

El corredor urbano Nuevo México-Tesistán en Zapopan, Jalisco: un nuevo rompecabezas inmobiliario



Josefina Lara Guerrero

Centro de Estudios Estratégicos para el Desarrollo, Universidad de Guadalajara, México

Recibido: 16 de marzo de 2016. Aceptado: 3 de mayo de 2016.

Resumen

En este artículo se examinan los corredores urbanos como elementos estructurantes de la forma urbana. El enfoque en la infraestructura vial y los grandes corredores urbanos, nos permitirá revelar la riqueza que representan estos elementos como ejes de crecimiento y desarrollo urbano, vinculados a la movilidad, la conexión entre nodos y el funcionamiento en red de los territorios. Este trabajo se estructura en dos partes: una parte teórica en donde se reconoce el potencial ordenador de los corredores urbanos, y el impacto que producen como aceleradores de la expansión urbana en el Área Metropolitana de Guadalajara; y una empírica, en donde se realiza un análisis general del corredor urbano Nuevo México- Tesistán, catalogado en dos modelos de interpretación: a) como base de la estructura morfológica del perímetro norte en el municipio de Zapopan, Jalisco; y b) como un nuevo enclave de desarrollo urbano para el mercado inmobiliario. Esto permitirá conocer los procesos de crecimiento y transformación que ha experimentado el área metropolitana durante las últimas décadas.

Palabras clave

Corredores urbanos
Crecimiento difuso
Mercado inmobiliario
Zapopan
Área Metropolitana de Guadalajara

Palavras-chave

Corredores urbanos
Crecimiento difuso
Mercado imobiliário
Zapopan
Área Metropolitana de Guadalajara

Abstract

Nuevo México-Tesistán urban corridor in Zapopan, Jalisco: a new real estate puzzle.

This article examines urban corridors as structural elements that allows to understand the logic of urban form. Focus on the the road infrastructure and urban corridors, allows us discover the richness represented by these elements, such development inducers linked to mobility, the connection between nodes and the operation in network of the territories. This work is structured in two parts: a theoretical part where the organizer potential of road infrastructure is recognized, and its impact as accelerator in urban sprawl in the Guadalajara Metropolitan Area; an empirical part where takes place an overview of the Nuevo México- Tesistán urban corridor in the municipality of Zapopan, Jalisco, classified in two models of interpretation: a) as the base of the morphological structure in the northern periphery ; and b) as an enhancer of urban development, leaded by real estate brokers. This will reveal the processes of growth and transformation experienced by the metropolitan area during the last decades.

Keywords

Urban corridors
Urban sprawl
Housing market
Zapopan
Guadalajara Metropolitan Area

Introducción

La globalización como proceso multidimensional, ha impreso su sello en el ámbito de las ciudades latinoamericanas, mismas que presentan importantes cambios vinculados principalmente a sus dinámicas de crecimiento y reestructuración socio-espacial. El crecimiento experimentado en la mayoría de las ciudades durante el periodo 1980-2010, coincide con una fase de transición distintiva, con importantes discrepancias entre la trayectoria de la urbanización y la naturaleza del desarrollo urbano. La segmentación de las grandes ciudades, en unidades discontinuas y dispersas proyectadas más allá de sus límites convencionales, afecta a los núcleos intermedios de la jerarquía urbana y sus respectivas estructuras territoriales. A las tradicionales configuraciones compactas, se añaden hoy nuevas formas de expansión difusa, con desarrollos urbanísticos periféricos que impactan el espacio rural (Cebrián et al., 2007:511).

Hoy día, las grandes ciudades latinoamericanas son sustentadas por el espacio de los corredores urbanos; espacio que ocupa una gran extensión en comparación con los primeros contornos de crecimiento. Aunque en muchas de ellas el génesis del crecimiento ha sido la ciudad colonial de los siglos XVI y XVII, sus principales estructuras urbanas no están caracterizadas por la traza ortogonal del núcleo fundacional, sino por el territorio urbanizado posterior a la segunda mitad del siglo XX (de la Torre, 2006:11). Son en cierta forma, “ciudades nuevas” producidas por las redes de infraestructura vial, donde la cultura del automóvil adquiere mayor protagonismo por sobre la traza urbana, produciendo un extenso territorio fragmentado y difuso.

Desde comienzos del nuevo siglo en las ciudades producidas por las redes de infraestructura, especialmente las áreas metropolitanas, destaca el papel que se atribuye a la infraestructura vial y el desarrollo inmobiliario de sus áreas de influencia, asociados a una difusión lineal de crecimiento suburbano de baja densidad. El énfasis puesto en la infraestructura vial como símbolo de progreso, desequilibró la balanza de los elementos necesarios para producir una estructura de ciudad coherente (continua) (de la Torre, 2006:11). La adopción del vehículo privado como modelo de movilidad generalizado, aunado a la difusión del transporte público, ha facilitado el acceso a zonas periféricas remotas donde se producen a un ritmo acelerado múltiples asentamientos segregados de la ciudad consolidada. La nueva lógica de reestructuración de las metrópolis a partir de múltiples corredores urbanos, y su función en la difusión del acceso al territorio, ha facilitado el camino a los incorporadores de suelo urbano, que ubican sus productos inmobiliarios modificando los usos del suelo a gran escala. De esta forma, la expansión de las ciudades latinoamericanas está siendo guiada por los procesos de mercado, lo que inhibe la participación de los distintos órdenes de gobierno (municipal, estatal y federal) en el ordenamiento urbano, generando un nuevo patrón de urbanización: la ciudad fragmentada y difusa (Indovina, 1998; Monclús 1998; Galster, 2001).

Las metrópolis mexicanas lejos de ser la excepción como tipo de aglomeración urbana, se están convirtiendo en la regla. Actualmente a las 59 zonas metropolitanas del país, definidas inicialmente en términos de una conurbación física intermunicipal, se suma la categoría de los “municipios externos” que mantienen además de un carácter predominantemente urbano, un alto grado de integración funcional con los municipios centrales (CONAPO, 2010). El criterio de extensión de las metrópolis, se fundamenta en los corredores interurbanos y regionales que vinculan estructuralmente el núcleo central con los municipios periféricos¹, incorporando el área de urbanización difusa entre nodos. De esta forma, los corredores interurbanos se convierten en elementos estructurales de la nueva dimensión urbana.

En las siguientes páginas se analiza en términos generales, la dinámica de crecimiento suburbano del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), en particular del municipio

1. El Área Metropolitana de Guadalajara se constituyó por una declaratoria del Congreso del Estado de Jalisco el 26 de diciembre de 2009 y se conforma por ocho municipios: 6 municipios centrales (Guadalajara, Zapopan Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga y El Salto) y 2 municipios externos (Ixtlahuacán de los Membrillos y Juanacatlán).

de Zapopan en su perímetro norte, a partir del ensanche y extensión de antiguas carreteras locales. Para tal objeto, se detalla en la primera parte el modelo de crecimiento metropolitano en términos espaciales y poblacionales. En la segunda parte se expone el tema de los corredores urbanos en el municipio metropolitano de Zapopan, Jalisco y su dinámica de expansión urbana, presentando algunos de los avances de las investigaciones realizadas en el corredor norponiente Nuevo México-Tesistán, con breves conclusiones al final del artículo.

La metodología utilizada es de carácter cualitativo, con desarrollo de estadísticas descriptivas en torno a las variables de análisis, adaptadas a una perspectiva espacial a diversas escalas: metropolitana, municipal, localidad y fraccionamiento. La investigación documental sobre población y vivienda, se apoya en las bases de datos del Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI), el Mapa Digital de México y en distintas fuentes hemerográficas. A partir de la observación con toma de datos in situ, se da testimonio sobre el territorio físico y la difusión del crecimiento urbano, asociado a los corredores regionales. Para explorar empíricamente el mercado inmobiliario en el municipio de Zapopan, se realizaron diez entrevistas semiestructuradas a desarrolladores y promotores de vivienda, servidores públicos especializados en el tema, propietarios del suelo y residentes de localidades rurales impactadas por el desarrollo inmobiliario en sus inmediaciones, entre los meses de Septiembre y Noviembre de 2015. Para profundizar en el tema de los corredores urbanos, se expone el caso del corredor Nuevo México-Tesistán, que vincula el AMG con el perímetro norte del municipio de Zapopan. En los siguientes apartados se tratará de demostrar, cómo la ampliación y ensanchamiento de la infraestructura vial, ha sido la base del crecimiento urbano en la corona metropolitana, situación que aprovecha el mercado inmobiliario para ampliar la oferta de vivienda, impactando el espacio rural circundante.

La naturaleza de los corredores urbanos

Para entender la naturaleza de los corredores urbanos² es necesario remitirnos a diversos conceptos asociados con el tema. El concepto de “corredor”, está estrictamente relacionado con el principio de continuidad o conectividad del paisaje, en cuanto es condición potenciadora de movimiento (López, 2015:136).

El corredor urbano es entendido en general, como un elemento que se extiende por el territorio dotando de conectividad³ al espacio que intersecta. Es generalmente una unidad estructural que conlleva movilidad de distintos tipos, redes de infraestructura, espacio público urbano y determinados equipamientos comerciales, deportivos, educativos e industriales. Aunque en un principio, como afirman (Bravo y Rivas, 2012), estos elementos lineales no llevan aparejado el desarrollo de áreas residenciales o la colonización de nuevos territorios, con el tiempo –debido a la atracción que ejercen-, mutan y adquieren la forma de mancha, confirmando cierta “urbanidad”⁴ al hábitat rural y disperso originalmente existente. Según diversos autores, (Pradilla & Pino, 2004; Aguilar, 2002; Bravo y Rivas, 2012), se identifican cinco características básicas en estos elementos:

- » Son intraurbanos, navegan por el interior de lo metropolitano;
- » Son multiescalares, refieren a lo local, lo regional y a otras escalas aún mayores;
- » Son estructurales, actúan como elementos de cohesión entre asentamientos;
- » Son inductores de desarrollo, tienden a disminuir las disparidades en la distribución de los servicios a la población;
- » Son detonadores de crecimiento, especialmente del crecimiento suburbano difuso.

2. El carácter multidisciplinar del concepto *corredor urbano*, ha conducido al surgimiento de múltiples designaciones que apelan en su mayoría al principio de continuidad o conectividad, en contextos y objetivos de aplicación diferenciados.

3. La conectividad se refiere en este caso, al grado en que los nodos de una red se encuentran conectados entre sí. Referida a las redes de transporte, es una de las variables consideradas para el cálculo de accesibilidad, que potencia las oportunidades para la interacción entre nodos (Mishra et al., 2012)

4. La *urbanidad* es entendida en este documento como soporte de la actividad económica, especialmente, como el ámbito en el que las localidades han de encontrar respuestas adecuadas a algunos de sus derechos básicos, sobre los que sustentan su calidad de vida (Ascher, 2004).

Los denominados “espacios de flujos” por Castells (1998), definidos en términos de las tecnologías de la información y su lógica relacional, encuentran su expresión territorial en los corredores urbanos, y la serie de flujos poblacionales y de bienes y servicios que fluyen a través de ellos. Hoy día, los procesos económicos y sociales propios de la globalización, se expresan materialmente en estas estructuras lineales, que conectan lugares físicos concretos, determinando sus formas de intercambio e interacción.

