



FICHA TÉCNICA

MI MACRO- PERIFÉRICO (AMG*)

*ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA



MI MACRO-PERIFÉRICO

Área Metropolitana
de Guadalajara
(Zapopan, Guadalajara,
Tlaquepaque),
Jalisco

Figura 37.
Ubicación del Mi Macro-Periférico.

■ Área Metropolitana de Guadalajara
— Mi Macro Periférico



Partiendo de la iniciativa de expandir la red Mi Macro a esta vialidad, el proyecto se ha transformado para integrar intervenciones de mejora del espacio público y de la movilidad activa.

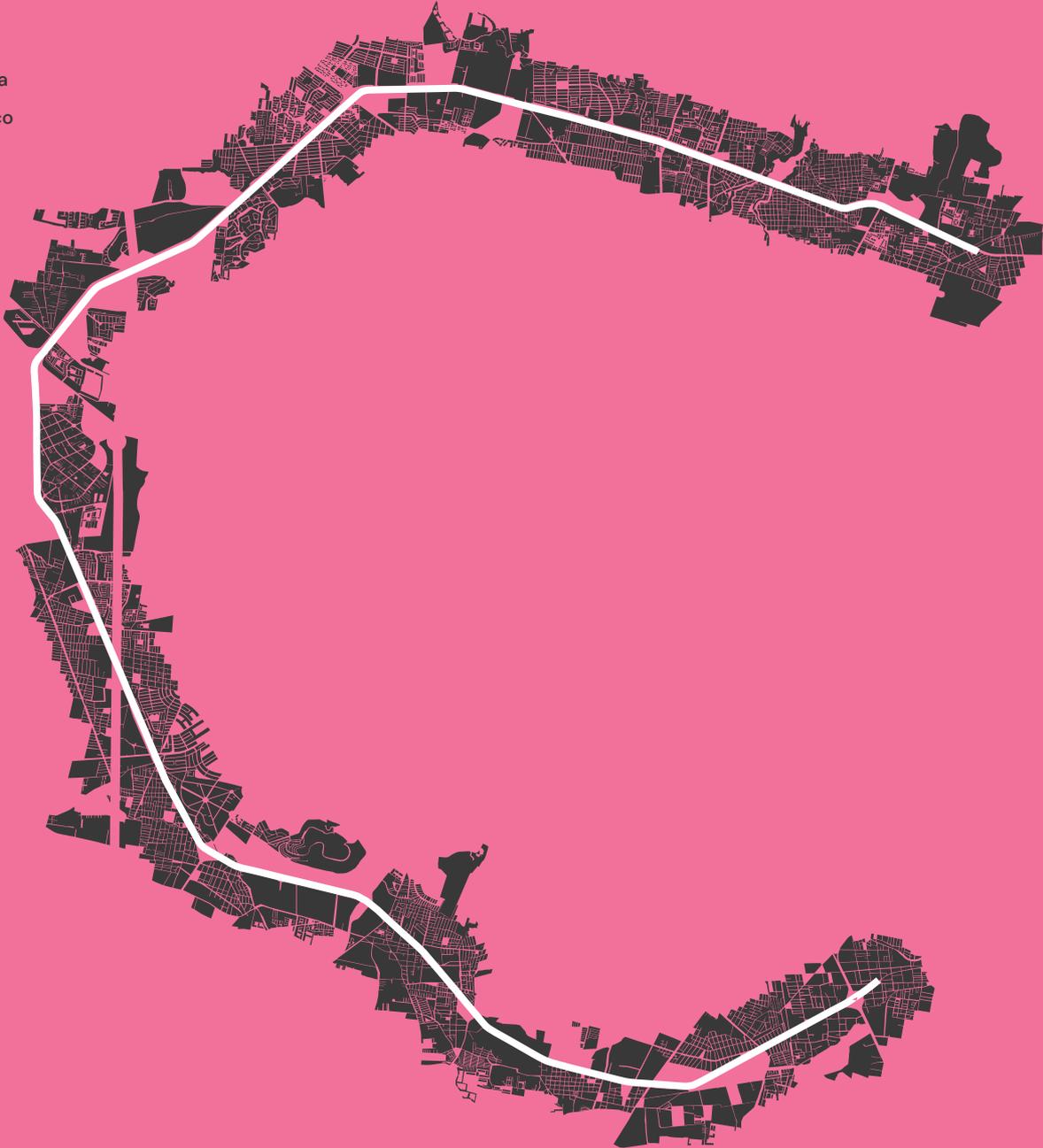
Figura 38.
Área de influencia de la
intervención de Mi Macro
Periférico.

