reduce inequalities. For human rights, forced internal displacement poses significant challenges in terms of the right to life, security, protection from torture and other cruel, inhuman or degrading treatment. In short, addressing forced internal displacement is a challenge because it requires a comprehensive approach that respects and strengthens human rights principles and the SDGs. This is the only way to confront the new emerging realities and protect the most vulnerable populations in their quest for security and dignity.*

**Keywords:** Mobility, Mexico, protection, regulatory framework.

## **INTRODUCCIÓN**

Desde inicios del siglo pasado, México ha experimentado eventos de desplazamientos forzado interno a lo largo de todo el territorio. Las causas de estos movimientos están ligadas a los conflictos históricos en distintas regiones: disputas religiosas, luchas territoriales e intracomunitarias y conflictos políticos militares por mencionar algunas de ellas (Benavides y Patargo, 2012).

Esta modalidad de migración encuentra sus orígenes en la época de la Revolución Mexicana, la violencia que trajo consigo la revuelta tuvo como consecuencia no solo el estancamiento del comercio, falta de alimentos y una desorganización política, sino además un cambio demográfico significativo al interior del país. Debido a que para muchos sectores de la sociedad mexicana una forma de escapar de esta situación por demás complicada fue

el huir de sus hogares para refugiarse en alguna ciudad, ocasionando un desplazamiento forzado de la población en todo el país.

Los campesinos y jornaleros dejaron las haciendas y detrás de ellos los propios hacendados se fueron desplazando a las ciudades ante la falta de mano de obra y el temor a los ataques y despojos. El gobierno se alertó por los desplazamientos en grandes cantidades debido a que los lugares que recibían a los desplazados tenían problemas al tratar de insertarlos particularmente en espacios de trabajo, ya que la situación que predominaba en el territorio mexicano era de conflictos y las ciudades no eran ajenas a ello (Morales, 1989).

Otro de los períodos emblemáticos en que se pudo visualizar en mayor cuantía el fenómeno fue durante los años sesenta, también del siglo pasado, ocasionado fundamentalmente por la intolerancia religiosa (entre católicos y minorías de indígenas protestantes), conflictos comunales, así como disputas por tierras y recursos naturales en algunos estados como Nayarit, Hidalgo, Oaxaca, Guerrero y Chiapas, entre otros. En años más recientes, durante los noventa, estos problemas se combinaron con la creciente inseguridad y conflictos en los que intervinieron el ejército mexicano y las policías locales desplazando a miles de personas. Un punto de quiebre se dio en el año de 1994, cuando el conflicto Zapatista en Chiapas originó un desplazamiento sin precedentes en el país (Arana y del Riego, 2012).

Pero fue hasta principios del siglo XXI, luego del diagnóstico elaborado por la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas en el 2004, -sin la presencia de una estadística oficial-, que se estimó que había entre 3 mil y 60 mil personas desplazadas. Entre las causas que explicaban dicho fenómeno, se establecieron los conflictos por intolerancia religiosas, conflictos comunales, así como disputas por tierras que involucraban invasiones ilegales, tráfico de drogas, desalojos forzados por parte de autoridades gubernamentales o grupos armados irregulares y que provocaron el desplazamiento forzado al interior del territorio mexicano (CMDPDH, 2022). Ante, dicha situación, el gobierno incluyó por primera vez la problemática del desplazamiento interno en el Programa Nacional de Derechos Humanos 2004-2008.

A principios del siglo XXI, en México, la violencia se intensificó considerablemente en varios estados, poniendo en vulnerabilidad a la sociedad civil. Según la literatura

especializada,<sup>1</sup> tres factores contribuyeron significativamente a este aumento de la violencia durante las últimas décadas. En primer lugar, la estrategia implementada por el gobierno de Felipe Calderón (2006-2012), basada en confrontaciones abiertas con la participación del ejército, la marina, y las policías federal y local. En segundo lugar, la disputa por las rutas de distribución de drogas entre los diferentes cárteles. Y finalmente, la proliferación de grupos delictivos más pequeños con divisiones internas. Mientras que los cárteles más grandes mantienen el control del tráfico transnacional de drogas, estos nuevos actores más pequeños se dedican principalmente a actividades criminales como la extorsión, el cobro de cuotas, secuestros, y la distribución local de drogas, expandiendo su presencia a lo largo del país.

Estos delitos exponen a la sociedad civil a una serie de amenazas adicionales como robos, desapariciones, reclutamiento forzado y homicidios de familiares. La presencia del ejército mexicano en las calles, lejos de mejorar la percepción de seguridad, fue percibida como una causa de mayor inseguridad e incluso de su exacerbación. No es sorprendente entonces que las violaciones a los derechos humanos cometidas por autoridades municipales, estatales y federales (incluyendo tortura, ejecuciones extrajudiciales y desapariciones forzadas), se consideren generalizadas o sistemáticas. Miles de civiles han perdido la vida en enfrentamientos armados o como víctimas directas del crimen organizado.

Lo anterior, ha hecho desplazarse a un cuantioso número de personas a otras ciudades o lugares. La Comisión Mexicana de Defensa y Promoción de Derechos Humanos (CMDPDH, 2022), registró entre 2006 y 2020 alrededor de 356,792 personas que han sido desplazadas de los lugares que habitan. Esa cifra pasó de 9,741 en 2020 a 44,905 en 2021, lo que significó un aumento del 360%. El año 2021 fue el de mayor gravedad con 40 eventos de DFI. Con episodios en Guerrero, Chiapas, Oaxaca, Michoacán, Chihuahua y Sinaloa, seguidos por Coahuila, Durango, Hidalgo, Jalisco, Quintana Roo, Sonora, Tamaulipas, Veracruz y Zacatecas. Del total de desplazamientos el 87.5% de los casos fueron población de comunidades rurales y el 41% de comunidades indígenas.

---

<sup>1</sup> Véase Salazar y Álvarez, 2017; Rebón 2001; Cruz et al., 2017; Pérez et al., 2023; Gandini et al., CONAPO 2021.

En este escenario y dado el clima de inseguridad en algunas regiones del país, el presente trabajo pretende analizar el vínculo entre el desplazamiento forzado interno y su relación con los derechos humanos y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). A pesar de que el tema del DFI ha tomado relevancia en la agenda política y académica, motivando a que se tomen medidas para garantizar que las personas que se desplazan en estas circunstancias puedan ejercer sus derechos que les confiere el derecho en el ámbito nacional e internacional. La mayoría de los DFI continúan siendo una de las poblaciones de mayor vulnerabilidad y víctimas fáciles de violaciones a sus derechos humanos.

## **LOS DERECHOS HUMANOS EN EL MARCO INTERNACIONAL**

La historia moderna de los derechos humanos ha estado acompañada por diversos acontecimientos de gran relevancia simbólica que han enmarcado la generación y adopción de instrumentos igualmente relevantes en las diferentes escalas desde lo global hasta lo local, y que han significado un logro fundamental en la lucha por la dignidad humana (Mejía y González, 2008). Los instrumentos por excelencia dada su relevancia política y jurídica, según Mejía y González (2008), son la Declaración de los Derechos del Hombre y del Ciudadano de 1789, así como, la Declaración Universal de Derechos Humanos de 1948.<sup>2</sup> Ambas representan un parteaguas, primero porque, permitieron la adopción generalizada de los principios fundamentales del derecho constitucional moderno en el que los derechos humanos constituyen un elemento fundamental de legitimación de todo poder –público y privado–, segundo porque, estimularon el reconocimiento internacional de tales derechos por encima de las fronteras nacionales lo que significó que la protección ya no era más un asunto exclusivo de la competencia interna de los Estados, sino que ahora se vuelve un asunto de toda la comunidad internacional (Mejía y González, 2008).

Como concepto histórico, los derechos humanos han pasado por varias fases de desarrollo, para autores como Mejía y González (2008), es posible identificar al menos cuatro fases: 1. Positivación; 2. Generalización; 3. Humanización y socialización del derecho internacional;

<sup>2</sup> Ambos documentos representan dos de los hitos históricos más trascendentales hacia la consagración normativa de los derechos humanos, a los cuales se les imprimió el carácter de universal (Rodríguez y Rodríguez 1991:198-199).

y 4. Especificación de los derechos humanos. Lo anterior permite, tener una visión general del largo, complejo y en ocasiones contradictorio recorrido del concepto. Lo cual brindará una idea más clara de la relevancia del propio concepto además de que permitirá dimensionarlo, justo ahora, en medio de una crisis migratoria mundial sin precedentes, que pone a prueba los valores y conceptos sobre los que descansa dicho discurso: la libertad, la igualdad y la fraternidad (Mejía y González, 2008).

En la primera fase de positivación<sup>3</sup> se supone la toma de conciencia sobre la necesidad de dotar a los derechos de un estatuto jurídico que permitiera su aplicación eficaz y la protección real de sus titulares, ya que sin su incorporación al *corpus juris* constitucional o internacional, quedarían relegados al ámbito de los valores y de los ideales morales (Peces-Barba 1999:156-160)

En la segunda fase, se inicia un proceso de generalización y transformación que supone hacer efectivas todo lo que implica afirmaciones primarias como la de que las personas “nacen y permanecen libres e iguales en derechos”, puesto que originalmente los derechos eran disfrutados, a principios del siglo XIX, exclusivamente por la clase privilegiada, mientras que el resto de la población permanecía al margen de sus beneficios. Ahora bien, aunque es verdad que los derechos humanos nacieron como “expresión ideológica del triunfo de la burguesía” (Díaz 1981:29), y destinados a proteger un grupo específico de la sociedad, también es cierto que con el proceso de generalización su reconocimiento se fue ampliando progresivamente a un número de personas cada vez mayor (Peces-Barba 1990:11-12).

En la tercera fase, ocurre lo que Mejía y Gonzalez (2008) identifican como el proceso de humanización y socialización del derecho internacional, el cual por medio del reconocimiento de la dignidad humana, propicia una serie de condiciones favorables para considerar a las personas sujetos del derecho internacional y portadoras de un conjunto de derechos que los Estados deben salvaguardar, así como una serie de obligaciones que todos los Estados deben cumplir (Carrillo 1999:16).

---

<sup>3</sup> La positivación de los derechos humanos consiste en el ejercicio jurídico-político de consagrarse esas potencialidades humanas en normas de carácter jurídico (Tovar, 2008).