La configuración territorial de las ciudades del siglo XXI y sus procesos globalizadores, dependen cada vez más de las lógicas del mercado inmobiliario. En el caso mexicano, las lógicas de mercado, se materializan al interior de las ciudades mediante lo que Pradilla y Pino denominan “corredores urbanos terciarios”, generados a partir de una centralidad definida. Éstos constituyen hitos intra-urbanos que valorizan el suelo en su entorno, atraen otras actividades terciarias, llenan baldíos urbanos o sustituyen a otros usos anteriores, sobre todo la vivienda (Pradilla y Pino 2004:79).

No obstante, existe otra categoría de corredores externos, que a partir del ensanche y extensión de antiguas carreteras locales y regionales, adquieren la capacidad de conducir el crecimiento lineal desde el núcleo de las ciudades hacia las periferias. Su característica principal es la de otorgar al territorio periférico mayor capacidad constructiva y dispersar los precios del suelo urbano (Tella, 2014). Estos corredores de transición rural-urbana, modifican los indicadores urbanísticos de la zona que intersectan, otorgándole un valor agregado al suelo rural, cuya revalorización es cautivada generalmente por propietarios del suelo y desarrolladores.

Los “corredores urbanos de extensión”, como se designará a lo largo de este trabajo a los corredores externos, son estructuras que vinculan la ciudad central con el territorio rural en transformación que la rodea, por tanto, son inductores de un tipo de crecimiento, que no significa necesariamente la dilatación de la forma urbana, sino la mutación de una actividad rural a una condición más urbana (Bravo y Rivas, 2012). Son estos corredores los que con el tiempo, soportan las grandes acciones inmobiliarias e infraestructurales de promotores privados, quienes mediante su acción modifican no solo su entorno inmediato, sino toda la estructura urbana, y su efecto se difunde sobre todo el sistema de externalidades, rentas y precios del suelo (Pradilla, 2004:60).

La transformación de la corona suburbana está fuertemente vinculada a las características de la periferia, es decir, es una forma urbana desprendida de la ciudad, relacionada desde su origen con las formas del desarrollo rural (Bravo y Rivas, 2012). Es por tal motivo que en este trabajo se analizan tanto las condiciones de la ciudad central, como las de la periferia metropolitana de Guadalajara, tomando como estudio de caso a profundidad, el corredor Nuevo México-Tesistán, en el municipio de Zapopan, Jalisco como un importante acelerador de la expansión urbana en el perímetro norte, donde actualmente se observa un incremento sustancial de la actividad inmobiliaria, con grandes repercusiones en la estructura territorial de la zona.

La movilidad del municipio de Zapopan, se sustenta esencialmente en dos corredores de extensión que tienen su origen en la ciudad de Guadalajara (el Corredor Nogales-La Venta y el Corredor Nuevo-México-Tesistán), y un corredor circunvalatorio (el Anillo Periférico) que intersecta a los dos anteriores. A partir de estos corredores, el municipio ha desarrollado una lógica de estructuración urbana, que le ha permitido expandirse de forma lineal a lo largo de las vías y sobre sus áreas de influencia, como se observa en los siguientes epígrafes.

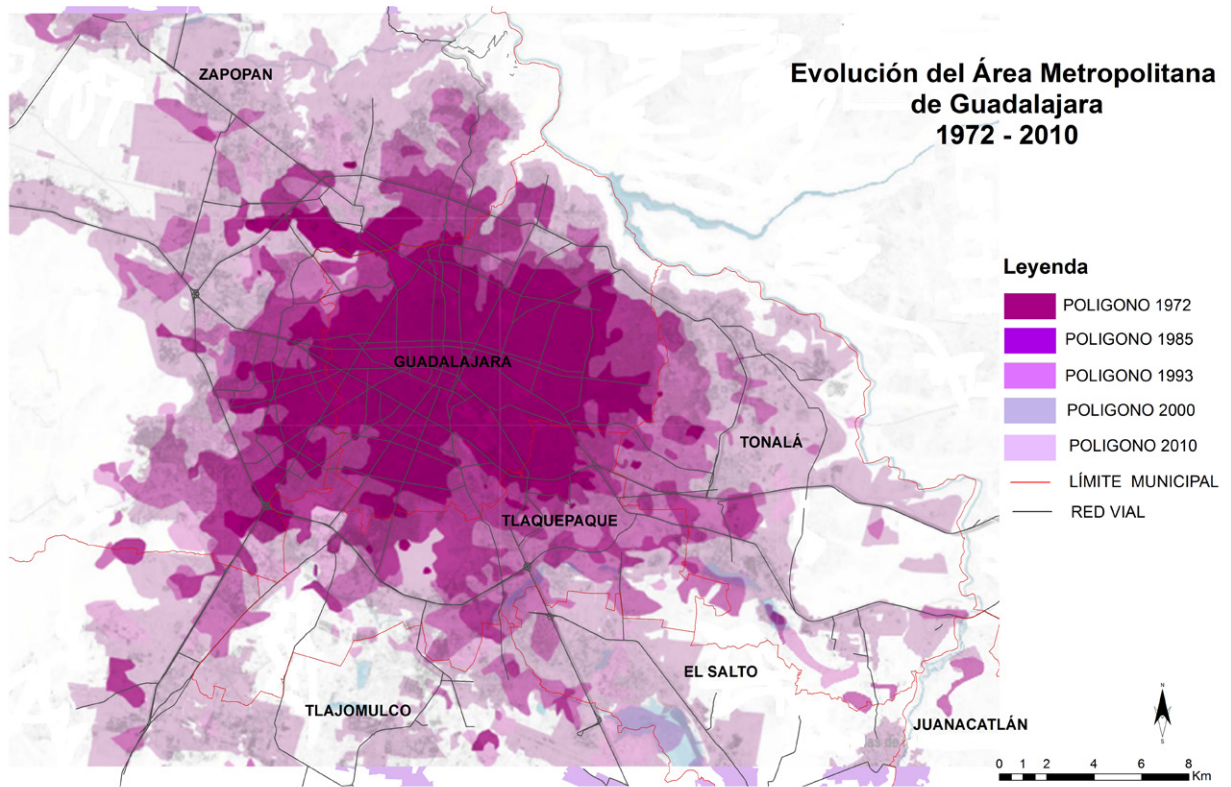


Figura 1. Evolución del Área Metropolitana de Guadalajara 1972-2010. Fuente: *Elaboración propia con base en El Atlas de producción del suelo urbano de la ZMG, Cruz et al. (2002).*

El proceso expansivo del área metropolitana de Guadalajara

El Área Metropolitana de Guadalajara, consolidada en los años setenta como un centro de comercio, servicios y equipamiento en el Occidente del país, ha transitado por diferentes etapas de expansión urbana vinculadas principalmente con el aumento de la población. El crecimiento urbano del AMG se sintetiza en dos modelos básicos: a) un modelo de crecimiento continuo y compacto que la caracterizó desde comienzos del siglo XX hasta principios de la década de 1980, basado en el desarrollo orgánico de una red vial bien jerarquizada y conectada; y b) un modelo de expansión radial (periférico), donde la vialidad intermunicipal preexistente, va orientando el crecimiento de la ciudad en forma heterogénea, aunque carente de conexión con los intersticios urbanos fragmentados (Lara y Mateos, 2015: 174) (Figura 1).

Tanto las dinámicas de crecimiento poblacional, como la configuración territorial del AMG, se enmarcan en el proceso de metropolización del país, originado en los años cincuenta. Esta metrópoli la constituyen ocho municipios: seis municipios centrales (Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, El Salto y Tlajomulco) y dos municipios externos, pero funcionales con la ciudad central (Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos). No obstante la ciudad mantiene relaciones cotidianas y persistentes con otros municipios aledaños, lo que ha impreso una importante huella en la configuración del espacio y en las formas de producción de suelo urbano (Cuadro 1).

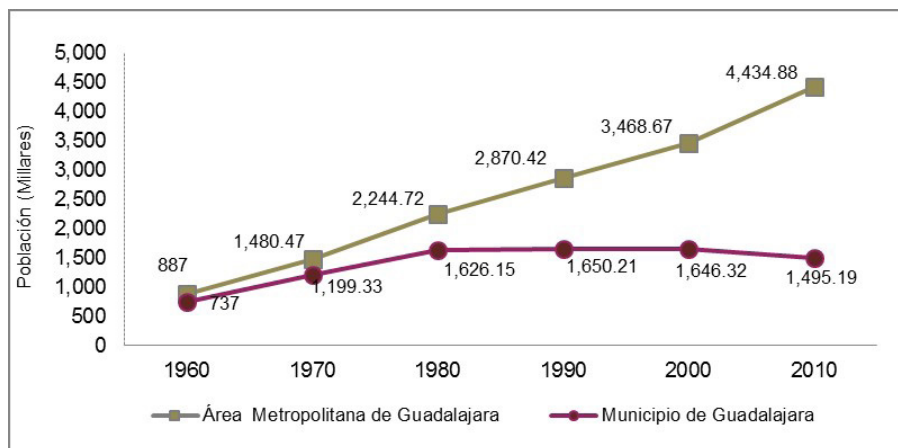


Figura 2. Crecimiento de la población del AMG 1960 – 2010. Fuente: Elaboración propia con base en los Censos de Población y Vivienda INEGI: 1960, 1970, 1980, 1990, 2000 y 2010.

Cuadro 1. Crecimiento de la población urbana del AMG, 1970-2010. Fuente: Elaboración propia con base en los Censos de Población INEGI: 1960, 1970, 1980, 1990, 2000 Y 2010.

Año Censal	Población Metropolitana	Número de viviendas	Extensión territorial urbana (Has.)	Densidad de Población (Hab/Ha.)	Hacinamiento (Hab/Viv.)
1970	1.480.472	s/d	13.020	106,14	s/d
1980	2.244.715	s/d	20.000	104,37	s/d
1990	2.870.417	594.587	29.000	92,84	4,8
2000	3.468.667	812.462	34.000	103,16	4,3
2010	4.434.878	1.350.762	53.000	89,51	3,3

El AMG presenta actualmente una deficiente estructura urbana con una red vial insuficiente, infraestructura caduca y retraso en la prestación de servicios urbanos básicos, poniendo en evidencia la falta de acuerdos entre los ocho municipios metropolitanos, para gestionar la metrópoli de forma eficiente. El modelo de crecimiento insular periférico (Janosckha, 2002; Cabrales, 2006) que ha adoptado la metrópoli, con la libre disposición de terrenos sin urbanizar, como mecanismo de expansión a futuro, deriva de políticas neoliberales donde el mercado inmobiliario, ocupando los espacios abandonados por el Estado, es el que regula el crecimiento de la ciudad, mediante mecanismos de adquisición y especulación con el suelo periurbano.

Estas prácticas aportan los elementos suficientes para afirmar, que el Área Metropolitana de Guadalajara está siendo re-estructurada a partir de los dictados del patrón neoliberal de acumulación, con el libre mercado de suelos y la vivienda, sin más restricciones, que las impuestas por la incipiente planeación urbana de los municipios metropolitanos que cuentan con este tipo de regulaciones.