- Área de influencia
- Mi MacroPeriférico

499,646
residentes
beneficiados

41,503 metros
lineales de
intervención

~ 12 habitantes
por metro lineal



Fuente: Elaboración propia.

INFORMACIÓN TÉCNICA

Fecha de finalización de obras

- Fase 1: 2022

Longitud y/o superficie intervenida

- 41.5 km

Redistribución vial

- Reducción de la cantidad de carriles de circulación vehicular
- Implementación de carril exclusivo para sistema de BRT, Mi Macro Periférico
- Generación de espacio exclusivo para la circulación ciclista segregado con separadores y vegetación
- Mayor espacio en banquetas para la circulación peatonal

Mobiliario y Dispositivos Urbanos

- Colocación de asientos isquiáticos, basureros, paradas de autobuses, MUPIs y tótems informativos a proximidad de las estaciones de Mi Macro
- Colocación de dispositivos viales como bolardos metálicos
- Implementación de señalamiento vertical (señales restrictivas, preventivas, informativas de destino y de servicio)
- Implementación de señalamiento horizontal (raya continua, discontinua, de alto, de cruce de peatones, pictogramas de flechas, de paradas para el transporte público y de bicicleta)
- Instalación de reductores de velocidad en intersecciones con avenidas principales

Infraestructura Urbana

- **Drenaje:** redes hidrosanitarias en carriles centrales, desazolve de alcantarillado, construcción de pozos de visita de tipo común de concreto armado
- **Cableado:** instalación de luminarias LED
- **Agua potable:** construcción de acuaférico subterráneo para distribución estratégica del agua potable en el AMG

Vegetación y Espacio público

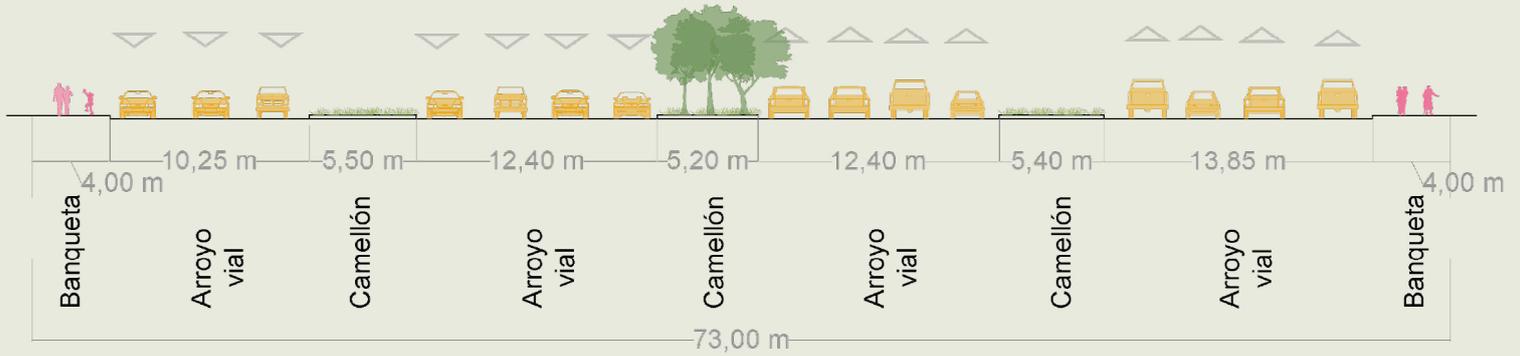
- Arborización con aproximadamente 6,534 ejemplares
- Incorporación de 620 espacios de biciestacionamiento de larga estancia

Inclusión y Equidad

- Colocación de botones de pánico y cámaras de seguridad conectadas al C5
- Ampliación y mejoramiento de banquetas con criterios de accesibilidad universal. Además, se colocó guía podotáctil para personas con discapacidad visual

Figura 39. Comparativa de las secciones de corte transversal de Paseo Fray Antonio Alcalde.