Finalmente, ocurre un proceso de especificación de los derechos humanos que supone el paso de una titularidad genérica y abstracta hacia una titularidad concreta; es decir, se pasa de los derechos de la persona en abstracto, a los derechos de las personas situadas y concretas, y en situaciones especiales de vulnerabilidad que exigen una mayor protección, como son, los derechos del niño, de la mujer, del consumidor, de los pueblos indígenas, de los trabajadores, de las personas migrantes, las personas desplazadas internas, entre otros (Bobbio 1991:15).

En el caso de estos últimos, los esfuerzos por garantizar el respeto de los derechos humanos de las personas desplazadas, comenzó con los Principios Rectores de los Desplazamientos Internos, una adición al informe del representante del Secretario General Francis Deng (1998). Este documento, resulta relevante ya que representa el primer esfuerzo serio por recopilar los principales derechos de las personas en situación de Desplazamiento Forzado Interno (DFI) así como las obligaciones del Estado nacional en virtud del derecho internacional, a pesar de que a nivel internacional no existe un instrumento jurídicamente vinculante, que regule en particular al DFI (ACNUR y UPMRIP, 2023). No obstante, al tratarse de personas que no han cruzado una frontera reconocida internacionalmente, es aplicable el marco jurídico del propio Estado en el que se sucedió el evento, lo cual incluye tanto las leyes de origen nacional como las de origen internacional (ACNUR y CICR, 2022).

## **EL MARCO JURÍDICO INTERNACIONAL SOBRE EL DESPLAZAMIENTO FORZADO INTERNO (DFI)**

El marco jurídico internacional sobre el DFI es fundamental para proteger los derechos de las personas desplazadas. Algunos de los instrumentos más relevantes son:

1. Los Principios Rectores del Desplazamiento Interno que son una guía para abordar el desplazamiento forzado dentro de los países. Establecidos por la Comisión de Derechos Humanos de las Naciones Unidas en 1998, estos principios proporcionan orientación sobre cómo proteger y asistir a las personas desplazadas internamente. Una de sus principales virtudes es que replantean y compilan las normas del derecho internacional sobre los derechos humanos y del derecho humanitario que conciernen a las personas desplazadas internamente.

Es un documento con 30 principios que contempla los distintos aspectos que afectan a los derechos fundamentales de los desplazados forzados internos (protección, asistencia, regreso y reinserción), sin que se trate de un instrumento vinculante. Algunos de los principios clave para garantizar la dignidad y los derechos de las personas desplazadas internamente son:

- a) No discriminación: Las personas desplazadas internamente deben recibir igualdad de trato y protección sin discriminación por motivos de raza, religión, género, etc.
  - b) Seguridad y protección: Los Estados tienen la responsabilidad de garantizar la seguridad de las personas desplazadas internas y protegerlas contra la violencia y la persecución.
  - b) Asistencia humanitaria: Las personas desplazadas internas deben recibir ayuda humanitaria, incluyendo acceso a alimentos, refugio, atención médica y educación.
  - c) Retorno voluntario o reubicación: Las personas desplazadas internas tienen derecho a regresar a sus hogares de manera voluntaria o a reubicarse en otro lugar si el retorno no es seguro.
  - d) Participación y consulta: Las personas desplazadas internas deben participar en las decisiones que afectan sus vidas y ser consultadas en la planificación de respuestas. Los Principios Rectores de los Desplazamientos Internos ofrecen un marco integral para la protección de los derechos de las personas desplazadas internas. Establecen obligaciones claras para los Estados y otros actores, destacando la prevención del desplazamiento arbitrario, la protección durante el desplazamiento, la provisión de asistencia humanitaria, y la búsqueda de soluciones duraderas y dignas para las personas desplazadas.
2. La Declaración de Cartagena sobre los Refugiados, adoptada en 1984, es un instrumento regional de América Latina que amplía la definición de refugiado y aborda las complejas dinámicas del desplazamiento forzado, incluyendo el desplazamiento interno. Aunque la Declaración se centra principalmente en los refugiados, sus principios y recomendaciones tienen implicaciones importantes para la protección de las personas desplazadas internamente.
- Algunas de sus principales implicaciones son:

- a) Reconocimiento y protección: Aunque las personas desplazadas internas no cruzan fronteras internacionales y, por lo tanto, no se consideran refugiados bajo la definición clásica, la ampliación de la definición de Cartagena resalta la necesidad de proteger a todas las personas desplazadas por la violencia y la inseguridad, independientemente de su estatus jurídico.
- b) Marco para la acción humanitaria: Los principios de la Declaración proporcionan un marco para la acción humanitaria y la protección de las personas desplazadas internas, insistiendo en la necesidad de asistencia inmediata y la búsqueda de soluciones duraderas para las personas afectadas por el desplazamiento interno.
- c) Cooperación internacional: Subraya la importancia de la cooperación internacional y regional para abordar el desplazamiento forzado, lo que es crucial para la protección y asistencia de las PDI.

La Declaración de Cartagena, aunque enfocada en los refugiados, proporciona un marco normativo y ético relevante para la protección de las personas desplazadas internamente. Sus principios de protección de derechos humanos, responsabilidad estatal y cooperación regional son fundamentales para abordar los desafíos del desplazamiento forzado interno en América Latina.

3. Los Convenios de Ginebra de 1949 constituyen la piedra angular del derecho internacional humanitario, establecen las normas para la protección de personas durante los conflictos armados. Estos tratados incluyen provisiones específicas que, aunque originalmente concebidas para situaciones de guerra internacional, también influyen en la protección de las personas desplazadas internamente debido a conflictos armados.

El Cuarto Convenio de Ginebra de 1949 se centra en la protección de civiles durante tiempos de guerra, estableciendo normas fundamentales para garantizar su seguridad y dignidad. Este convenio, junto con sus Protocolos Adicionales, es esencial para el derecho internacional humanitario. Prohíbe el desplazamiento forzado de civiles, a menos que sea necesario para su seguridad o por razones imperativas de la guerra. En tales casos, las autoridades deben asegurar que los desplazados sean acogidos en condiciones satisfactorias de higiene, salud, seguridad y alimentación.

En el Protocolo Adicional II de 1977, se complementa los Convenios de Ginebra y se incluye a los conflictos armados no internacionales. Es particularmente relevante para las personas desplazadas internamente, pues prohíbe los desplazamientos forzados salvo por razones de seguridad imperativa o necesidad militar.

Algunas de sus principales disposiciones son:

- a) No devolución: Asegura que las personas desplazadas no sean devueltas a zonas donde su vida o libertad estén en riesgo.
- b) Asistencia humanitaria: Obliga a las partes en conflicto a permitir y facilitar el acceso rápido y sin trabas de la ayuda humanitaria para las personas desplazadas.
- c) Seguridad y dignidad: Las personas desplazadas internas deben ser protegidas contra la violencia, el abuso y la explotación, garantizándoles acceso a refugio seguro, alimentos, agua y atención médica.

Los Convenios de Ginebra de 1949 y sus Protocolos Adicionales proporcionan un marco crucial para la protección de las personas desplazadas internamente en contextos de conflicto armado. No obstante, la efectividad de estas normas depende en gran medida de la voluntad política, la capacidad institucional y la cooperación internacional para garantizar su implementación y respeto en el terreno.

4. El Convenio 169 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), adoptado en 1989, es un instrumento internacional que se centra en los derechos de los pueblos indígenas y tribales. Este convenio establece principios y disposiciones clave para proteger a estos pueblos, especialmente en contextos de desplazamiento forzado interno (DFI) debido a proyectos de desarrollo, explotación de recursos naturales y conflictos.

Principales implicaciones para el DFI:

- a) Reconocimiento y protección de derechos: El Convenio 169 establece un marco claro para la protección de los derechos territoriales y culturales de los pueblos indígenas, lo cual es crucial para prevenir y mitigar el desplazamiento forzado interno.
- b) Consulta y consentimiento: La obligación de consultar y obtener el consentimiento de los pueblos indígenas antes de realizar actividades que puedan llevar al

desplazamiento asegura su participación activa en las decisiones que afectan sus vidas y territorios.

c) Reubicación justa y compensación: En casos donde el desplazamiento sea inevitable, el convenio garantiza que los pueblos afectados reciban una reubicación justa, tierras equivalentes y compensaciones adecuadas, minimizando así el impacto negativo del desplazamiento.

El Convenio 169 de la OIT de 1989 proporciona un marco esencial para la protección de los pueblos indígenas y tribales frente al desplazamiento forzado interno. Sus principios de reconocimiento de derechos, consulta previa y compensación justa son fundamentales para garantizar que el desarrollo y la explotación de recursos se lleven a cabo de manera respetuosa y equitativa. La efectividad de estas disposiciones depende de la voluntad política, los recursos disponibles y la cooperación internacional para asegurar su implementación y cumplimiento.

## OTROS DESARROLLOS INTERNACIONALES

Se han desarrollado instrumentos específicos para abordar las problemáticas propias de las personas en situación de desplazamiento, como aquellas relacionadas a la propiedad y el patrimonio. Así surgieron los Principios sobre la Restitución de las Viviendas y el Patrimonio de las Personas Refugiadas y Desplazadas, conocidos como Principios Pinheiro. Estos principios siguen la línea de los Principios Rectores al sistematizar los derechos contenidos en el derecho internacional sobre el derecho a la restitución de viviendas, tierras y patrimonio, que es una de las problemáticas principales a las que suelen enfrentarse personas desplazadas internas y las personas refugiadas.

Estos principios establecen la responsabilidad del Estado de crear mecanismos legales, procesales e institucionales para que las personas desplazadas accedan a mecanismos de reclamación y restitución, consulta, participación en la adopción de decisiones, registro y documentación de viviendas, tierras y patrimonio, así como de indemnización.

Otro instrumento importante que se creó para una cuestión específica de desplazamiento interno son los Principios Básicos y Directrices sobre los Desalojos y

el Desplazamiento generados por el desarrollo. Mismos que fueron desarrollados por el Relator Especial sobre una vivienda adecuada, como parte del derecho a un nivel de vida adecuado. Dichos principios contienen obligaciones generales para los Estados y posteriormente desarrollan las etapas del desalojo y desplazamiento al establecer principios para antes, durante y después de los desalojos, así como los recursos en casos de desalojos forzados. Entre estas obligaciones se encuentran el explorar plenamente alternativas al desalojo, brindar información, realizar consultas completas, asegurar que no generen personas sin hogar y asegurar una indemnización justa. Asimismo, establecen que debe garantizarse como mínimo acceso a servicios esenciales, como agua potable y saneamiento, vivienda, vestimenta apropiada, servicios médicos, fuentes de sustento, acceso a recursos de los que dependían, no separación y educación de niñas, niños y adolescentes.