El envejecimiento del parque habitacional de la ciudad central (Guadalajara) y la pérdida de población (Figura 2), que según datos del INEGI 2010 ha decrecido a un ritmo de -0,97% anual en la última década, es causa de la dispersión poblacional en los municipios aledaños que cuentan con reservas territoriales para uso urbano, mismos que han elevados sus tasas de crecimiento poblacional muy por encima de la tasa metropolitana que es de 1,84%.⁵

Del año 2000 al 2015, en el AMG se ha intensificado la expansión urbana y con ello la fragmentación de la metrópoli. La superficie urbana del espacio construido al año 2000 se situaba en 34.000 hectáreas, para 2015, casi se ha duplicado alcanzando las 61.820

5. En el periodo 2005-2010 el crecimiento promedio anual de los municipios de Jalisco estuvo encabezado por Tlajomulco de Zúñiga a una tasa de 14,6 por ciento e Ixtlahuacán de los Membrillos con 12,8 por ciento anual, registrando un crecimiento explosivo. El primero pasó de 221 mil a 417 mil habitantes, mientras que el segundo de 23 mil a 41 mil habitantes.

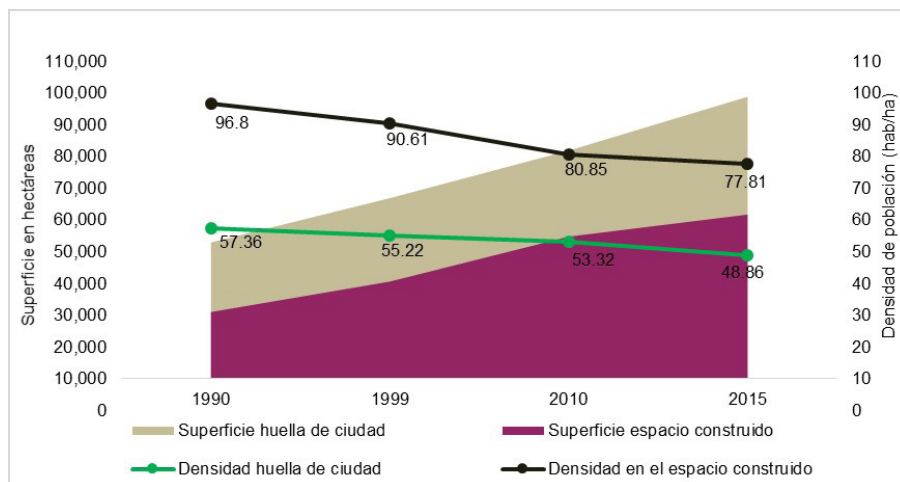


Figura 3. Comparación entre densidades de población en el espacio construido y en la huella de ciudad para el AMG 2015. Fuente: *Elaboración propia con base en IMEPLAN, 2015.*

hectáreas con una huella de ciudad cercana a 98.450 hectáreas, lo que nos habla de lo fragmentado del proceso expansivo. La tasa de crecimiento de la superficie urbana ha mantenido durante el mismo periodo un promedio de 2,8% anual mientras que la tasa de población solo alcanza el 1,8% anual (IMEPLAN, 2015) (Figuras 2 y 3).

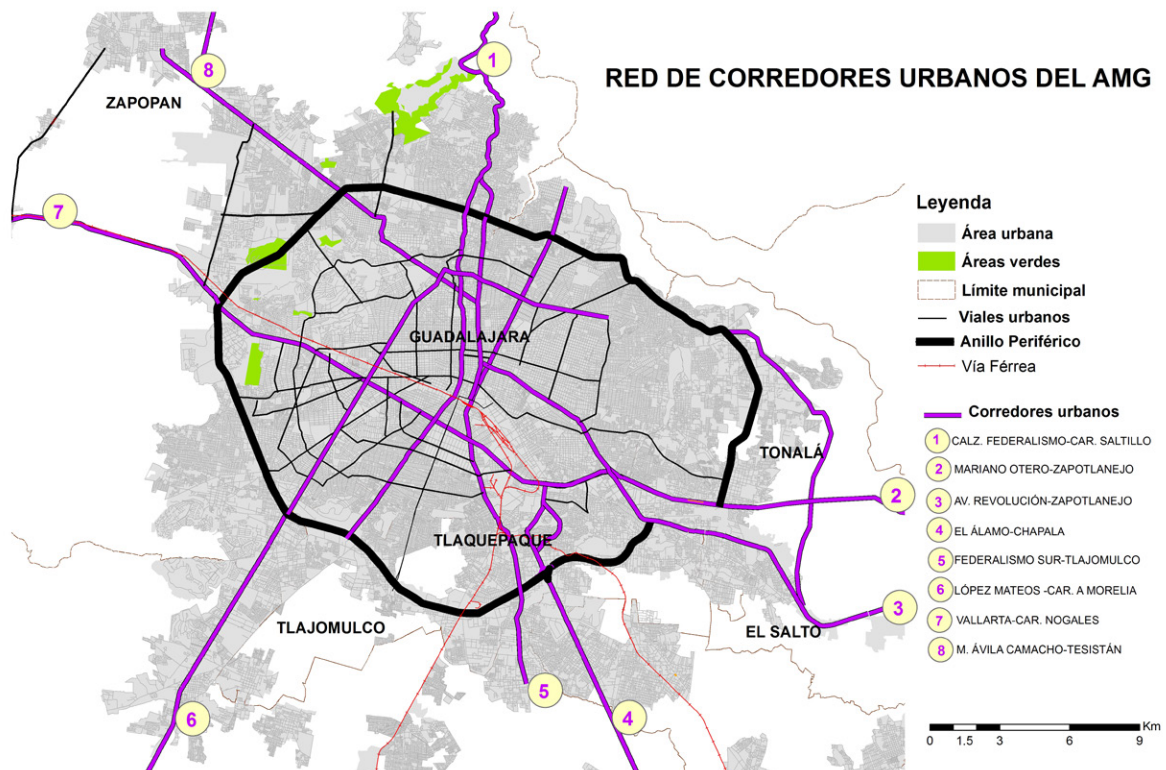
Esta dinámica ha impactado en la caída de las densidades de población; para el año 2000 la densidad se situaba en 103,16 hab./ha., en 2015, la densidad promedio es de 77,81 habitantes por hectárea en el espacio construido⁶ y de 48,86 habitantes por hectárea en la huella de ciudad. La difusión de la expansión urbana con densidades en declive, surge de la combinación de diversos factores como son el crecimiento poblacional, el incremento de grandes desarrollos de vivienda en la periferia, el comercio de tierras agrícolas a bajo costo, la accesibilidad del transporte público y el uso del automóvil privado, principalmente.

El papel que han jugado la red vial metropolitana, y los corredores urbanos de extensión es clave en este proceso. Cómo se ha mencionado anteriormente, la estructura del AMG está siendo redefinida por el sistema vial primario y regional; tanto su funcionamiento como su morfología dependen de las vías principales de acceso y distribución en la ciudad central (Lara, 2015). Esta característica incentiva la descentralización de la ciudad monocéntrica en su transición hacia la ciudad policéntrica, con múltiples externalidades negativas como la segregación residencial, la división socio-espacial de la población y el deterioro ambiental.

La infraestructura vial sobre la cual se desarrolla y crece la metrópoli, tiende a conformar una estructura policéntrica altamente dispersa y poco eficiente, la fragmentación continua del territorio y la sub-urbanización de la vivienda, no han conformado hasta hoy núcleos periféricos fuertes que aglutinen el empleo, la vivienda y los servicios.

El modelo de crecimiento expansivo del AMG, va integrando a la dinámica urbana poblaciones rurales, espacios abiertos y zonas agrícolas altamente productivas, que eventualmente terminan dentro de la conurbación metropolitana. Esta dinámica crea pasivos ambientales como los rellenos sanitarios y las descargas de aguas residuales, producto de la dispersión de la vivienda y la industria altamente contaminante. La afectación al Valle de Toluquilla en el municipio de Tlajomulco en la década del 2000, y al Valle de Tesistán y sus alrededores en el municipio de Zapopan en la década del 2010, nos muestra un panorama tendencial, que indica que para el año 2045, (acorde a una modelación realizada por el Instituto Metropolitano de Planeación del AMG), serán urbanizadas cerca de 38 mil hectáreas,

6. El municipio con la mayor densidad poblacional sigue siendo Guadalajara con 104,5 hab/ha, aunque de forma diferenciada entre la zona centro con 50 hab/ha. y el oriente y sur del municipio donde la densidad supera los 200 hab/ha. Mientras tanto municipios como Zapopan, Tlaquepaque y Tonalá presentan densidades promedio entre 50 y 70 habitantes por hectárea.



de las cuales 22.761 son actualmente de uso agrícola, principalmente hacia el sur del AMG, dentro del municipio de Tlajomulco. Esto revela que cerca del 60% de la expansión urbana, ocurrirá sobre tierras dedicadas actualmente a la producción de alimentos (IMEPLAN, 2015).

Figura 4. Red de corredores urbanos del AMG 2010. Fuente: Elaboración propia con base en el Mapa Digital de México, INEGI, 2010.

La tendencia apunta hacia la ampliación continua del perímetro metropolitano y la conformación de una red de subcentros terciarios, cuya articulación está relacionada directamente con los corredores urbanos de extensión. El dilema que representa este modelo de crecimiento en cuestión de política urbana, es por una parte, encontrar los mecanismos que permitan el repoblamiento de la ciudad central, y por otra, ordenar el vertiginoso crecimiento periférico. Sin embargo, la creciente demanda de nuevo suelo urbano para el desarrollo residencial, comercial e industrial, potencia los conflictos que suelen presentarse entre las fuerzas del mercado de suelos, y la planeación urbano-territorial de los municipios involucrados en esta dinámica, mismos que se encuentran actualmente en la búsqueda de mecanismos de compensación de cargas, que permitan armonizar esta puja de intereses.

La red de corredores urbanos en el área metropolitana de Guadalajara

Cómo se ha visto, el elemento detonante del crecimiento expansivo en el AMG, es la red vial interurbana y regional, a partir de estas estructuras se definen en la ciudad las áreas homogéneamente consolidadas y aquellas con potencial de desarrollo, en función de su dotación de infraestructura, que van desde intersticios periurbanos vacantes capaces de absorber la demanda de suelo, hasta grandes áreas de uso agrícola, adyacentes a la red vial regional.

Al cambiar los indicadores urbanísticos de una zona para otorgarle mayor capacidad constructiva, se tiende a disparar los precios del suelo urbano (Tella, 2014). Las rentas diferenciales de localización, implementadas por el mercado de suelos y su lógica racional, han transformado la estructura y la forma urbana, acentuando la distribución desigual de la población en el territorio metropolitano (Topalov, 1983; Jaramillo, 1994). Históricamente ha existido en la ciudad, una clara división socioeconómica entre el oriente y el poniente de rentas elevadas, que hoy día se acentúa con la división funcional entre la ciudad interior y la ciudad exterior, discontinua y fragmentada, a partir del Anillo Periférico⁷. Es mediante este eje estructural circunvalatorio, que se establece históricamente el gran diferencial de rentas del suelo entre lo rural y lo urbano.

Los corredores urbanos de extensión del AMG, se han conformado a través del tiempo sobre la base de antiguos caminos suburbanos que conectaban la ciudad de Guadalajara con las poblaciones rurales, hasta llegar a convertirse en los ejes estructurales de la nueva dimensión urbana de los que depende la estabilidad de la red metropolitana. El crecimiento metropolitano se apoya en gran medida en una serie de corredores radiales que intersectan en diferentes puntos al Anillo Periférico, y conectan la ciudad central con los nuevos asentamientos en la periferia. De esta forma se identifican ocho ejes de expansión metropolitana, dos hacia el norte (municipio de Zapopan), dos hacia el oriente (municipio de Tonalá), tres hacia el sur (municipio de Tlajomulco) y uno hacia el poniente (municipio de Zapopan) (Figura 4).