Antes: Mi Macro-Periférico



Después: Mi Macro-Periférico



Mi Macro-Periférico antes

Periférico era una vía con 7 carriles por sentido exclusivos para la circulación de vehículos motorizados y transporte público, en la que coexistían de manera desordenada e insegura los vehículos motorizados y las personas usuarias de transporte público, a pie y en bicicleta.

Las principales personas usuarias son hombres de entre 25 y 65 años aunque algunos puntos concentran más jóvenes (15 a 25 años) por la presencia de instituciones de estudio medio superior y superior.

La actividad principal que ocurría a lo largo de la vía, era la espera de transporte público pero también la venta y consumo de productos.

Contaba con varias carencias, tales como: inseguridad, áreas de circulación peatonal discontinuas y en mal estado o en algunos casos inexistentes.

Mi Macro-Periférico después

Con las obras de Mi Macro, el Periférico pasó a tener 6 carriles para los vehículos privados motorizados por sentido de vía. Además, se añadió un carril exclusivo para BRT con sus respectivas paradas, una ciclovía y bahías de transferencia en cada sentido de vía.

El sistema de BRT se compone de 42 estaciones en las que se implementaron 34 nuevos puentes peatonales con elevadores, rampas con pendiente menor al 6% y se optimizó la iluminación en los entornos y accesos.

Asimismo, se implementaron módulos de servicio (baños, lactarios, cambiadores, tiendas de autoservicio) y cruces a nivel diseñados para proteger a las personas a pie.

Mi Macro se conecta con una diversidad de rutas de transporte del AMG, por lo que se generaron espacios de transición seguros para ordenar y facilitar el transbordo de sus rutas alimentadoras.

Oportunidades

Mi-Macro Periférico es un proyecto a gran escala de revitalización del espacio público y regeneración urbana, a partir de la ampliación y mejora de la red de transporte público y de la infraestructura de movilidad sostenible. Sin embargo, algunas zonas no cuentan con la misma calidad de intervención y resultan inseguras para las personas usuarias. Por ejemplo, a lo largo de la vialidad se observan edificios abandonados y fachadas deterioradas que pueden generar puntos de inseguridad por la ausencia de actividad en la calle. Sugerimos que se complete el proyecto con intervenciones puntuales en zonas que presentan estas necesidades para mantener el nivel de seguridad y fomentar actividades en todo el tramo.

ADECUAR EL ANILLO PERIFÉRICO A SU ENTORNO URBANO



Mi Macro-
Periférico
Guadalajara,
Tlaquepaque,
Tonalá y Zapopan
en Jalisco. Foto:
Gobierno de
Jalisco

El Anillo Periférico se construyó en la década de los 1960 en un contexto de expansión urbana de la zona metropolitana de Guadalajara. Por ello, se diseñó como una carretera, más que como una avenida urbana. Sin embargo, el crecimiento del área metropolitana llevó las zonas “afuera” de este anillo a poblarse considerablemente por lo que esta vialidad se volvió una importante barrera urbana y un entorno hostil para la importante cantidad de personas a pie, en bicicleta o usuarias del transporte público que la cruzaban o transitaban por ella.

Partiendo de la iniciativa de expandir la red Mi Macro a esta vialidad, el proyecto se ha transformado para integrar intervenciones de mejora del espacio público y de la movilidad activa. Con ello, se adecua el diseño del anillo periférico al entorno urbano en el que se ubica actualmente y se transforma la experiencia de todas las personas usuarias en los 41.5 km de intervención.