De igual forma está el Marco sobre Soluciones Duraderas para los Desplazados Internos, propuesto por el entonces relator Walter Kalin sobre los Derechos Humanos de los Desplazados Internos, y que contiene:

- a) Las soluciones duraderas existentes
- b) Los principios fundamentales que deberían orientar la búsqueda de soluciones duraderas
- c) La manera en la que se debe organizar un proceso basado en derechos para hallar una solución duradera y;
- d) Los criterios que aplican para determinar la medida en que se ha alcanzado una solución duradera.

También en el Marco Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres (2015-2030), adoptado en la tercera Conferencia Mundial de las Naciones Unidas celebrada en Sendai, Japón, el 18 de marzo de 2015. En este documento se reconoció el desplazamiento generado por desastres, muchos exacerbados por el cambio climático. A este respecto, se reconoció la necesidad de promover:

- a) La cooperación transfronteriza para facilitar políticas y planificación para aumentar la resiliencia y reducir el riesgo de desastres, incluyendo el riesgo de epidemias y desplazamientos; y

b) La realización de ejercicios periódicos de preparación, respuesta y recuperación ante los desastres con el fin de asegurar una respuesta rápida y eficaz a los desastres y los desplazamientos conexos, incluido el acceso a refugios y a suministros esenciales de socorro alimenticios y no alimenticios, según las necesidades locales.<sup>34</sup>

## **El Sistema Interamericano de Derechos Humanos**

El Sistema Interamericano de Derechos Humanos (SIDH) ha desarrollado un marco significativo para abordar el desplazamiento forzado interno en las Américas, enfocándose en la protección y promoción de los derechos humanos de las personas desplazadas. A través de sus principales órganos, la Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH) y la Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte IDH), el SIDH ha establecido directrices y principios cruciales para los Estados miembros.

### *La Comisión Interamericana de Derechos Humanos (CIDH)*

La CIDH ha sido proactiva en documentar y denunciar situaciones de desplazamiento forzado interno en la región. A través de informes temáticos y visitas in loco,<sup>4</sup> la CIDH ha identificado las causas y consecuencias del desplazamiento forzado, que incluyen conflictos armados, violencia de grupos criminales, desastres naturales y proyectos de desarrollo. La CIDH también ha emitido recomendaciones a los Estados para que adopten medidas efectivas de prevención, protección y asistencia a las personas desplazadas.

### *La Corte Interamericana de Derechos Humanos (Corte IDH)*

La Corte IDH ha emitido sentencias emblemáticas que abordan el desplazamiento forzado, estableciendo jurisprudencia que refuerza el derecho de las víctimas a la reparación integral. Estas sentencias han destacado la responsabilidad de los Estados de garantizar el retorno seguro y digno de los desplazados, así como

<sup>4</sup> Las visitas in loco constituyen el método más utilizado por organismos internacionales como la Organización de los Estados Americanos (OEA), la Organización de las Naciones Unidas (ONU), la Organización Internacional del Trabajo (OIT), entre otros, para observar los estándares nacionales de protección de los derechos humanos (Ramcharan, 1982: 26-40).

su derecho a la vivienda, educación y salud. Además, la Corte ha subrayado la importancia de la participación de las personas desplazadas en la toma de decisiones que afectan sus vidas.

El SIDH se alinea con los Principios Rectores de los Desplazamientos Internos de la ONU, que ofrecen un marco integral para la protección de los derechos humanos de los desplazados internos. Estos principios abogan por el reconocimiento de las causas multidimensionales del desplazamiento y la necesidad de respuestas coordinadas entre gobiernos, sociedad civil y organismos internacionales.

No obstante, los avances alcanzados, persisten desafíos significativos en la protección de los desplazados internos. La CIDH y la Corte IDH han identificado la falta de implementación efectiva de las recomendaciones y sentencias, así como la necesidad de fortalecer las capacidades institucionales y legislativas de los Estados. Han instado a los gobiernos a adoptar políticas inclusivas y sostenibles que garanticen la prevención del desplazamiento y la protección de los derechos humanos de los desplazados internos.

No obstante, el SIDH juega un papel crucial en la protección de los derechos de los desplazados internos en las Américas. A través de la CIDH y la Corte IDH, el sistema ha desarrollado un marco robusto que enfatiza la prevención, protección y reparación, aunque los desafíos de implementación requieren esfuerzos continuos y coordinados.

## EL MARCO JURÍDICO EN MÉXICO SOBRE DFI

La Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), establece varios principios y derechos que son relevantes en el contexto del desplazamiento forzado interno en México. Por ejemplo, la reciente reforma constitucional en materia de derechos humanos del año 2011 introdujo en el artículo 1º constitucional el deber de las autoridades de “prevenir, investigar, sancionar y reparar las violaciones a los derechos humanos”, y la obligación de interpretar “favoreciendo en todo momento a las personas con la protección más amplia”.<sup>5</sup>

<sup>5</sup> Véase CPEUM, (PÁRRAFO ADICIONADO D.O.F. 10 DE JUNIO DE 2011), Título Primero, Capítulo I - De los Derechos Humanos y Sus Garantías, Artículos 1o. (Última Reforma DOF 22-03-2024).

En ese sentido, la Constitución mexicana reconoce y protege los derechos humanos fundamentales de todas las personas bajo su jurisdicción, incluidos los derechos a la vida, la libertad, la seguridad personal, la no discriminación, entre otros. El desplazamiento forzado interno puede violar estos derechos debido a que ocurren en situación de violencia, conflicto armado, crimen organizado u otras situaciones de inseguridad, y la Constitución proporciona el marco para su protección y garantía.<sup>6</sup> También, la Constitución establece el deber del Estado de garantizar la seguridad y la justicia para todas las personas que se encuentren en su territorio, incluidas aquellas que han sido desplazadas internamente. Esto incluye el acceso a servicios básicos como salud, educación, vivienda y apoyo psicosocial.

De igual forma la CPEUM reconoce la diversidad cultural y étnica de su población, especialmente de los pueblos indígenas. La Constitución protege los derechos específicos de estos grupos, quienes frecuentemente enfrentan condiciones de desplazamiento forzado debido a conflictos territoriales, megaproyectos de desarrollo u otras causas relacionadas con la explotación de recursos naturales en sus tierras.

En suma, la CPEUM proporciona el marco legal y los principios fundamentales para abordar y proteger a las personas afectadas por el desplazamiento forzado interno en México. Sin embargo, la implementación efectiva de estos principios sigue siendo un desafío en muchas partes del país, especialmente en áreas afectadas por la violencia y la inseguridad.

### **Legislación vigente que reconoce el DFI**

En México, la legislación relacionada con el desplazamiento forzado interno se ha desarrollado principalmente por medio de varias leyes y normativas, así como de decisiones jurisprudenciales. En ese sentido, es posible identificar al menos tres leyes federales vigentes que, de forma explícita, mencionan el desplazamiento forzado de personas, reconociéndose como un grupo de personas en situación de vulnerabilidad. No obstante, es importante reconocer que persisten algunas inconsistencias en algunas de estas leyes, por ejemplo en dos de estas se hace referencia de manera genérica al fenómeno como “desplazamiento”, en

<sup>6</sup> El artículo 11º constitucional establece el derecho a la circulación y en ella señala que “Toda persona tiene derecho para entrar en la República, salir de ella, viajar por su territorio y mudar de residencia (...)” (CPEUM, 2024). (Última Reforma DOF 22-03-2024).

cambio en otra lo hace de manera más específica refiriéndose como “desplazamiento interno”, esta ambigüedad en la redacción de las leyes vigentes, aunque pareciera *peccata minuta*, es un buen ejemplo de cómo es necesario continuar con las discusiones y afinando la definición con el objetivo instalar una conceptualización y discurso homologado en torno al DFI.

1. Ley General de Víctimas (LGV): Esta ley establece los derechos de las víctimas de diversos delitos, incluido el desplazamiento forzado interno, y crea el Sistema Nacional de Atención a Víctimas. Proporciona mecanismos para la atención integral, la reparación del daño y la restitución de derechos a las víctimas, incluidas las personas desplazadas.
2. Ley General en Materia de Desaparición Forzada de Personas (LGMDFP): Aunque se enfoca principalmente en la desaparición forzada, esta ley también es relevante para el desplazamiento forzado, ya que muchas veces ambos fenómenos están interrelacionados. Establece medidas para la prevención, investigación y sanción de estos delitos, así como la protección y atención a las víctimas y sus familiares.
3. Ley General de Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes (LGDNNA): Esta ley garantiza los derechos de los niños y adolescentes en situaciones de desplazamiento forzado, asegurando su acceso a la educación, la salud y otros servicios esenciales. Reconoce sus derechos a la protección, la identidad y la no discriminación.

## **Legislaciones estatales sobre DFI**

Algunos estados de México han promulgado leyes específicas o realizado reformas legislativas para abordar el desplazamiento forzado interno en sus jurisdicciones. Estas leyes suelen complementar la legislación federal y adaptarse a las realidades locales.

a) Chiapas:

Ley para la Prevención y Atención del Desplazamiento Interno en el Estado de Chiapas: Esta ley fue promulgada en 2012 y tiene como objetivo establecer un marco legal para la prevención y atención del desplazamiento forzado interno en el estado, proporcionando protección y asistencia a las personas desplazadas.

b) Guerrero:

Ley para la Prevención y Atención del Desplazamiento Interno en el Estado de Guerrero: Promulgada en 2014, esta ley establece mecanismos para la protección y asistencia de las personas desplazadas internamente en Guerrero, abordando tanto la prevención como la atención integral del fenómeno.

c) Sinaloa:

Ley para la Atención Integral a las Personas Desplazadas del Estado de Sinaloa: Esta ley fue aprobada en 2019 y busca proporcionar un marco legal para la atención integral de las personas desplazadas internamente en Sinaloa, incluyendo medidas de protección y asistencia humanitaria.

d) Zacatecas

Ley para la Prevención y Atención del Desplazamiento Forzado Interno en el Estado de Zacatecas: Esta ley fue promulgada en 2022 y tiene por objeto establecer las atribuciones y la distribución de competencias entre el gobierno estatal, municipios y organismos autónomos para la prevención del desplazamiento forzado interno, la asistencia e implementación de soluciones duraderas para su superación, así como otorgar un marco garante de los derechos de las personas en esta situación.