Estos corredores aglutinan actualmente el desarrollo periférico residencial, industrial y comercial, equipados con un sistema deficiente de transporte público, que no satisface la creciente demanda de movilidad cotidiana de la población suburbana. Para entender la forma en que se comportan los corredores urbanos de extensión, se presenta a continuación el caso del municipio de Zapopan, cuya dinámica nos permitirá conocer de cerca, los procesos de crecimiento y transformación que ha experimentado este municipio metropolitano durante las últimas décadas.

La difusión del crecimiento urbano en el municipio de Zapopan, Jalisco

Zapopan como municipio metropolitano se encuentra en un proceso de acelerada transformación urbana, caracterizado por la adopción de un modelo de crecimiento bimodal, de expansión periférica y reestructuración interna, con características y dinámicas dispares, producto de la acción sin contrapesos del mercado inmobiliario-financiero en el territorio. Zapopan como núcleo urbano emergente dentro del AMG, juega un papel determinante en las estrategias de descentralización metropolitana; las lógicas económicas subyacentes en este proceso, están produciendo al menos tres modificaciones claves en la estructura del municipio: i) una modificación en la rentabilidad del suelo; ii) una modificación funcional y físico-espacial; y iii) una modificación en la estructura poblacional original (Figura 5).

Cambios en la rentabilidad del suelo

En Zapopan se está gestando una nueva base económica metropolitana⁸; el núcleo dinámico de la economía tradicional del municipio, se desplaza aceleradamente desde la producción agrícola, hacia los servicios y la producción de vivienda. El municipio muestra un importante auge del sector inmobiliario-financiero, fuertemente articulado con empresas desarrolladoras nacionales e internacionales, quienes procuran la obtención de suelo urbanizable a gran escala en el perímetro norte, impulsados básicamente por un interés económico. El paso de suelo rural a suelo urbanizable, es uno

7. El Anillo Periférico fue trazado originalmente al poniente de la ciudad en la década de 1960, como una barrera entre el área urbanizada y las reservas urbanas a largo plazo. Fue en la década de 1980 que se decreta el derecho de vía del anillo, estableciéndose en 120 metros lineales de sección. La construcción de la vía hacia el oriente del AMG está completándose en etapas, aunque el cierre del Periférico en su anillo original es una obra que sigue pendiente.

8. Zapopan es el municipio con el mayor crecimiento económico del AMG y considerada la quinta zona metropolitana con mayor crecimiento de los países miembros de la OCDE. En 2012, captó más del 40% de la inversión total del Estado de Jalisco y alrededor del 20% de la inversión extranjera, destinada principalmente a la infraestructura de apoyo para la inversión productiva.

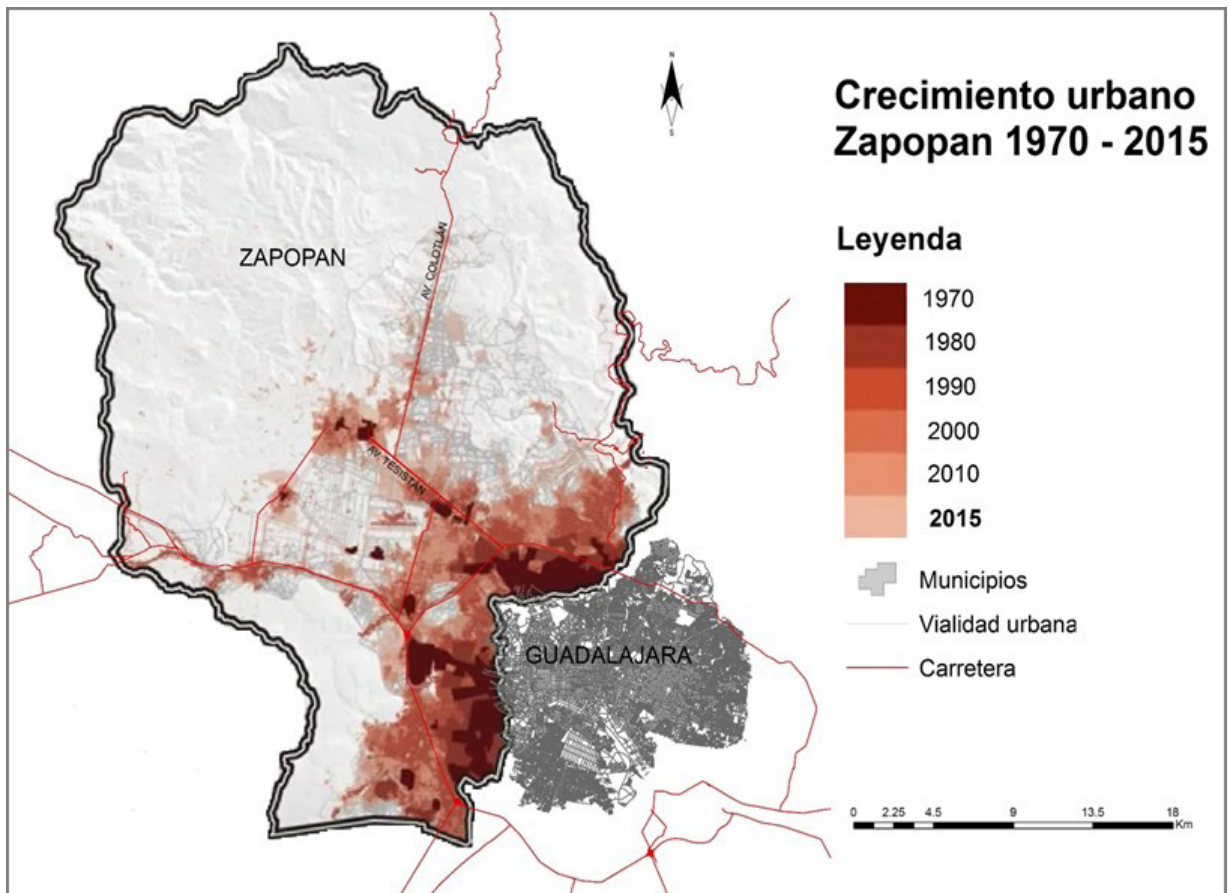


Figura 5. Crecimiento urbano del municipio de Zapopan, 1970 – 2015. Fuente: Elaboración propia con base en IMEPLAN, 2015.

de los elementos esenciales para la producción inmobiliaria; en este proceso el mercado le asigna un nuevo valor a la tierra agrícola convertida en suelo, en función tanto de las características existentes como de las potenciales. A partir de su conversión, el suelo adquiere la condición de ‘urbano’ a través de la ordenación y la gestión, establecidas mediante el planeamiento de desarrollo y la ejecución del correspondiente proyecto de urbanización (Roca, 1988).

Actualmente se observa un incremento sustancial de la actividad inmobiliaria, con grandes repercusiones en la estructura territorial de la zona. La construcción de múltiples desarrollos inmobiliarios, dispersos en el área de influencia de las vialidades regionales que conecta al municipio, hacia el norte y el poniente, ha transformado en espacios híbridos, amplias zonas del entorno rural limítrofe con el núcleo urbano.

Cambios en la función y la forma urbana

Zapopan además de ser el corazón económico del Estado de Jalisco, es un centro religioso inter-regional, con vacación para operar como uno de los principales sub-centros del Área Metropolitana de Guadalajara. El rápido crecimiento urbano que ha mostrado en los últimos veinte años (1995-2015), se debe a su posición estratégica en el norponiente del AMG, lo que le permite una conexión directa con el sistema vial primario metropolitano (Av. Vallarta, Mariano Otero, Av. Américas, Av. Ávila Camacho y Av. Tesistán). El desarrollo lineal que ha tenido históricamente el municipio, especialmente en la sucesión oriente-poniente, ha permitido la consolidación del área urbanizada, transitando del nivel barrial al nivel regional de subcentro urbano, con grandes inversiones en infraestructura, servicios y vivienda de lujo para los estratos sociales altos de la metrópoli. La gran visibilidad internacional que ha alcanzado el

área poniente, contrasta con la dispersión de asentamientos rurales y empobrecidos del norte del municipio, donde hoy se localiza una de las mayores reservas territoriales para el crecimiento urbano metropolitano.

Los procesos de urbanización que están modificando la forma urbana, bien pudieran clasificarse en tres grandes dinámicas de transformación: a) los corredores de urbanización acelerada, relacionados con los corredores urbanos de extensión y sustentados en el sistema vial regional, que modifican el paisaje con una variada tipología constructiva que va del uso industrial al habitacional, complementado con grandes centros comerciales y de entretenimiento; b) los perímetros de urbanización incontrolada, que corresponden a distintos frentes de crecimiento y formas de edificación, como son los asentamientos irregulares, las áreas residenciales populares, fraccionamientos residenciales y los conjuntos de vivienda masiva de interés social, promovidos por el mercado inmobiliario-financiero; y c) el surgimiento de nuevas centralidades, relacionadas con las nuevas relaciones espaciales que establecen a su vez nuevos patrones de movilidad, distribución y consumo, densificación y usos del suelo específico, que agrupan y redistribuyen las actividades y funciones urbanas, en un entramado que modifica la estructura interna de la ciudad (POET, Zapopan 2011) (Cuadro 2).

La utilización de los corredores regionales para dirigir el crecimiento urbano, es la característica principal del modelo de expansión, que en lugar de privilegiar la tridimensionalidad del área urbanizada, opta por el crecimiento difuso de bajas densidades, sobre las vías que convergen en el municipio. Bajo esta lógica, Zapopan ha ampliado la superficie urbana 5,43 veces entre 1970 y 2015, al pasar de 3.978 hectáreas a 19.496 hectáreas, superficie que equivale al municipio de Guadalajara (IMEPLAN, 2015) (Cuadro 3).

Cuadro 2. Procesos de urbanización en Zapopan 2000-2010. Fuente: Programa de Ordenamiento Ecológico Territorial del Municipio de Zapopan, Jalisco 2011.

Corredores de urbanización acelerada	Corredor San Isidro-Las Cañadas Corredor Nuevo México-Tesistán Corredor Colotlán-El Taray Corredor Nogales-La Venta
Perímetros de urbanización incontrolada	Zapopan Norte-Las Mesas El Centinela San Juan de Ocotán Camino a Nextipac Jardines Tapatios-Las Lomas Prolongación Mariano Otero
Corredores urbanos y surgimiento de nuevas centralidades	Corredor Anillo Periférico Corredor Av. Patria Corredor Av. Acueducto Corredor Av. Santa Margarita Corredor Av. Tesistán Centros comerciales y mega plazas Universidades metropolitanas Centro Cultural Universitario Polígonos Industriales Centro JVC-El Bajío Museo Interactivo Trompo Mágico Unidades Administrativas y Oficinas de Gobierno

Cambios en la estructura poblacional

En Zapopan durante el periodo 1970-2015, la población ha crecido 8,62 veces pasando de 155.488 habitantes a 1.332.272 habitantes en el año 2015, lo que sugiere que Zapopan en la próxima década superará tanto en población como en superficie urbana a

la propia ciudad de Guadalajara, capital del Estado de Jalisco. El incremento continuo de la población, ha transformado la jerarquía de las localidades del municipio. Ciudad Zapopan concentraba en el año 2010 el 92% de la población municipal con 1.142.483 habitantes; entre 2000 y 2010 Tesistán, solo duplicó su población pasando de 27.796 a 62.397 habitantes, continuando como la segunda localidad urbana en el norte del municipio, con el 5% de la población total que era de 1.243.756 habitantes (INEGI 2000 y 2010).