Una intervención de movilidad integral

El proyecto de Mi Macro Periférico partió de una voluntad ya existente de mejorar y extender la red de transporte público. A partir de este proyecto de extensión de la red, se sumaron intervenciones para integrar modos de transporte activos y promover la intermodalidad, transformando el periférico en una plataforma conectora del Área Metropolitana.

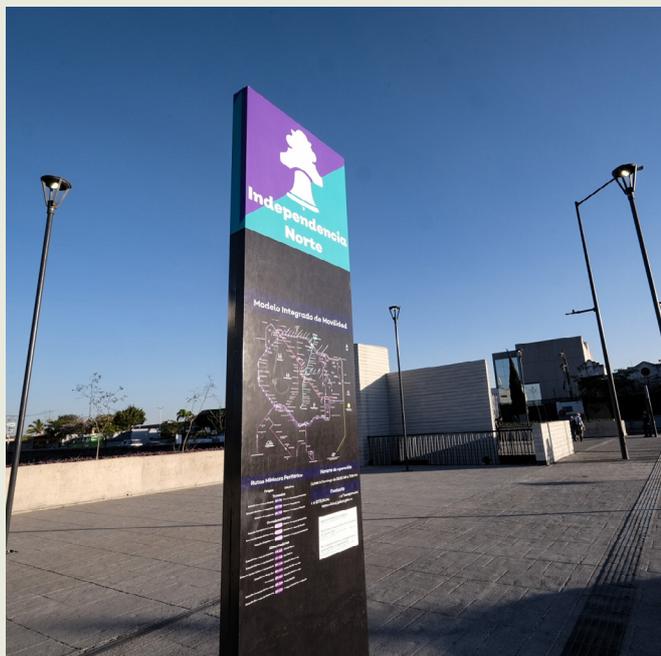
Para una intervención integral, se consideraron los siguientes criterios y ejes clave:

- **Movilidad:** modos activos, seguridad vial, transferencias modales
- **Medio ambiente:** arborización, calidad del aire
- **Regeneración urbana:** consolidación de zonas urbanizadas y suburbanizadas
- **Espacios públicos:** diversificar los servicios y fomentar la convivencia

La integración de infraestructura verde en un corredor de movilidad

El Macro Periférico conecta dos espacios naturales emblemáticos para la metrópoli: la barranca del Río Santiago y el Bosque de la Primavera al poniente. Adicionalmente, se encuentra próximo a otros espacios como el Parque Metropolitano y el Bosque de los Colomos.

Además, la Agencia Metropolitana de Bosques Urbanos (AMBU) desarrolló la Estrategia de arbolado que determina los criterios técnicos para la plantación de los más de 6,000 árboles que componen el "Bosque Urbano Lineal Mi Macro". Con esta estrategia, se trató de mejorar la diversidad de especies presentes y asegurar que se reunieran las condiciones necesarias para asegurar la supervivencia de los especímenes.



Mi Macro-Periférico Guadalajara, Tlaquepaque, Tonalá y Zapopan en Jalisco. Foto: Gobierno de Jalisco

Impacto y recepción

La participación social fue impulsada con el acercamiento en sitio con los vecinos, e involucrando varios actores con colaboraciones con distintas secretarías a nivel estatal y metropolitano, y la participación de la academia.

El proyecto se inauguró a inicios de 2022 y a la fecha no se cuentan con mediciones sobre su impacto. Sin embargo, se estima que 1.6 millones de personas viven en el radio de influencia de las estaciones, de las cuales casi la mitad son mujeres. Se evalúa que el 5% de la población impactada es menor de edad, el 6% son adultos mayores y el 4% tiene alguna discapacidad.

“Al final, la implementación de un BRT se convirtió en la oportunidad para transformar completamente un corredor y la experiencia que era muy desagradable antes”.

Mónica Castañeda, Directora de Diseño Urbano, Secretaría de Infraestructura y Obras Públicas²⁴

Mi Macro-Periférico Guadalajara, Tlaquepaque, Tonalá y Zapopan en Jalisco. Foto: Gobierno de Jalisco