Estas leyes estatales son ejemplos de esfuerzos locales para abordar el desplazamiento forzado interno en México, adaptándose a las realidades y necesidades específicas de cada estado. Sin embargo, la implementación efectiva y la coordinación entre los diferentes niveles de gobierno siguen siendo desafíos importantes para garantizar la protección y la atención adecuada a las personas desplazadas internamente.

### **Iniciativas de ley sobre DFI**

Desde 1998 hasta enero de 2022, se han presentado en México nueve iniciativas para la creación de una ley especial que atienda casos de Desplazamiento Forzado Interno (DFI). Estas iniciativas reflejan un reconocimiento creciente de la necesidad de contar con un marco legal específico para abordar esta problemática, que afecta a muchas personas en el

país debido a la violencia, el conflicto armado y otras situaciones de inseguridad (ACNUR y UPMRIP, 2023).

Aunque ninguna de estas iniciativas se ha convertido aún en una ley nacional, reflejan la preocupación y el interés de diversos sectores de la sociedad y del gobierno de encontrar soluciones legislativas adecuadas para proteger y asistir a las personas desplazadas internamente en México.

No obstante, hubo importantes avances a nivel federal después del reconocimiento oficial, por parte del Gobierno de México en 2019, de la problemática del desplazamiento forzado interno. En la Cámara de Diputados se llevó a cabo el Parlamento Abierto en materia de Movilidad Humana en marzo de 2020 para recibir comentarios a varios proyectos de ley entre ellos la minuta de la “Ley General para Prevenir, Atender y Reparar Integralmente el Desplazamiento Forzado Interno”. Esta logró ser aprobada el 29 de septiembre de 2020, y referida al Senado para su respectivo análisis, donde se encuentra actualmente, junto con otras iniciativas.

## **AVANCES EN LA CONCEPTUALIZACIÓN DEL DFI: INTEGRACIÓN DE LOS ODS Y EL ENFOQUE DE DERECHOS HUMANOS**

En el campo de las ciencias sociales es común que el investigador se enfrente a la necesidad de trabajar con conceptos de difícil definición. Lo anterior puede resultar problemático pues hacer uso de conceptos imprecisamente definidos o aceptar definiciones simplistas sin una discusión rigurosa puede conducir a ambigüedades y confusiones que pueden dificultar el avance teórico (Pascual de Sans, 1983: 61).

El concepto de Desplazamiento Forzado Interno (DFI) no escapa a estas dificultades de definición, a la imprecisión en su uso y a los problemas que de todo ello se derivan. En principio porque el concepto hace referencia al menos a dos categorías con el mismo nivel de dificultad para ser definidas, primero a la de desplazamiento que puede ser entendido como un movimiento poblacional “que implica un cambio significativo de entorno, asociado de alguna manera con un cambio de la residencia habitual” (Pascual, 1993: 89-90). Aunque esta aproximación ha tenido, evidentemente, grandes ventajas para el levantamiento de

las estadísticas en diversos instrumentos de nuestros países, actualmente el fenómeno migratorio se ha vuelto tan complejo que varios de estos fenómenos escapan a este esquema. Por un lado, porque el fenómeno migratorio no es un acontecimiento demográfico único en la vida de una persona y por el otro porque las formas de asentamiento y movilidad se han diversificado en las últimas décadas (Pascual, 1993). De hecho, es común que nos topemos con diversos conceptos tales como migración, emigración, inmigración, y al mismo tiempo estén divididos según la temporalidad o alguna característica particular como: migración permanente, estacional, forzada, etc.

Segundo, es difícil determinar con precisión y de manera unívoca qué significa la categoría forzada al hacer referencia a un grupo amplio y diverso, que incluye desde movimientos involuntarios asociados a conflictos de distinta índole como los de origen político, religioso, comunales, disputas por tierras, recursos naturales, desastres, conflictos armados, violación de derechos humanos y violencia generalizada, entre otros.

No obstante, la dificultad por definir de manera consensuada y unívoca al DFI. Desde hace varias décadas algunas instituciones y expertos han intentado definirla de diversas maneras. Una de las primeras distinciones que se deben considerar en su definición según Castles (2003), es que el desplazamiento forzado interno es una modalidad de migración que se da dentro de un mismo país, cuando los individuos tienen que migrar hacia otro país solicitando protección internacional se les denomina refugiados.

Con base en ello, para Castles las personas desplazadas internamente las definen como aquellos individuos que, como resultado de persecución, conflictos armados o violencia, han sido forzados a abandonar sus hogares y dejar su lugar habitual de residencia pero que permanecen dentro de las fronteras de su propio país (Castles, 2003).

Según los Principios Rectores de los Desplazamientos Internos de 1998 el DFI se refiere a “personas o grupos de personas que se han visto forzadas u obligadas a escapar o huir de su hogar o de su lugar de residencia habitual, en particular como resultado o para evitar los efectos de un conflicto armado, de situaciones de violencia generalizada, de violaciones de los derechos humanos o de catástrofes naturales o provocadas por el ser humano, y que no han cruzado una frontera estatal internacionalmente reconocida”(Principios Rectores de los Desplazamientos Internos, 1998).

La Convención de Kampala sobre los Desplazamientos Internos (2009). En su artículo 1 define el desplazamiento interno como: “El desplazamiento forzado de personas dentro de las fronteras de su propio país debido a conflictos armados, situaciones de violencia generalizada, violaciones de derechos humanos u otras circunstancias que puedan poner en peligro la vida, seguridad o libertad de esas personas.” (Convención de Kampala, 2009).

Además de estas definiciones formales en documentos como los Principios Rectores y la Convención de Kampala, el DFI se debe entender también desde un enfoque de derechos humanos. Esto implica reconocer y proteger los derechos fundamentales de las personas desplazadas internamente, incluyendo el derecho a la vida, la seguridad, la alimentación, el agua, la vivienda, la salud, la educación y otros derechos civiles y políticos.

En México, según ACNUR y UPMRIP (2023), el DFI es “la situación en la que las personas o grupos de personas se han visto forzadas u obligadas, de manera expresa o tácita, a escapar o huir de su hogar o de su lugar de residencia habitual, en particular como resultado o para evitar los efectos de un conflicto armado, de situaciones de violencia, de violaciones de derechos humanos o de catástrofes naturales o provocadas por el ser humano, y que no han cruzado una frontera estatal internacionalmente reconocida.”

Según la Comisión Nacional de los Derechos Humanos, en su Informe Especial Sobre Desplazamiento Forzado Interno en México de 2016, define al DFI como la movilidad de personas generada por violencia, violaciones a los derechos humanos, desastres naturales, proyectos de desarrollo, grupos de autodefensa y por la actividad periodística (CNDH, 2016).

No obstante, que hoy cada vez más se cuenta con mejores aproximaciones a la temática y que contamos con una gran pluralidad de definiciones, en la actualidad aún hay problemas para identificarlos, así como para garantizar que se cumplan sus derechos, lo anterior justo se debe a la persistente confusión entre una persona desplazada internamente y un migrante por violencia y el momento en el cual se puede pasar de una categoría a otra (Barrios, 2016).

Quizá una primera gran diferencia que podemos hacer entre la migración interna por violencia o inseguridad y el desplazamiento forzado interno es que la migración por violencia es el resultado de un conjunto de procesos relacionados con violencia en los lugares de origen, como el incremento de la criminalidad y homicidios, cuya migración suele ser no necesariamente inmediata sino que puede ir escalonada o gradual, incluyendo la ventaja de que puede ser planeada y apoyada por sus redes sociales para facilitar la migración (UPMRIP, 2021). Mientras que el desplazamiento forzoso interno está referido a un desplazamiento de las personas o grupo de personas que se han visto obligadas a huir de sus hogares como estrategia de supervivencia, la salida es rápida e intempestiva, se caracteriza por no ser voluntario ante una amenaza o disputa lo que lleva a moverse de manera inmediata a corto o mediano plazo, ante una agresión o violación a los derechos humanos (Velázquez, 2017).

Otra característica es que, los desplazados internamente tanto personas como familias son extremadamente vulnerables ya que al ser obligadas al salir de sus lugares de residencia intempestivamente no tiene oportunidad de dar aviso a sus familiares o amigos, llevando consigo el efecto de haber sido víctimas de actos violentos incluyendo amenazas, extorsiones, asaltos, secuestros hasta asesinatos, encontrándose en la incertidumbre de su destino al dejar su hogar, su patrimonio y todo lo que con esfuerzo por años han construido. Sin contar con los riesgos que conlleva trasladarse de un lugar a otro y la carencia de servicios de educación, salud y trabajo.

También nos dice Velázquez (2017), otro aspecto a considerar para diferenciar a esta población de las demás es que pueden llegar a ser invisibles a los ojos de los gobiernos y a los apoyos de las autoridades, por un lado, por el hecho de haber sido víctimas y no quieran que se les localice debido a la persecución o al miedo y además de que pueden trasladarse a cuenta a gota, de forma que es muy difícil visualizarlos para el apoyo a sus necesidades y a la protección de sus derechos (Velázquez, 2017).

Por último, pero no menos importante, otro concepto que estará atravesando todo el análisis del desplazamiento forzado interno y que requiere una mención y desarrollo aparte es el concepto de violencia dada su gran polisemia y ambigüedad. Lo anterior, debido a que este suele ser asociado con una serie de fenómenos cada vez más amplios, diversos

y complejos. Lo anterior, dificulta su utilización para describir solo una acción social que implique contacto físico, sino que también abarca desigualdades sociales, políticas y económicas (Garriga, 2010). De hecho, algunos autores sugieren que más que hablar de una violencia única, se debe hablar de las violencias como un conjunto para precisar sus tipologías. En ese sentido, la violencia puede abordarse como una acción corporal de cualquier tipo que busca ocasionar un daño físico con el fin de resolver un conflicto, y en ocasiones puede caracterizarse por su vínculo directo con el campo político (Mijangos y Guerra 2020).

El trabajo de Johan Galtung (1990), sobre la violencia puede contribuir significativamente al entendimiento del desplazamiento forzado interno al proporcionar un marco teórico y conceptual que va más allá de las manifestaciones físicas directas de la violencia.