*Cuadro 3. Tasa de crecimiento medio anual de Zapopan, Jalisco. Fuente: Instituto Metropolitano de Planeación IMEPLAN, 2015. *Muestra Intercensal INEGI 2015.*

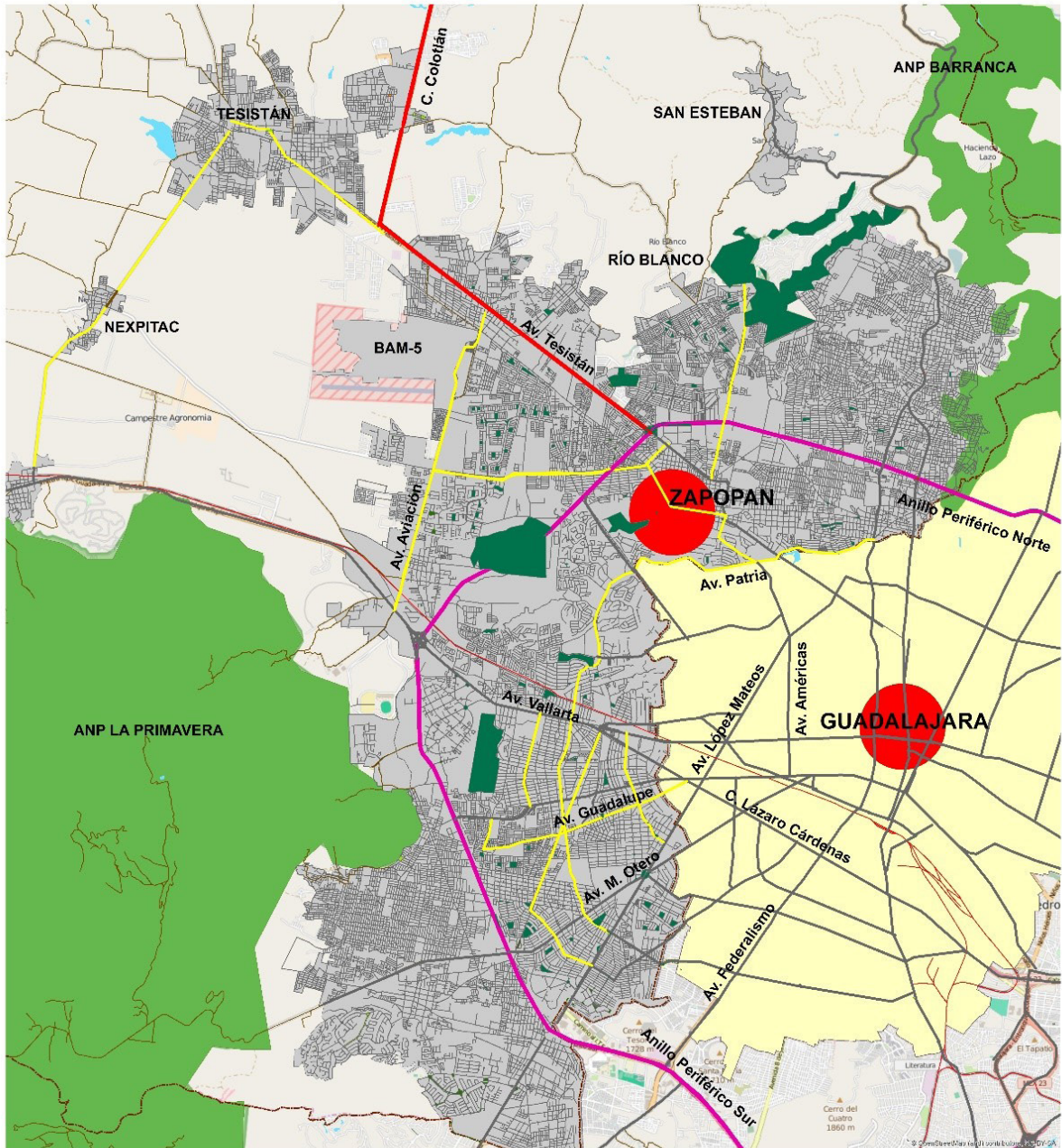
Año	Superficie en hectáreas	% Crecimiento anual	Población	% Crecimiento anual	Densidad de población Hab/ha
1970	3.798,02	s/d	155.488	s/d	40,9
1980	5.668,42	4,10%	389.081	9,60%	68,6
1990	8.973,78	4,70%	712.008	6,20%	79,3
2000	12.481,83	3,40%	1.001.021	3,50%	80,2
2010	16.964,82	3,10%	1.243.756	2,20%	73,3
2015*	19.496,67	2,80%	1.332.272	1,50%	68,7

La conurbación al continuo urbano de localidades importantes como la colonia Nuevo México, Valle Real, Base Aérea Militar (BAM-5) y Ciudad Bugambillas, que en la década del 2000 figuraban como localidades fragmentadas del continuo urbano, hoy se encuentran plenamente integradas a la dinámica metropolitana. Para el año 2010 surgieron nuevos desarrollos habitacionales, producto de la actividad inmobiliaria en la periferia, que se sumaron a la lista de localidades mayores de mil habitantes, como el Fraccionamiento las Palomas, Campo Real, Puerta del Llano, etc. Por otra parte, existen también 233 localidades pequeñas con menos de mil habitantes que juntas aportan el 1% a la población municipal.

Estas cifras ponen en relieve la macrocefalia de un municipio, que pese a su gran territorio, concentra el desarrollo urbano en la cabecera municipal, ocupando solo el 18% de la superficie, con una oferta de suelo para uso urbano limitada y costosa. Existe evidencia que en el periodo 2010-2015 han surgido nuevos desarrollos habitacionales dispersos en el perímetro norte, que fluctúan entre cinco y cuarenta mil habitantes (Palermo, Los Molinos, Amaranto residencial, Albaterra, Valle de los Molinos, Valle Imperial y otros), que alteran no solo la composición poblacional y la estructura territorial del municipio, sino la capacidad propia del ayuntamiento, para dotar de equipamiento y servicios urbanos suficientes a la población recientemente vecindada.

Estructura vial del municipio de Zapopan, Jalisco

La superficie urbanizada de Zapopan es de unas 20 mil hectáreas, esta superficie cuenta con apenas 120,3 Km de vialidades primarias, y cerca de 174,5 Km de vialidades secundarias, que suman unos 294,8 Km de sistema vial urbano de primer orden. De los 8,7 millones de viajes diarios que se generan en el Área Metropolitana de Guadalajara, Zapopan contribuye con casi el 30% (2,5 millones) de los movimientos intraurbanos (POET, Zapopan 2011). La estructura vial del municipio se sustenta básicamente en la prolongación de la red vial primaria de la ciudad de Guadalajara, en especial hacia el poniente del AMG. Los factores que contribuyen a generar los problemas de desplazamiento, y la adecuada integración de la red vial metropolitana a la red interna, son de características y orígenes muy diversos: unos generados por las modalidades de uso del suelo, otros por la geografía propia del territorio y la mayoría, por falta de un



Leyenda

- | | | | |
|--|---------------------|--|--------------------------------|
| | Cabecera municipal | | Sistema vial básico |
| | Localidades Urbanas | | Sistema vial secundario |
| | Áreas Verdes | | Accesos principales |
| | Áreas Protegidas | | Corredor Nuevo México-Tesistán |
| | Cuerpos de agua | | Anillo Periférico |
| | Límite Municipal | | Caminos rurales |

SISTEMA VIAL ZAPOPAN, JALISCO

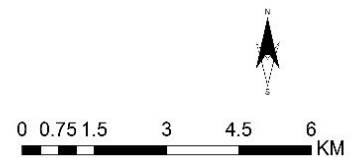


Figura 6. Sistema vial urbano Zapopan, Jalisco 2010. Fuente: Elaboración propia con base en el Mapa Digital de México, INEGI 2010.

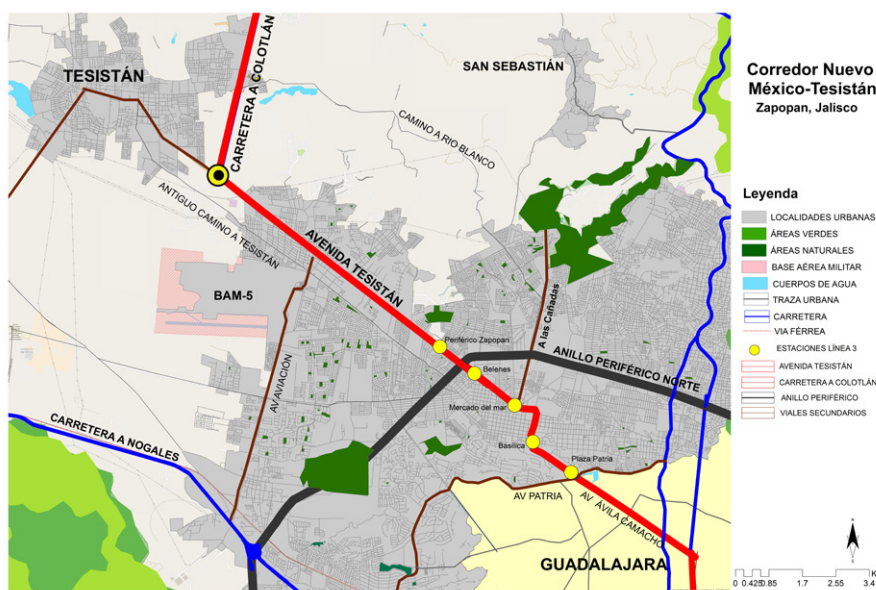


Figura 7. Déficit de transporte público en el municipio de Zapopan. Fuente: *Elaboración propia con base en el Programa de Ordenamiento Ecológico Territorial del Municipio de Zapopan, Jalisco 2011.*