**Violencia Directa:** Esta forma de violencia se refiere a los actos de agresión física, como el conflicto armado, las persecuciones y los ataques. En el contexto del desplazamiento forzado interno, la violencia directa es una causa evidente y visible. Por ejemplo, los enfrentamientos entre grupos armados, ataques a civiles y otras formas de violencia física obligan a las personas a abandonar sus hogares en busca de seguridad.

**Violencia Estructural:** Es una forma de violencia que se manifiesta a través de las estructuras sociales y económicas que perpetúan la desigualdad y la injusticia. En el caso del desplazamiento forzado interno, esta forma de violencia puede estar relacionada con la pobreza extrema, la falta de acceso a servicios básicos (como la salud y la educación), la discriminación y la exclusión social. Las personas que viven en estas condiciones pueden verse obligadas a desplazarse en busca de mejores oportunidades y condiciones de vida.

**Violencia Cultural:** Se refiere a las actitudes, creencias y valores que legitiman y perpetúan la violencia, ya sea directa o estructural. En el contexto del desplazamiento forzado, la violencia cultural puede manifestarse a través de estigmas, prejuicios y narrativas que justifican la discriminación y la marginalización de ciertos grupos. Por ejemplo, en algunas sociedades, las minorías étnicas, religiosas o sociales pueden ser vistas como menos dignas o peligrosas, lo que puede llevar a su desplazamiento forzado.

La contribución del trabajo de Galtung sobre la violencia proporciona un marco teórico valioso para entender y abordar el desplazamiento forzado interno de manera holística, considerando tanto las causas inmediatas como las estructurales y culturales del fenómeno.

Sin pretender ser exhaustivos, pero sí recuperando la incorporación de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y el enfoque de los derechos humanos que han sido fundamentales en la definición actual de desplazamiento forzado interno (DFI), y que sin duda han llevado a una mirada más comprensiva del fenómeno no solo por permitir reconocer y proteger los derechos de las personas desplazadas, sino también por aborda las causas subyacentes del desplazamiento, promoviendo soluciones duraderas y el desarrollo sostenible.

En ese sentido, desde la perspectiva de los ODS, la inclusión de metas específicas relacionadas con la migración y la movilidad humana, por ejemplo:

*ODS 1: Fin de la pobreza*

Abordar la pobreza puede reducir la vulnerabilidad de las personas al desplazamiento y facilitar la integración y la resiliencia de las personas desplazadas.

*ODS 10: Reducción de las desigualdades*

Reducir las desigualdades es crucial para prevenir conflictos y promover la inclusión social de las personas desplazadas.

*ODS 16: Paz, Justicia e Instituciones Sólidas*

La promoción de sociedades pacíficas e inclusivas, el acceso a la justicia y la construcción de instituciones eficaces y responsables son fundamentales para abordar las causas del desplazamiento forzado y garantizar la protección y los derechos de las personas desplazadas.

*ODS 5: Igualdad de Género*

Promover la igualdad de género y empoderar a las mujeres es esencial para abordar estas desigualdades y proteger los derechos de todas las personas desplazadas.

Los ODS proporcionan un marco global y coherente para abordar las múltiples dimensiones del desplazamiento forzado interno, asegurando un enfoque holístico que promueva la dignidad, los derechos y el bienestar de las personas desplazadas.

Para el enfoque de Derechos Humanos su influencia ha sido significativa, particularmente su contribución de la forma en cómo se define y se entiende el desplazamiento forzado interno. También, ha proporcionado un marco legal y normativo para proteger a las personas desplazadas internamente y garantizar que tengan acceso a la asistencia humanitaria y a servicios básicos. Esto incluye el derecho a la vida, la libertad y la seguridad personales, así como el derecho a no ser sometido a tratos crueles, inhumanos o degradantes.

#### 1. Violación del derecho a la vida y seguridad personal

Las personas desplazadas internamente a menudo se ven obligadas a abandonar sus hogares debido a conflictos armados, violencia generalizada, persecución u otras amenazas a su seguridad personal. Esta situación vulnera su derecho fundamental a vivir libre de violencia y temor.

#### 2. Limitaciones en el acceso a servicios básicos

El desplazamiento forzado interno dificulta el acceso de las personas afectadas a servicios esenciales como salud, educación, vivienda y alimentación. Esto puede agravar las condiciones de pobreza y exclusión social, afectando su bienestar general y desarrollo personal.

#### 3. Impacto en los derechos económicos y sociales

Las personas desplazadas a menudo enfrentan dificultades para mantener sus medios de vida y asegurar ingresos estables. La falta de oportunidades económicas puede perpetuar su estado de vulnerabilidad y marginación.

#### 4. Desafíos para la protección de los derechos de los niños y mujeres

Los niños y mujeres desplazados internamente enfrentan riesgos adicionales de explotación, abuso y violencia de género. La separación familiar y la pérdida de redes de apoyo también afectan negativamente su bienestar y desarrollo.

#### 5. Discriminación y exclusión social

Las personas desplazadas internamente a menudo enfrentan estigmatización y

discriminación en las comunidades receptoras, lo que dificulta su integración social y económica. Esto puede perpetuar ciclos de marginalización y exclusión.

En síntesis, no podríamos imaginarnos actualmente alguna definición o respuesta al fenómeno del desplazamiento forzado interno sin considerar que deben estar cada vez más alineadas con los ODS y los principios de los derechos humanos. Esto se traducirá a la larga en políticas y programas que busquen abordar las causas subyacentes del desplazamiento, promover la inclusión social y económica de las personas desplazadas, y facilitar soluciones duraderas para su reintegración o reasentamiento efectivo, justo y respetuoso de los derechos fundamentales de las personas afectadas.

## REFLEXIONES FINALES

El desplazamiento forzado interno representa una problemática devastadora que impacta profundamente el ejercicio de los derechos humanos de las personas afectadas, y plantea un desafío significativo para los Estados debido a la complejidad de factores involucrados y la necesidad de una respuesta efectiva y articulada.

Dado que nuestro país cuenta con un marco jurídico nacional incipiente para abordar el desplazamiento forzado interno, es necesario esfuerzos adicionales que considere los marcos jurídicos internacionales para garantizar la protección y los derechos de las personas desplazadas internamente, esto mejorar su implementación y asegurar la protección efectiva de las personas desplazadas.

En ese sentido, cualquier intento por atender y abordar el fenómeno del DFI debe tomar en cuenta los ODS y el enfoque de los derechos humanos, ya que ambos marcos proporcionan una guía integral y holística para tratar las causas y consecuencias de dicha problemática.

En suma, los ODS y los derechos humanos trabajan conjuntamente para abordar las causas profundas del desplazamiento forzado, como la pobreza, la desigualdad, la discriminación y la falta de acceso a servicios básicos. De igual forma, enfatizan la necesidad de proporcionar protección y asistencia a las personas desplazadas internamente, asegurando que se

respeten sus derechos y se cubran sus necesidades básicas, como la vivienda, la salud, la educación y el trabajo. También, promueven la búsqueda de soluciones duraderas para las personas desplazadas internamente, como el retorno voluntario, la integración local o el reasentamiento en otras áreas del país.

Sin duda, reconocer las causas del desplazamiento forzado interno representa un avance crucial, ya que permite ofrecer soluciones para proteger a quienes huyen de condiciones que ponen en peligro sus vidas, sin necesidad de que abandonen su comunidad nacional. Sin embargo, cuando esta situación persiste o no satisface las necesidades de los desplazados, la respuesta jurídica se vuelve limitada y a menudo el primer desplazamiento lleva a movimientos posteriores en busca de protección internacional.

Los ODS y el enfoque de los Derechos Humanos han redefinido la concepción del desplazamiento forzado interno, imponiendo la necesidad de enfoques integrales y sostenibles que prioricen la protección y los derechos de las personas desplazadas. Aunque estos desafíos son significativos, también ha ofrecido oportunidades para fortalecer la respuesta global al desplazamiento interno, promoviendo la dignidad, la inclusión y el desarrollo sostenible.

De igual forma, su contribución en la definición y el reconocimiento de DFI han permitido una mejor compresión del fenómeno, lo que repercutirá en la mejora de la recolección y análisis de datos sobre el DFI, proporcionando estadísticas más precisas y detalladas. Lo cual permitirá también un mejor entendimiento de la magnitud y las dinámicas del DFI a nivel global y nacional. No obstante los avances, persisten desafíos significativos en la definición y abordaje del DFI particularmente en países como el nuestro donde la implementación de los marcos normativos continúa siendo un desafío debido a la escasez de recursos disponibles y a la persistencia de conflictos y violencia a lo largo del territorio nacional.

## COLOFÓN

Después de que en 2019 fuera reconocida de manera oficial la existencia del DFI en el país, quedaron pendientes algunos retos. Entre los más importantes destaca el reto analítico,

pues de ello depende poder distinguirlo de otras formas de movilidad humana y atender sus necesidades de protección, atención e integración.

Un segundo reto, es la adopción de una legislación especializada para abordar el DFI a nivel federal y local.

Tercero reto, la coordinación efectiva entre el gobierno federal, estatal y municipal es crucial para abordar el DFI, pero a menudo es insuficiente.

Cuarto, la falta de recursos financieros y humanos impide una respuesta adecuada y sostenible al DFI.

Un quinto, la persistencia de la violencia y la inseguridad en varias regiones de México continúa siendo una barrera significativa para la implementación de soluciones duraderas.

Por último, es necesario desarrollar una herramienta oficial que permita medir de manera directa el DFI en sus diferentes vertientes, niveles y modalidades, las existentes hasta ahora tienen serias limitaciones.