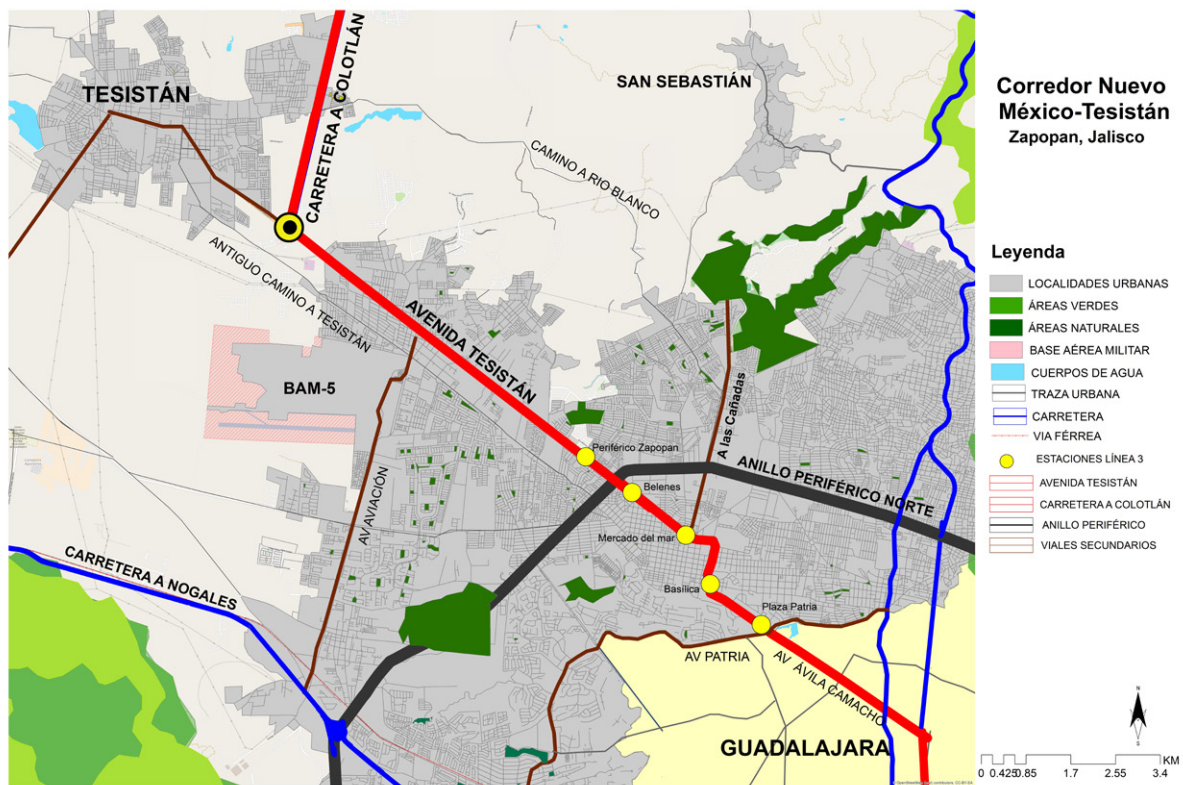
sistema vial amplio y bien estructurado que conecte internamente las distintas áreas del municipio. Actualmente las vialidades que operan como auténticos corredores de movilidad intraurbana, y sustentan el desarrollo de nuevas centralidades en el poniente del AMG, son tres prolongaciones de la red vial metropolitana: el Anillo Periférico, Av. Vallarta y su conexión con Lázaro Cárdenas y la Av. Tesistán en el norponiente (Figura 6).

La red de transporte público que opera en el municipio⁹ cubre aproximadamente 1.014 Km, pero solo el 32% de las localidades de Zapopan tienen acceso a esta red. Esto significa, que la red de transporte cubre apenas unas 26.800 hectáreas, equivalentes al 21,8% de la superficie del municipio, dejando sin acceso al transporte público a la mayor parte de las pequeñas localidades que se ubican al norte del mismo (POET Zapopan, 2011). Las principales rutas de transporte urbano público, circulan por el Anillo Periférico, la Carretera a Saltillo y su entronque con Av. Alcalde y Av. Tesistán (Av. Juan Gil Preciado) conectando con la Av. M. Ávila Camacho en dirección al Centro Histórico de Guadalajara. La mayoría de las rutas siguen la trayectoria de los ejes principales, sin establecer conexiones internas con la vialidad secundaria, de forma tal que existen no solo pequeñas localidades rurales, sino también algunas colonias con grandes limitaciones de transporte, especialmente en Zapopan Norte (carretera a Colotlán), corredor Nuevo México-Tesistán y Anillo Periférico Sur (Figura 7).

9. El Servicio Subrogado de Transporte Colectivo de la Zona Metropolitana de Guadalajara (SISTECOZOME) y la Alianza de Camionero A.C., son las empresas con mayor presencia en Zapopan, con un total de 96 rutas que cubren solo el 48% del total de derroteros con que cuenta el municipio. La mayor parte de estas rutas convergen más al centro de Guadalajara que al centro de Zapopan.

La movilidad del municipio de Zapopan, se sustenta esencialmente en dos corredores de extensión que tienen su origen en la ciudad de Guadalajara (el Corredor Nogales-La Venta y el Corredor Nuevo-México-Tesistán), y un corredor circunvalatorio (el Anillo Periférico) que intersecta a los dos anteriores. A partir de estos corredores, el municipio ha desarrollado una lógica de estructuración urbana, que le ha permitido expandirse de forma lineal a lo largo de las vías y sobre sus áreas de influencia.

Se espera que a partir de la construcción y operación de la ‘Línea Tres’ del Tren Ligero, que intersecta tres municipios metropolitanos (Zapopan, Guadalajara y Tlaquepaque) con dirección norponiente-suroriente, mejore sustancialmente la movilidad en el AMG. La ruta inicia en la Avenida Tesistán en su entronque con el Anillo Periférico, intersectando el Centro Histórico y culminando en la Nueva Central Camionera en el municipio de Tlaquepaque. El recorrido será de 21,5 Km. a través de 18 estaciones, en



un tiempo estimado de 33 minutos; esta línea transportará a 233 mil pasajeros al día, pudiendo incrementar su capacidad de aforo al triple (*El Informador*, nota publicada el 7 de agosto de 2014). Sin embargo esta nueva línea de transporte público no mejorará del todo la carencia de transporte en el norte del municipio zapopano, ya que la línea inicia en el Anillo Periférico y no se acerca a la mayoría de los asentamientos que se ubican en el corredor norponiente (Nuevo México- Tesistán), por lo que habrá que dotar a la zona de suficientes líneas alimentadoras, que la vinculen con el nuevo sistema de transporte metropolitano.

Figura 8. El corredor urbano Nuevo México-Tesistán en Zapopan, Jalisco. Fuente: *Elaboración propia con base en el Mapa Digital de México, INEGI 2010.*

El corredor Nuevo México-Tesistán: acelerador de la expansión urbana en el perímetro norte

Lo que se presenta a continuación es el caso del Corredor urbano Nuevo México-Tesistán, que conecta el AMG con el perímetro norte del municipio de Zapopan, donde se concentra actualmente la mayor actividad inmobiliaria del AMG. La importancia que reviste para el municipio de Zapopan el corredor interurbano Nuevo México-Tesistán, es clave en las dinámicas de crecimiento y reestructuración urbana del perímetro norte del municipio. El corredor denominado coloquialmente ‘Av. Tesistán’, por su conexión entre Ciudad Zapopan y el poblado agrícola del mismo nombre, se ubica en el norponiente del AMG. Por sus características de interconexión, esta arteria ha sido un detonante permanente en la promoción y consolidación de numerosas colonias y desarrollos habitacionales y comerciales en el perímetro norte, no solo en su tramo original, (del Anillo Periférico al poblado de Tesistán), sino en el desarrollo inmobiliario de la carretera 23, Guadalajara-Colotlán. La perpendicularidad generada, es la base sobre la que se apoya el crecimiento residencial en la zona de influencia de ambas vías.

El corredor de 70 metros de sección transversal, se desarrolla en diez Km. desde el Anillo Periférico hasta el poblado de Tesistán; a lo largo de la vía se conectan la Av. Aviación, el Camino a Las Cañadas y la carretera Guadalajara-Colotlán, dirigiendo los flujos vehiculares en dos direcciones: hacia la parte norte del municipio de Zapopan y hacia el Centro Histórico de Guadalajara a través de su conexión con la Av. M. Ávila Camacho. Desde la perspectiva del desarrollo urbano, el corredor interurbano Nuevo México-Tesistán es un buen ejemplo del actual modelo de desarrollo de urbanización lineal del AMG, y de cómo los mercados del suelo y la vivienda, han aprovechado la capacidad de las vías interurbanas para la promoción inmobiliaria y el crecimiento comercial (Figura 8).

Originalmente, la zona en la que se desarrolla el corredor formaba parte de una serie de tierras que administró y usufructuó la Iglesia Católica a lo largo de la época Colonial. Posteriormente tras la reforma política del s. XIX, las tierras adquieren un nuevo estatus conformándose como “haciendas” de propiedad privada, dedicadas a la explotación agrícola y el intercambio comercial, dando origen a la renovación sociocultural del ámbito rural (Ibarra, 2010). Durante el siglo XX los agostaderos y campos de cultivo (maíz, frijol, sorgo y caña de azúcar), se convirtieron en el granero más importante del estado y el país, mismos que fueron disminuyendo a partir de la década de 1970, conforme se fraccionaba la propiedad original, para dar cabida a una serie de fraccionamientos y colonias de origen irregular (Nuevo México, Vicente Guerrero, Valle de los Robles, Hogares de Nuevo México, Héros Nacionales, y otros), que hoy forman parte del continuo urbano de la cabecera municipal.

Actualmente la reducción de las áreas agrícolas en el perímetro norte es evidente, en tan solo veinte años las coberturas vegetales han sucumbido ante el empuje urbano, transformando la morfología de la zona y la estructura de poblamiento regional anterior. La reducción de la actividad agrícola del municipio, se refleja en las cifras que aporta Núñez (2011: 50) al respecto: “de tener 43 mil hectáreas de tierra idónea para la siembra de maíz en 1990, para 1995 Zapopan ya había perdido 20 mil hectáreas de cultivo y en 2000 ya había perdido 10 mil más”. Las localidades circundantes han asimilado también la influencia de este proceso, conformándose como aglomeraciones urbanas dispersas al interior del Valle de Tesistán, vinculadas al corredor interurbano a partir de antiguos caminos rurales.

El desarrollo urbano del perímetro norte se está organizando en torno a este corredor urbano de extensión, que en su dinámica, ha consolidado al antiguo pueblo agrícola de Tesistán, como una centralidad articuladora del desarrollo urbano en el municipio. Estos cambios suponen un aumento considerable de población en la zona. A partir del año 2000 han surgido en las inmediaciones del corredor múltiples desarrollos habitacionales de alta densidad, que están modificando la estructura de poblamiento. La fuerte interdependencia que existe entre Ciudad Zapopan y el antiguo poblado de Tesistán, ha permitido que el corredor que los une sea utilizado para redirigir el crecimiento urbano hacia el norte del municipio (Figuras 9 y 10).

La vía ha sido también la base para la consolidación de tramas urbanas de pequeño y mediano tamaño, que hoy conforman un mosaico heterogéneo de áreas habitacionales y comerciales, enclaves industriales, espacios intersticiales y áreas de cultivo residuales. No obstante, se identifica una falta de atención de las autoridades municipales, a la diversidad y complejidad de la demanda de vivienda en la zona. El escaso o nulo seguimiento al proceso de desregulación de tierras ejidales, en su transición a suelo urbano, es causa del fenómeno expansivo que genera además de diversas externalidades negativas¹⁰, un alto desajuste en la estructura urbana de la zona.

10. Tales como la fragmentación del territorio, el cambio en el patrón de los desplazamientos pendulares de la población, la segregación socio-espacial y el deterioro ambiental.



Figura 9. El Corredor Nuevo México-Tesistán (Av. Juan Gil Preciado), en Zapopan, Jalisco. Fuente: Josefina Lara, octubre 2015.



Figura 10. Proyecto de la Línea 3 del Tren Ligero, sobre el corredor Nuevo México-Tesistán. Fuente: Diario El Informador, publicada el 7 de agosto de 2014.

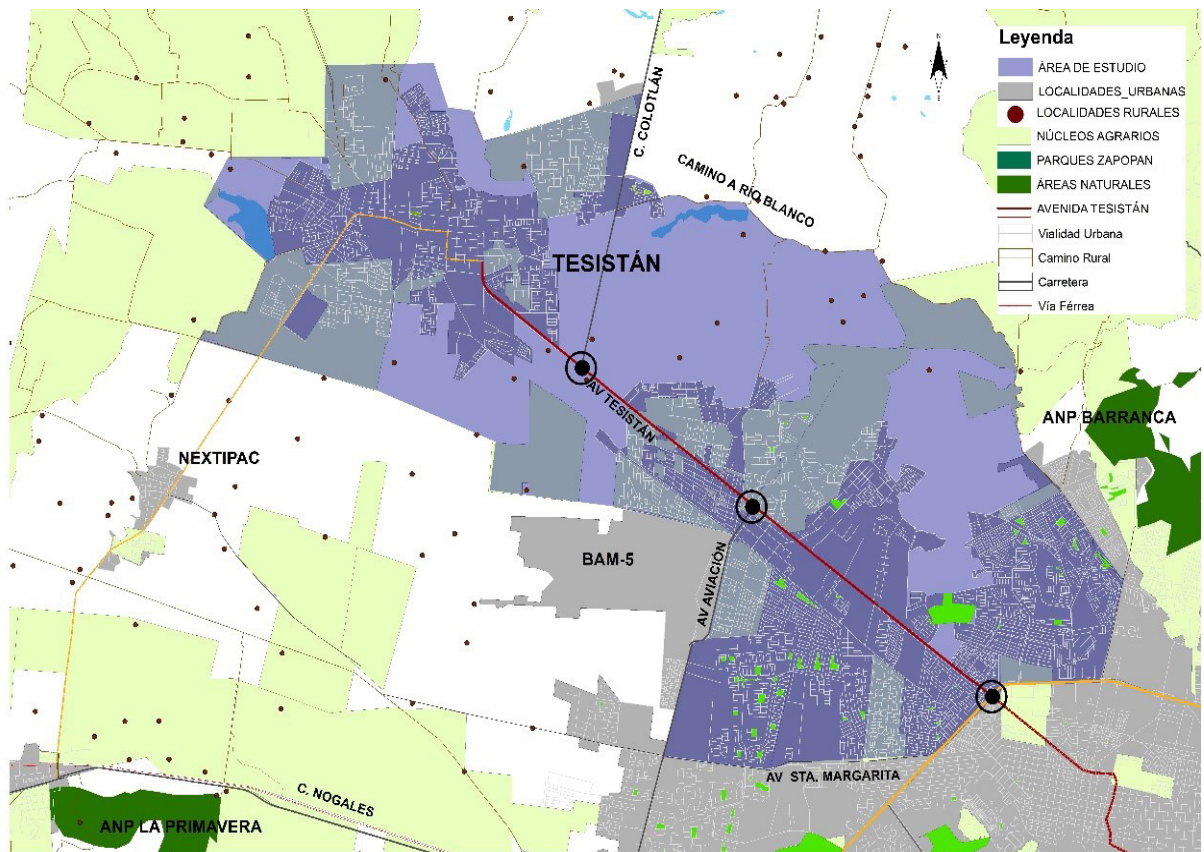
Proceso de poblamiento en el corredor Nuevo México-Tesistán

Para analizar de cerca este proceso, se ha seleccionado un polígono de estudio que cubre un área aproximada de 6.900 hectáreas, con un perímetro de 43,4 km. El área de influencia del corredor está delimitada al norte por el poblado de Tesistán, al oriente por el antiguo camino a Río Blanco, desde la carretera a Colotlán hasta su entronque con el camino a Las Cañadas; al sur por el Anillo Periférico Norte y al poniente por Av. Santa Margarita, Av. Aviación, el ejido Santa Lucía y la carretera a Nextipac (Figura 11).

Dentro del polígono seleccionado se ubican aproximadamente 65 colonias,¹¹ con predominio de las colonias populares de origen irregular, que tuvieron su origen en la década de 1970 (Nuevo México, Marcelino García Barragán, Vicente Guerrero, San Antonio, Los Robles, y otras). Le siguen los condominios habitacionales de alta densidad entre los que se ubican Arcos de Zapopan, La Tuzanía, Santa Margarita, Jardines del Valle y el Condominio Altagracia, cuyas construcciones se ubican entre las décadas de 1980 y 1990. Los condominios horizontales para clases medias y altas, están representados en la zona por los fraccionamientos Puerta del Llano, Las Palomas, Jardín Real, La Cima, Alta Vista Residencial, Campo Real y Valle Imperial, todos ellos de nueva manufactura, que surgen como comunidades privadas (*gated communities*), con bardas perimetrales y accesos vehiculares controlados.

Caso aparte es el antiguo poblado de San Francisco Tesistán, que históricamente ha fungido en el municipio como el polo articulador del desarrollo económico en el extremo

11. Las colonias fueron cuantificadas con base en los datos proporcionados por el Censo de Población y Vivienda INEGI 2010. Las nuevas colonias surgidas entre 2010 y 2015 (sin datos censales), fueron cuantificadas durante el periodo de trabajo de campo.



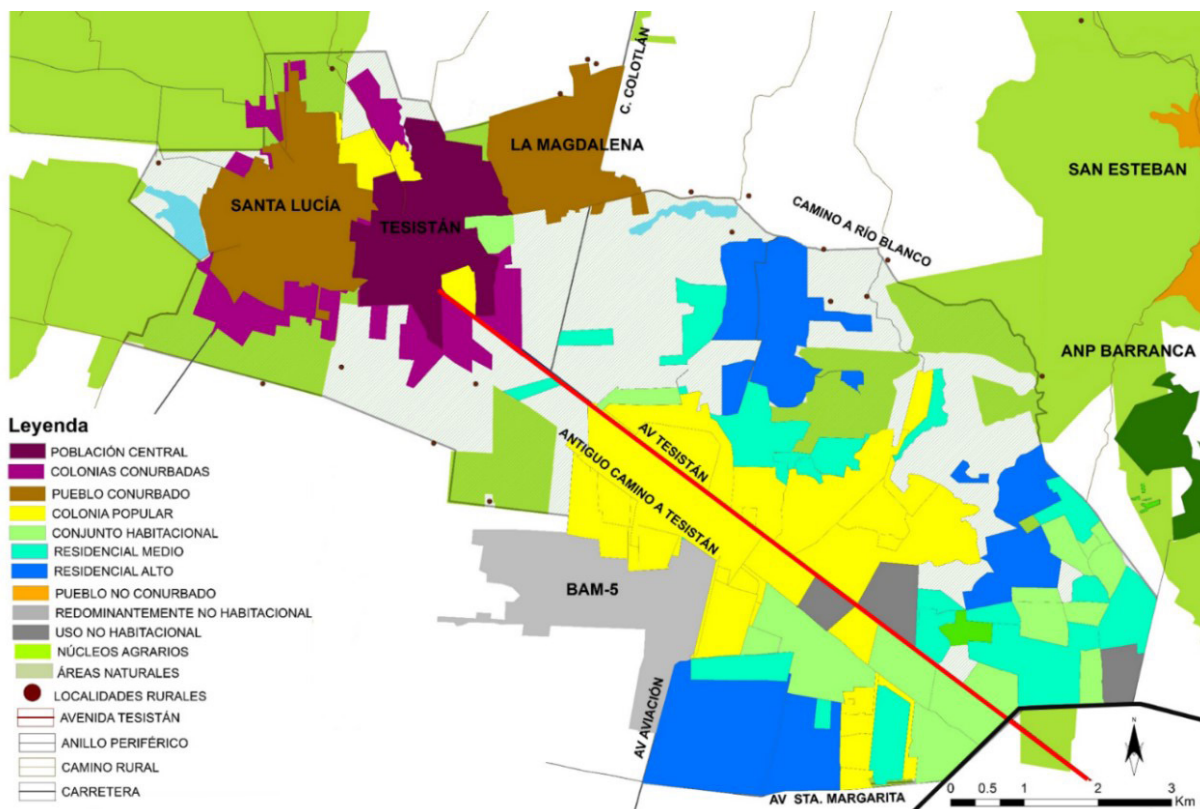
norponiente. Esta localidad se ha expandido en todas direcciones hasta alcanzar la conurbación con otras localidades agrícolas como La Magdalena, Santa Lucía y San José Ejidal. Tampoco esta población se encuentra exenta del empuje inmobiliario, actualmente se le han adicionado diversos condominios horizontales del alta y muy alta densidad poblacional, como Parques de Tesistán, Lomas de Tesistán y Tierra Residencial entre otros, con lo que San Francisco Tesistán se mantiene como la segunda localidad urbana más poblada del municipio después de Ciudad Zapopan, con 65.489 habitantes (PPDU-ZPN/11 Tesistán). Finalmente coexisten 18 localidades rurales que se ubican dentro del polígono de estudio, y que corren el riesgo de desaparecer o quedar encapsuladas dentro del proceso inmobiliario en sus inmediaciones. Entre éstas pequeñas localidades, que no superan los 500 habitantes cada una, se encuentran el poblado de Copalita, El Quemado, La Cuchilla, Río Blanco, San Rafael Tercero, Rancho Pozo Blanco, la Joyita y El Camichín, entre otras (Figura 12).

Figura 11. Área de influencia del corredor urbano Nuevo México-Tesistán. Fuente: Elaboración propia con base en Mapa Digital de México INEGI 2010.

La difusión del crecimiento urbano hacia el interior del corredor en el sentido oriente poniente, se realiza a partir de antiguos caminos rurales que se yuxtaponen y entrecruzan sin ningún orden aparente, conectando una serie de sistemas habitacionales que mantienen, además de una identidad propia, sus puntos de referencia locales, de donde parten los movimientos cotidianos de la población residente.

Las transformaciones territoriales de la zona, suponen además un aumento paulatino pero consistente de población, especialmente en los últimos años (2000-2015), debido no solo al desarrollo de nuevos fraccionamientos, sino a la densificación de colonias y asentamientos irregulares surgidos en décadas anteriores. Al año 2010 la población asentada en el área representó el 27,04% de la población municipal, al contabilizar 336.363 habitantes. Los distritos urbanos con mayor incremento poblacional durante el periodo 2000-2010, fueron tres de los cinco distritos pertenecientes al polígono de estudio: ZPN/11 (Tesistán), ZPN/03 (Los Robles) y ZPN/04 (La Tuzanía) divididos estos últimos por el corredor Nuevo México-Tesistán¹² (Cuadro 4).

12. Para un mejor manejo de la información el polígono de estudio ha sido dividido en cinco secciones: Tesistán, El Nixticuil, Los Robles, La Tuzanía y Base Aérea; cada una de las secciones corresponde total o parcialmente a los distritos urbanos señalados en el Cuadro número 4.