## BIBLIOGRAFÍA

ACNUR y CICR (Coords.) (2022). Manual sobre desplazamiento interno. Suprema Corte de Justicia de la Nación (SCJN), la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR) en México y la Delegación para México y América Central del Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR). Ciudad de México, México. <https://www.scjn.gob.mx/derechos-humanos/sites/default/files/Publicaciones/archivos/2022-06/Manual%20sobre%20desplazamiento%20interno.pdf>

ACNUR y UPMRIP (2023). Análisis del marco normativo y de política pública en México a nivel federal para la atención integral y protección de las personas en situación de desplazamiento forzado interno. Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), Unidad de Política Migratoria, Registro e Identidad de Personas (UPMRIP). Ciudad de México, México. <https://www.refworld.org/es/leg/compleg/acnur/2023/es/134666>

Adoptada por el Coloquio Sobre la Protección Internacional de los Refugiados en América Central, México y Panamá: Problemas Jurídicos y Humanitarios, celebrado en Cartagena, Colombia,

- del 19 al 22 de noviembre de 1984., Declaración de Cartagena sobre los Refugiados de 1984, Instrumentos Regionales sobre Refugiados y temas relacionados, 22 Noviembre 1984, <https://www.refworld.org/es/leg/tratint/rri/1984/es/64184> [accedida 04 July 2024]
- Arana, M. y M. Del Riego, (2012). Estudio sobre desplazados por el conflicto armado en Chiapas, San Cristóbal de Las Casas, Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD).
- Barrios de la O, María Inés (2016). Movilidad humana en Ciudad Juárez, 2007-2012: transitando de la inmigración laboral a la emigración y desplazamiento forzado, El Colegio de la Frontera Norte, México.
- Benavides, L. y Patargo, S. (2012). “México ante la crisis humanitaria de los desplazados internos”. Foreign Affairs Latinoamérica, 12 (4), 77-96.
- Bobbio, N. (1991). El tiempo de los derechos, trad. de Rafael de Asís Roig, Madrid: Sistema.
- Carrillo, J. (1999). Dignidad frente a barbarie. La Declaración Universal de Derechos Humanos, cincuenta años después, Madrid: Trotta.
- Castles, Stephen, (2003). “La política internacional de la migración forzada”, en Revista Migración y Desarrollo, núm. 1, pp. 74-90, en: <http://rimd.reduaz.mx/revista/rev1/StephenCastles.pdf>
- CMDPDH (2022). Episodios de desplazamiento interno forzado en México 2021. La Comisión Mexicana de Defensa y Promoción de Derechos Humanos, México.
- CNDH (2016). Informe Especial sobre Desplazamiento Forzado Interno (DFI), México. 2016\_ IE\_DesplazadosD.pdf ([cndh.org.mx](http://cndh.org.mx))
- Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR), Convenio de Ginebra relativo a la protección debida a las personas civiles en tiempo de guerra (“Cuarto Convenio de Ginebra”), 75 UNTS 287, 12 Agosto 1949, <https://www.refworld.org/es/leg/trat/cicr/1949/es/32227> [accedida 04 July 2024]
- Conferencia Diplomática sobre la Reafirmación y el Desarrollo Internacional Humanitario Aplicable en los Conflictos Armados, Protocolo Adicional a los Convenios de Ginebra del 12 de agosto de 1949 relativo a la protección de las víctimas de los conflictos armados sin carácter internacional (Protocolo II), 1977, Comité Internacional de la Cruz Roja (CICR), 8 Junio 1977, <https://www.refworld.org/es/leg/tratint/cicr/1977/es/129847> [accedida 04 July 2024]
- CONAPO (2021). Diagnóstico nacional sobre la situación del desplazamiento forzado interno en México. México, Secretaría de Gobernación y Consejo Nacional de Población.

Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos (CPEUM), (PÁRRAFO ADICIONADO D.O.F. 10 DE JUNIO DE 2011), Título Primero, Capítulo I - De los Derechos Humanos y Sus Garantías, Artículos 1o. (Última Reforma DOF 22-03-2024), México.

Cruz, Francisco et al. (2017). La guerra que nos ocultan. México: Temas de Hoy.

Díaz, E. (1981) Estado de derecho y sociedad democrática, Madrid: Taurus Ediciones (1966), Madrid, 8<sup>a</sup> ed. (rev.).

Galtung, J. (1990). Cultural Violence. Journal of Peace Research, 27(3), 291-305. <https://doi.org/10.1177/0022343390027003005>

Gandini Luciana et al., (2022). Desplazamiento Forzado Interno en México. Análisis y Recomendaciones para su Atención en Jalisco, Puebla y Querétaro. México: Universidad Nacional Autónoma de México.

Garriga Zucal, José, (2010). Notas para una definición antropológica de la violencia: un debate en curso, Antropología y Ciencias sociales. CONICET.

Ley General de Víctimas. México. Consultado el 4 de julio de 2024. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGV.pdf>

Ley General en Materia de Desaparición Forzada de Personas. Consultado el 4 de julio de 2024. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGMDFP.pdf>

Ley General de Derechos de Niñas, Niños y Adolescentes. Consultado el 4 de julio de 2024. <https://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/pdf/LGDNNA.pdf>

Ley para la Prevención y Atención del Desplazamiento Interno en el Estado de Chiapas. Consultado el 4 de julio de 2024. <https://forodfi.cndh.org.mx/Content/doc/Normativo/Ley-DPI-Chiapas.pdf>

Ley para la Prevención y Atención del Desplazamiento Interno en el Estado de Guerrero. Consultado el 4 de julio de 2024. <https://www.guerrero.gob.mx/wp-content/uploads/2022/03/LEY-NUMERO-487-DE-DESPLAZAMIENTO-INTERNO.pdf>

Ley para la Atención Integral a las Personas Desplazadas del Estado de Sinaloa. Consultado el 4 de julio de 2024. [https://normas.cndh.org.mx/Documentos/Sinaloa/Ley\\_PARIDFIE\\_Sin.pdf](https://normas.cndh.org.mx/Documentos/Sinaloa/Ley_PARIDFIE_Sin.pdf)

Ley para la Prevención y Atención del Desplazamiento Forzado Interno en el Estado de Zacatecas. Consultado el 4 de julio de 2024. <https://www.congresozac.gob.mx/64/ley&cual=361&tipo=pdf>

Ley General para Prevenir, Atender y Reparar Integralmente el Desplazamiento Forzado Interno. Consultado el 4 de julio de 2024. [http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2020/03/asun\\_4019970\\_20200318\\_1584045220.pdf](http://sil.gobernacion.gob.mx/Archivos/Documentos/2020/03/asun_4019970_20200318_1584045220.pdf)

Mejía R., Joaquín A. y Yolanda González C. (2008). Derechos humanos y fenómeno migratorio: entre el abismo del discurso y los hechos, En Encuentro, 40(80): 71-82.

Mijangos Eduardo y Enrique Guerra (Coord.) (2020). Genealogías de la violencia en Michoacán, México, Universidad Michoacana de San Nicolás de Hidalgo y Universidad Autónoma Metropolitana Unidad Xochimilco. México.

Morales, Patricia (1989). Indocumentados Mexicanos, México, Editorial Grijalbo.

Organización Internacional del Trabajo (OIT), Convenio (N. 169) sobre pueblos indígenas y tribales en países independientes, C169, 27 Junio 1989, <https://www.refworld.org/es/leg/trat/oit/1989/es/19728> [accedida 04 July 2024]

ONU: Comisión de Derechos Humanos (1998). Principios Rectores de los Desplazamientos Internos. E/CN.4/1998/53/Add.2, 11 Febrero 1998, <https://www.refworld.org/es/leg/instcons/unchr/1998/es/134205> [accedida 04 July 2024]

ONU: Subcomisión de Promoción y Protección de los Derechos Humanos, Principios sobre la restitución de las viviendas y el patrimonio de los refugiados y las personas desplazadas (Principios Pinheiro), E/CN.4/Sub.2/2005/17, 28 Junio 2005, <https://www.refworld.org/es/pol/posicion/unsubcom/2005/es/32058> [accedida 04 July 2024]

ONU: Oficina del Alto Comisionado de Derechos Humanos (OACNUDH), Principios Básicos y Directrices sobre los Desalojos y el Desplazamiento Generados por el Desarrollo. Anexo I del Informe del Relator Especial sobre una vivienda adecuada, como parte del derecho a un nivel de vida adecuado, 2007, <https://www.refworld.org/es/ref/infortem/oacnudh/2007/es/128048> [accedida 04 July 2024]

ONU: Consejo de Derechos Humanos, Informe del Representante del Secretario General sobre los Derechos Humanos de los Desplazados Internos, Walter Kalin. Marco de soluciones duraderas para los desplazados internos. A/HRC/13/21/Add.4, 9 Febrero 2010, <https://www.refworld.org/es/ref/infortem/cdhonu/2010/es/132481> [accedida 04 July 2024]

ONU: Oficina de las Naciones Unidas para la Reducción del Riesgo de Desastres (UNDRR), Marco de Sendai para la Reducción del Riesgo de Desastres. 2015-2030, 15 Marzo 2015, <https://www.undrr.org/>

- refworld.org/es/ref/inforreu/undrr/2015/es/127880 [accedida 04 July 2024]
- ONU: “Resolución A/RES/70/1 Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, 25 de noviembre de 2015. [edición electrónica] <http://www.un.org/es/comun/docs/?symbol=A/RES/70/1>
- Pascual De Sans, A. (1983). Connotaciones ideológicas en el concepto de retorno de migrantes. *Revista de Sociología*, 20(1): 62-71.
- Pascual De Sans, A. (1993). La migración de retorno en Europa: LA construcción social de un mito. *Revista Polígonos*, (3): 89-104.
- Peces-Barba, G. (1999). Curso de derechos fundamentales. Teoría general, con la colaboración de Rafael de Asís Roig, Carlos R. Fernández Liesa, Ángel Llamas Gascón, Universidad Carlos III de Madrid, Madrid: Boletín Oficial del Estado.
- Pérez Vázquez, Brenda Gabriela, et al., (2023) Episodios de desplazamiento interno forzado masivo en México. Informe 2021. CMDPDH.
- Ramcharan, B.G., (1982). “Substantive Law Applicable”, in International Law and Fact-Finding the Field of Human Rights, Martinus Nijhoff Publishers, The Hague, pp. 26-40.
- Rebón, Julián (2001). Conflicto armado y desplazamiento de población: Chiapas 1994-1998, México: Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales y Miguel Ángel Porrúa.
- Rodríguez y Rodríguez, J. (1991) “Las Declaraciones Francesa y Universal de los Derechos Humanos”, en AA. VV., Bicentenario de la Revolución Francesa, México: Instituto de Investigaciones Jurídicas de la Universidad Nacional Autónoma de México, 1<sup>a</sup> edición.
- Tovar, L. F. (2023). Positivación y protección de los derechos humanos: aproximación colombiana. *Criterio Jurídico*, 8(2), 45–72. Recuperado a partir de <https://revistas.javerianacali.edu.co/index.php/criteriojuridico/article/view/944>
- Salazar Cruz, Luz María y José Antonio Álvarez Lobato (2017). Desplazamiento interno forzado. *Regiones y violencia en México, 2006 – 2013*. México: El Colegio Mexiquense.
- UPMRIP (2021). Elementos mínimos para la elaboración de una Ley Estatal para Prevenir, Atender y Reparar Integralmente el Desplazamiento Forzado Interno. En: [http://www.politicamigratoria.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/DFI?fbclid=IwAR3MLt0JasrQWkntE2l7\\_wOos5NbmczMsdMHYkLms4IM69-Od1RLDBHzvA](http://www.politicamigratoria.gob.mx/es/PoliticaMigratoria/DFI?fbclid=IwAR3MLt0JasrQWkntE2l7_wOos5NbmczMsdMHYkLms4IM69-Od1RLDBHzvA)
- Unión Africana, Convención de la Unión Africana para la protección y la asistencia de los

desplazados internos en África (Convención de Kampala), 22 Octubre 2009, <https://www.refworld.org/es/leg/trat/ua/2009/es/70509> [accedida 05 July 2024]

Velázquez Moreno, Ana Laura, (2017). Desplazamiento interno por violencia en México. Causas, consecuencias y responsabilidades del Estado. Comisión Nacional de los Derechos Humanos. México.

# Gestión de Desarrollo Urbano: La gentrificación “espacio revanchista” del centro histórico de Guadalajara, Jalisco

José Guadalupe Ruiz Rivera<sup>a</sup>

## CONTEXTO DEL ESTUDIO

- Se están elitizando los centros de las ciudades metropolitanas una de ellas Guadalajara
- Presentan rentas elevadas debido a su incremento de renta por uso comercial, o proyectos inmobiliarios
- La despoblación de los centros se debe a que no habitan las personas aquí, al ser caro para sectores populares

## SUMARIO Y HALLAZGOS

- Los estudios de investigaciones muestran que hay una fuerte iniciativa de los políticos al incentivar proyectos de construcción “lógica capitalista” y renovación dentro de un lugar demasiado concurrido y debido a que deja una ganancia redituable (Harvey, 2003, p. 35)
- Se opta por darle importancia a proyectos que dejaran ganancias que en verdad hacer obras que generen oportunidades de vivienda accesible (Harvey, 2011, p. 25)
- La resistencia por este tipo de proyectos se lleva más que nada por asociaciones civiles o los mismos vecinos de la zona como fue el caso de un parque ubicado tras el teatro diana en Guadalajara, así también como de lo que los políticos tratan de convencer que son obras que nos beneficiaran (Espinoza, 2022, p.77).

<sup>a</sup> Estudiante de Estudios Liberales del campus universitario de Tonalá, Jalisco de la Universidad de Guadalajara.  
Correo: jose.ruiz4749@alumnos.udg.mx

## INTRODUCCIÓN

Dentro de la indagación acerca del tema de gentrificación nos encontramos que es un asunto que integra tanto aspectos sociales, políticos, económicos y culturales que nos llevan a pensar, desde la inquietud al desplazar personas, se quedan sin poder adquirir un espacio propio y “esto atenta contra el supuesto derecho a la ciudad del que se habla en varios documentos de accesibilidad a la ciudad en la política y más específicamente en la gestión territorial” (Harvey, 2011, p.26) , es importante completar una propuesta para proponer medidas de mitigación. Repoblación de un sitio por una nueva clase de habitantes con mayor nivel adquisitivo, cultural y político (Lozano, 2021, p. 19).

## PRESENTACIÓN DEL ASUNTO

La mención de Harvey es importante porque en Guadalajara “ha ocurrido una acumulación por desposesión hasta cierto punto absurda”, ya que existe una nula presencia de habitantes dentro del centro de Guadalajara, llevando a una especie de paso a transitar por un lugar de turismo lucrativo sin habitantes locales, estables (Harvey, 2011, p.44).

Lo cual nos representa una baja participación ciudadana activa en contra de este tipo de fenómenos metropolitanos lo cual nos lleva a cuestionar si el gobierno, instituciones, organizaciones o reglamentaciones (inmobiliarias) se están haciendo efectivas o siendo implementadas por estos primeros, la gestión tanto territorial y urbana es fundamental para poder generar condiciones equitativas dentro de un sistema de ciudades como lo es Guadalajara.<sup>3</sup>

## RECOMENDACIONES DE POLÍTICA

Entendiendo que hay que estar en constante interacción con los actores políticos, culturales e institucionales, se debe reglamentar la forma de construir en la ciudad, más en una que es tan cara, en las centralidades, con ello se trataría de buscar una regulación de territorio, modificación urbana, así como generar políticas públicas, el estado serviría de

mediador al control de los precios de renta para que no se enriquezcan con beneficios de renta de uso del suelo comercial.

## **1) Política pública de gestión territorial y gestión adecuada del POTMET**

Considerando que es deficiente la forma en la que en cada ciudad se construye sin un orden y casi más o menos bien, pero no se reglamenta o en caso se pasan por alto las reglamentaciones, se debería de proponer políticas con programas factibles que no quieran resolver cuestiones imposibles, como arreglos del POTMET que municipios no se apegan o propias mejoras al documento, pero no quedarse solo en eso sino colaborar con acciones de ciudadanos.<sup>5</sup>

## **2) Creación de una política pública llamada “límites de precio de renta para las zonas comerciales”**

Con la cual se buscaría contener sobre la inversión de los propios comerciantes que se encuentran en una zona de alto valor de suelo ya sea para comercio o vivienda que en ocasiones por su concurrencia en mejor rentar para que genere mejores ganancias, la política consistiría en poner topes para que no se aumente la renta en caso de que se utilice el inmueble como habitacional, así también los comerciantes no se quedarían sin ganancias para que su negocio crezca, al trabajar para su pago de insumos o renta, claro esto visto como una propuesta de una iniciativa de reforma hacia la regulación de cobro de impuestos por uso comercial.<sup>5</sup> “Claro sería una propuesta nueva” pensando en esto, se tiene que encontrar eficaces herramientas institucionales y que aseguren un cumplimiento cabal de habitabilidad y asequibilidad para usuarios de inmuebles.

## **IMPLICACIONES DE POLÍTICA**

Tomando en cuenta que el documento va dirigido a los gestores municipales y planificadores de ciudad, me permito mencionar lo relevante en cuanto a sus necesidades:

- La integración de un modelo de gestión territorial por zonas metropolitanas,

articulando la forma de interacción de vialidad.

- Metodología de medición por benéfico comercial, dentro de zonas catalogadas caras y de paso turístico, regulando su precio de renta.
- Apoyo a comerciantes que debido a problemas de pago no puedan sostener su rentabilidad de comercio.
- Planificación de ciudades más eficientes sin distancias largas de recorrido, implicaría un aspecto de movilidad urbana.
- Progresiva tendencia a una lógica capitalista dentro del ramo inmobiliario, lo cual genera un problema para adquirir vivienda dentro de una zona central, es necesario que los gobiernos junto con los ciudadanos (pero recaería en la intervención del estado) ejerzan su derecho a la ciudad.

## RECOMENDACIONES DE POLÍTICA

Entendiendo que hay que estar en constante interacción con los actores políticos, culturales e institucionales, se debe reglamentar la forma de construir en la ciudad, más en una que es tan cara, “en las centralidades, con ello se trataría de buscar una regulación de territorio, modificación urbana, así como generar políticas públicas, el estado serviría de mediador al controlar los precios de renta” (Delgadillo, 2010, p. 842), para que no se enriquezcan con beneficios de renta del suelo comercial.

### 1) Política pública de gestión territorial y gestión adecuada del POTMET

Considerando que es deficiente la forma en la que en cada ciudad se construye sin un orden y casi más o menos planificada, pero no se reglamenta o en caso se pasan por alto las reglamentaciones, se debería de proponer políticas con programas factibles que no quieran resolver cuestiones imposibles, como arreglos del POTMET que municipios no se apegan o propias mejoras al documento, pero no quedarse solo en eso sino colaborar con acciones de ciudadanos, indicando las mejoras que se le harían al documento (IMEPLAN, 2016-POTmet, p. 235).

## **2) Creación de una política pública llamada “límites (regulación) de precio de renta para las zonas comerciales”**

Con la cual se buscaría contener sobre la inversión de los propios comerciantes que se encuentran en una zona de alto valor de suelo ya sea para comercio o vivienda, que en ocasiones por su concurrencia es una opción rentar para que genere mejores ganancias, la política consistiría en poner topes para que no se aumente la renta en caso de que se utilice el inmueble como habitacional, así también los comerciantes no se quedarían sin ganancias para que su negocio sea rentable, al trabajar para su pago de insumos o renta, claro esto visto como una propuesta de una iniciativa de reforma hacia la regulación de cobro de impuestos por uso comercial (Hernández, 2016, p. 23) “Sería una propuesta nueva”

## **3) Atender el problema del revanchismo doble y las políticas de estética**

Debido a los desalojos de vendedores ambulantes a través de una red clientelar que se tejió por administraciones gubernamentales con líderes de comerciantes ambulantes, es ese sentido el programa es revanchista trata de imponer “formas de comercio parecidas a mercados globales tanto valores, subjetividades de clase media-alta, es venganza contra el partido gobernante anterior y su base clientelar que permitió que el centro se convirtiera en un lugar sin ‘orden’, sin legalidad y sin “estética” (Hernández, 2016, p. 8).

Al reflexionar sobre las transformaciones, que deberían de justificarse cada ocasión que se hagan, a ciertas zonas como por ejemplo la colonia americana específicamente en el andador Chapultepec, que más que una política pública que traerá desarrollo trae consigo dividendos para algunos cuantos involucrados.

La propuesta sería responder atinadamente a las regulaciones y hacer una especial y analítica revisión de mecanismos jurídicos (reformar ambigüedades legales en planeación) en materia de planeación urbana con un manejo adecuado regulaciones de uso de suelos, al igual que no mantener este modelo de compadrazgo político y pago de favores a las empresas del sector inmobiliario.

## CONCLUSIONES

Para finalizar se puede concluir con un llamado a los gestores de ciudades a que es problema que se está saliendo control, la forma en la que crece la ciudad, los edificios cada vez en una lógica más vertical que horizontal, una planificación decente por parte de las administraciones gubernamentales sería ideal para que no se deje todo en manos de beneficios que genere la especulación inmobiliaria, pero al igual una organización por parte de los habitantes para en conjunto gestionar, la planificación de la ciudad no dejando fuera la reflexión y sobre todo tratar al concepto con una mirada crítica ya que se dice que hay gentrificación positiva y negativa, lo cual no es así debido a las mutaciones y cambios urbanos habría que preguntarse para quien es buena o quién se beneficia de ella, está claro que para la población en general no debido a que no cuenta con capital y materia inmobiliaria (Salinas, 2017, p. 8) .

Teniendo en cuenta la acción de equilibrar los usos del suelo, al considerar la derrama económica que representan las actividades económicas de una metrópoli.

## BIBLIOGRAFÍA

- Barenboim, C. A. (2012). Políticas públicas urbanas e instrumentos de regulación en la ciudad de Rosario. Revista Iberoamericana de Urbanismo, (7), 31-41. Argentina
- Harvey, D. (2003) El nuevo imperialismo, España
- Espinosa, Horacio, & Cornejo Hernández, Fernando. (2022). La gentrificación del centro de Guadalajara: Proyectos, conflictos y resistencias. Iztapalapa. Revista de ciencias sociales y humanidades, 43(93), 75-102. Epub 08 de agosto de 2022. <https://doi.org/10.28928/ri/932022/atc3/espinosah/cornejohernandezf>. México
- Harvey, D. (2011). El derecho a la ciudad. España
- Lozano Uvario, K. M. (2021). Políticas públicas para una economía creativa en Jalisco y el área metropolitana de Guadalajara. Región y sociedad, 33. México
- Delgadillo-Polanco, Víctor. (2010). Aburguesamiento de barrios centrales, un proceso en expansión y mutación. Economía, sociedad y territorio, 10(34), 835-846. México

- Salinas Arreortua, L. A. (2017). ¿Gentrificación latinoamericana? Apuntes para su discusión. Revistarquis, 6(1). <https://doi.org/10.15517/ra.v6i1.29205>. Costa Rica
- Hernández, F., & Ángel, L. (2016). La transformación revanchista del centro histórico de Guadalajara, México: gentrificación y otras falsas dicotomías. Departament d'Urbanisme i Ordenació del Territori. Universitat Politècnica de Catalunya. Bélgica
- MEPLAN (2016). POTmet, pp. 23-45. México



# Investigación con suplementos nutricionales: ¿realmente nos dicen la verdad?

Karla Patricia Vázquez Núñez<sup>a</sup>

La suplementación nutricional es la administración de sustancias necesarias para la vida cuando se presenta un déficit de nutrientes (Arribas Hortigüela, 2018).

Los suplementos nutricionales son de fácil acceso para la población en general, por esto es importante que la información que se divulga sobre ellos sea realmente resultado de estudios científicos rigurosos. Lamentablemente en estas investigaciones, puede estar presente el conflicto de intereses, que no permite que se reporten correctamente los hallazgos encontrados.

Es así, que las estrategias que el gobierno desarrolle para regular y certificar la calidad de las investigaciones con suplementos nutricionales ayudarían a que la población en general y el consumidor final de los mismos, cuenten con la información completa y real sobre el contenido de estos productos y los efectos de su consumo a largo plazo. En este sentido, algunas recomendaciones son:

- Vigilancia y regulación de investigaciones que trabajen con suplementos nutricionales por agentes externos a las mismas.
- Comités de ética que enfaticen en el Conflicto de intereses al realizar estudios con marcas específicas de suplementos nutricionales.
- Desarrollo de investigaciones que reporten las consecuencias a largo plazo del consumo crónico de suplementos nutricionales, así como la divulgación a la población en general de los resultados de estas.

---

<sup>a</sup> Profesora de asignatura. Departamento de Ciencias de la Salud Poblacional. Centro Universitario de Tonalá. Correo: karla.vazquez@academicos.udg.mx

- Estudios constantes por medio de la COFEPRIS a suplementos nutricionales.
- Divulgación de forma clara y concisa de los hallazgos encontrados en los estudios de calidad realizados por COFEPRIS a los suplementos nutricionales.

Actualmente, los suplementos nutricionales, se promocionan como productos cuya función va más allá de favorecer funciones vitales o aportar nutrientes necesarios cuando se carece de los mismos, pues se promueven como auxiliares en la pérdida de peso, aumento de masa muscular, mejora de funciones cognitivas e incluso de rendimiento sexual. En México en 2021, la compra de suplementos alimenticios aumentó casi 68% (Forbes México, 2022).

### **Riesgos y beneficios del uso de suplementos nutricionales**

El consumo no controlado de suplementos nutricionales puede presentar riesgos para la salud. Aunque en muchos casos el exceso de un suplemento puede ser excretado, existe el potencial de que éste sea tóxico, particularmente a nivel hepático (Arribas Hortigüela, 2018).

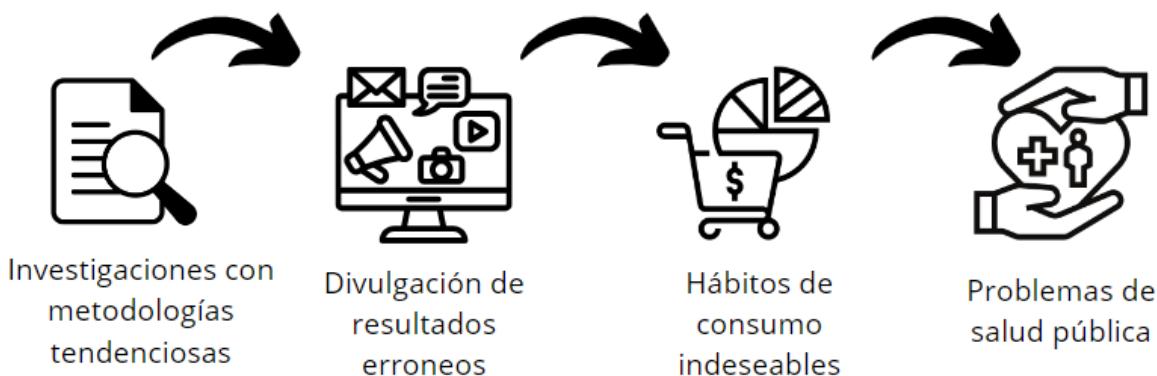
### **Popularización del consumo de suplementos nutricionales**

La reciente tendencia entre la población joven de basar sus hábitos de consumo en lo que promocionan los llamados “influencers” en redes sociales, ha propiciado que cualquier persona considere tener la necesidad de consumir suplementos nutricionales sin necesidad de una evaluación nutricional previa. Sin embargo, los médicos coinciden en que no hay milagros en esos productos, dado que múltiples estudios han evidenciado que tomar vitaminas y minerales adicionales no protege contra las enfermedades, ni mejora la salud general de las personas sanas (FORBES México, 2022).

Asegurar metodologías claras y éticas correctas en las investigaciones, así como un pertinente reporte de resultados a través de publicidad del producto, permitiría que el consumidor cuente con evidencia científica correctamente desarrollada para decidir por él mismo y desde un criterio informado, sus hábitos de consumo.

Se evitaría en medida de lo posible el conflicto de intereses en la investigación de estos productos, pues los resultados de las investigaciones y la información que se difunde sobre estos productos influyen en los hábitos de consumo de los mexicanos; hábitos que a largo plazo se reflejan a nivel de salud pública.

Figura 1. Implicaciones de la falta de regulación de investigaciones con suplementos alimenticios.



Fuente: Elaboración propia.

Si bien, la regulación de la investigación con suplementos nutricionales impactaría solo en una parte del problema, ésta puede ser considerada como el origen de una problemática posterior en salud pública, pues basar la información que se difunde sobre estos productos en estudios mal desarrollados o mal reportados con conflicto de intereses de por medio, puede hacer que la población adquiera ciertos hábitos de consumo que a largo plazo mermarán su salud, convirtiéndose este en un problema de salud pública.

## REFERENCIAS

- Arribas Hortigüela, L. (2018). ¿Por qué los pacientes no toman la suplementación nutricional? *Nutricion Hospitalaria*, 35(2), 39–43. <https://doi.org/10.20960/nh.1959>
- Forbes México. (2022). Crece consumo de suplementos alimenticios en México, pero ¿son eficaces, hay alternativas más económicas? Recuperado de: <https://www.forbes.com.mx/crece-consumo->

de-suplementos-alimenticios-en-mexico-pero-son-eficaces-hay-alternativas-mas-economicas/  
López-López, M.I. & Díaz-Melo, P.M.(2002). Investigación de mercado de suplementos  
nutricionales SN. Editorial: Universidad Icesi.



# **Estudios Interdisciplinarios de Economía, Empresa y Gobierno**

**02**

**JUL - DIC 2024**

**ISSN: EN TRÁMITE**

**www.revistaestudiosieeg.com**

Estudios Interdisciplinarios de Economía, Empresa y Gobierno Año 1, No. 2, Julio-Diciembre 2024, es una publicación semestral, editada por la Universidad de Guadalajara, a través del Departamento de Economía y Ciencias Políticas y por la División de Ciencias Económicas, Empresa y Gobierno del Centro Universitario de Tonalá. Domicilio Av. Nuevo Periférico No. 555, Ejido San José Tateposco, C.P. 45425, Tonalá, Jalisco, México; Tel. 3320002300; página web <https://revistaestudiosieeg.com/index.php/eieeg>, correo electrónico [reieeg@cutonalaj.udg.mx](mailto:reieeg@cutonalaj.udg.mx), Editor responsable: Dr. Julio Santiago Hernández. Reservas de Derechos al Uso Exclusivo 04-2024-062016595700-102, ISSN: en trámite, otorgados por el Instituto Nacional del Derecho de Autor. Responsable de la última actualización de éste número: Departamento de economía y ciencias políticas, con domicilio en Av. Nuevo Periférico No. 555, Ejido San José Tateposco C.P. 45425, Tonalá, Jalisco, México, Dr. Julio Santiago Hernández. Fecha de la última modificación 12 de julio de 2024.

Las opiniones expresadas por los autores no necesariamente reflejan la postura del editor de la publicación.

Queda estrictamente prohibida la reproducción total o parcial de los contenidos e imágenes de la publicación sin previa autorización de la Universidad de Guadalajara.



**UNIVERSIDAD DE  
GUADALAJARA**  
Red Universitaria de Jalisco