Cuadro 4. Población por Distrito Urbano y porcentaje de referencia respecto al municipio de Zapopan y el AMG. Fuente: Elaboración propia con base en INEGI 2010 y PPDU/ Zapopan 2010

MUNICIPIO	DISTRITOS	POBLACIÓN	PORCENTAJE	
			Zapopan	AMG
ZAPOPAN	ZPN-1 'Zapopan Centro'	172.024	13,83	3,88
	ZPN-2 'Arroyo Hondo'	213.023	17,13	4,80
	ZPN-3 'Los Robles'	95.125	7,65	2,14
	ZPN-4 'La Tuzanía'	150.449	12,10	3,39
	ZPN-5 'Vallarta-Patria'	142.658	11,47	3,22
	ZPN-6 'Las Águilas'	144.056	11,58	3,25
	ZPN-7 'El Colli'	121.180	9,74	2,73
	ZPN-8 'Santa Ana Tepetitlán'	88.942	7,15	2,01
	ZPN-9 'Base Aérea-El Bajío'	16.151	1,30	0,36
	ZPN-10 'Copala'	4.488	0,36	0,10
	ZPN-11 'Tesistán'	65.489	5,27	1,48
	ZPN-12 'Nixticuil'	9.149	0,74	0,21
TOTAL DISTRITOS		1 222.734	98,31	27,57
TOTAL MUNICIPIO		1 243.756	100,00	28,04
TOTAL AMG		4 434.878		100

Figura 12. Clasificación de localidades por tipo de poblamiento. Fuente: Elaboración propia con base en Connolly, 2008 y el Mapa digital de México, INEGI 2010.



En la zonificación oficial, se reporta un uso del suelo predominantemente habitacional de media y alta densidad hacia el interior del corredor, y uso mixto (habitacional, comercial y de servicios) a lo largo de la vía. El dinamismo económico creciente en la zona, queda reflejado en los datos que arroja el Directorio Estadístico Nacional de Unidades Económicas (DENUE, 2016) al contabilizar aproximadamente 6.000 pequeñas y medianas unidades económicas, especialmente del sector terciario, que dan soporte a la vivienda y generan múltiples empleos en la zona. No obstante, las mayores fuentes de empleo para la población se localizan principalmente en el municipio de Guadalajara y el municipio del Salto, Jalisco, por lo que los movimientos pendulares de los habitantes residentes en la zona fluctúan habitualmente entre 20 y 30 kilómetros.

Figura 13. Paisaje urbano en el corredor Nuevo México-Tesistán y sus inmediaciones. Fuente: Josefina Lara, octubre 2015.

Como se observa, el mercado inmobiliario-financiero ha encontrado la fórmula para ofertar vivienda terminada para diferentes estratos socio-económicos en la zona, aprovechando la oferta de suelo barato, la posibilidad de conectarse a las redes de infraestructura existentes y la presencia de agua en el subsuelo¹³. Esta dinámica está alterando de forma significativa la vida cotidiana en los asentamientos preexistentes, especialmente por la inexistencia de vialidades secundarias en la zona; actualmente las nuevas unidades de vivienda se conectan al corredor urbano a partir de terracerías y vialidades locales, que atraviesan por colonias populares y generan conflictos vehiculares continuos al interior de las mismas (Figura 13).

La falta de control de las acciones especulativas de valoración del suelo, surgidas del mercado inmobiliario, contribuye a la reproducción y ensanchamiento de la desigualdad social, y el agravamiento de las formas de sobrevivencia y reproducción de la población que habita en la zona; no solo de la población de las localidades originales que han sido impactadas en todas las esferas de su existencia, sino también de los nuevos grupos sociales que habitan en la zona, mismos que han iniciado un proceso de adaptación en el territorio. La consolidación del modelo de crecimiento urbano difuso con bajas densidades, parece ser irreversible en el municipio, ya que como asegura Bazant (2001:215) “El proceso de expansión urbana y el de consolidación ocurren paralelamente como proceso. Es decir, no se expande y luego se consolida; sino conforme se expande, se consolida y conforme se consolida se expande”.

Conclusiones

Las transformaciones territoriales son consecuencia inevitable de la evolución de las ciudades, el problema surge cuando estas transformaciones inducen desajustes en la estructura urbana o amplían las existentes. El desajuste de las relaciones entre los procesos urbanos y sociales observados en el caso aquí abordado, no es privativo del municipio de Zapopan, el Área Metropolitana de Guadalajara presenta perturbaciones similares en el resto de los municipios que la conforman. Hoy día es posible comprobar, que lejos de agotarse el modelo de crecimiento difuso de baja densidad, se fortalece, como una manifestación económica y demográfica que surge del modelo neoliberal y de la acción conjunta de promotores inmobiliarios, propietarios del suelo y autoridades municipales, quienes se benefician de esta situación.

Los corredores urbanos y regionales juegan un rol determinante en este proceso, creando desajustes de todo tipo: alta dispersión de asentamientos, equipamiento y servicios que generan más dentinos en los recorridos, con la consiguiente desarticulación funcional urbana por la discontinuidad de las nuevas áreas periféricas (Bazant, 2001:41). El corredor Nuevo México-Tesistán es tan solo un ejemplo de los intereses económicos, políticos y sociales que convergen en la construcción de la ciudad; el alto costo del suelo urbanizado dentro del perímetro urbano, y la acción sin contrapesos del mercado inmobiliario-financiero, repercute significativamente en la transformación del perímetro norte del municipio de Zapopan.

Por su localización y proceso de urbanización, con una antigüedad mayor de cuarenta años, podemos afirmar que el fenómeno observado en el corredor Nuevo México-Tesistán, se trata en realidad de un proceso de crecimiento bimodal: por una parte se observa un crecimiento expansivo a lo largo de la vía, y por otra, un proceso de densificación y relleno de áreas intersticiales en su zona de influencia, destinadas principalmente al uso habitacional. La intensa actividad inmobiliaria en la zona, obedece a la incapacidad estructural del mercado para proveer suficiente oferta de suelo a precios accesibles dentro del perímetro urbano. Con la desregulación de la política habitacional

13. La mayor parte de los nuevos fraccionamientos se abastecen de agua mediante la construcción de pozos propios. El Ayuntamiento zapopano otorga generalmente las licencias de urbanización bajo condición, de que sea la propia inmobiliaria quien provea de agua al fraccionamiento en su totalidad.

a nivel federal, y la creación de nuevos organismos públicos de fomento a la vivienda, se ha favorecido el crecimiento expansivo del municipio, lo que le obliga a ordenar el crecimiento de las nuevas zonas habitacionales y controlar la densificación de las ya existentes, modificando para ello los esquemas actuales en la administración del territorio, y canalizando diversas acciones que permitan entre otras cosas:

1. Asegurar el nivel de vida de quienes habitan en los nuevos fraccionamientos, mismos que han iniciado un proceso de consolidación y adaptación en el territorio.
2. De aquellas localidades que a pesar de formar parte del continuo urbano de la cabecera municipal, se mantienen fuera de la capacidad de los servicios urbanos básicos.
3. Estructurar nuevas vías de conexión con el perímetro norte, que faciliten la plena integración a la dinámica urbana, del creciente número de familias que habitan en la zona.
4. De igual forma es necesario ordenar las nuevas acciones urbanísticas en el perímetro norte, acorde a las políticas de crecimiento establecidas en el Programa de Ordenamiento Ecológico-Territorial del Municipio de Zapopan.

Finalmente como resultado de la experiencia de investigación aquí presentada, podemos afirmar, que los efectos destructores del entorno natural y social, derivado de la expansión del Área Metropolitana de Guadalajara sobre la periferia norte, son importantes, por lo que se hace necesaria una profunda reflexión sobre el tema y una nueva actitud teórica frente al problema, ya que como afirma Carballo (2004:70), “el deterioro social de la ciudad no se puede interpretar adecuadamente si no se profundiza en sus formas espaciales. Es decir, si no se consideran las relaciones sociales que producen y reproducen el espacio urbano”.

Bibliografía

- » AGUILAR, A. G. (2004) La reestructuración del espacio urbano de la ciudad de México. ¿Hacia la metrópoli multimodal? En Adrián G. Aguilar (Coord): *Procesos metropolitanos y grandes ciudades. Dinámicas recientes de México y otros países*. Instituto de Geografía UNAM, p. 265-307.
- » AGUILAR, A. G. (2002) Las mega-ciudades y las periferias expandidas. *Revista Eure* 28, vol. Núm. 85, p. 121-149.
- » ASCHER, F. (2004) *Los nuevos principios del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.
- » AYUNTAMIENTO CONSTITUCIONAL DE ZAPOPAN, JALISCO (2015) Planes Parciales de Desarrollo Urbano actualizados al año 2015. Disponible en: <http://www.zapopan.gob.mx/transparencia/obras-publicas/planes-parciales/>
- » BAZANT, J. (2001) *Periferias urbanas: expansión incontrolada de bajos ingresos y su impacto en el medio ambiente*. México: Trillas, pp.268.
- » BRAVO, B., RIVAS, J. L. (2012) Elementos de cohesión urbana en escenarios metropolitanos: intersticios y corredores. *IV jornadas internacionales sobre investigación en arquitectura y urbanismo. 4Th international meeting on architectural and urbanism research*. Valencia 1, 2,3 Junio. Disponible en Internet: <http://hdl.handle.net/10251/14949>
- » EL INFORMADOR (2014) Arrancan obras de Línea 3 del Tren Ligero. *El Informador*. Nota publicada el día 7 de agosto de 2014. Disponible en Internet: <http://www.informador.com.mx/jalisco/2014/542432/6/arrancan-obras-de-linea-3-del-tren-ligero.htm>
- » CABRALES, L. F. (2006) Tendencias recientes de las urbanizaciones cerradas y polarización residencial en Guadalajara. *Programa Segregación Social en el Espacio*, Universidad de Sao Paulo, Brasil. pp. 1-22.
- » CARBALLO, C. (2004) *Crecimiento y desigualdad urbana: Implicaciones ambientales y territoriales. Campana, 1950-2000*. Buenos Aires: Dunken, pp.168.
- » CASTELLS, M. (1998) *La era de la información*. Vol.3: Fin de milenio. Madrid: Alianza.
- » CEBRIAN, F. et al. (2007) Transporte y territorio: la formación del corredor urbano industrial de La Mancha oriental. En Sicilia Gutiérrez Ronco, Juan José Sanz Donaire (coords). *Homenaje al profesor José Manuel Casas Torres*, págs. 511-526.
- » COMISIÓN NACIONAL DE POBLACIÓN (CONAPO) (2010) *Delimitación de las zonas metropolitanas de México 2010*. SEDESOL, CONAPO e INEGI, Primera edición: junio de 2012.
- » CONNOLLY, P. (2008) Nuevos Paradigmas en el Desarrollo Habitacional y los Retos para la Producción Estadística. Lo que dice y lo que no dice el censo. *VII Reunión Nacional de Estadística*. UAM-Azcapotzalco.
- » CRUZ, H., PALOMAR, M., JIMENEZ, E. (2002) Los retos de afrontar la sistematización de datos sobre el crecimiento urbano: El Atlas de la producción del suelo urbano de la Zona Metropolitana de Guadalajara; un trabajo interdisciplinario. En *Revista Serie Geográfica* núm. 10, Madrid: Universidad de Alcalá, p. 95-108.
- » DE LA TORRE ESCOTO, M. E. (2006) *La urbanización de grandes ejes metropolitanos*.

Un proyecto de ordenación para la ciudad de baja densidad, Guadalajara, México. Tesis doctoral en Urbanismo y Ordenación del Territorio, Escuela técnica superior de arquitectura de Barcelona - Universidad Politécnica de Cataluña.

- » DIRECTORIO ESTADÍSTICO DE UNIDADES ECONÓMICAS (DENUE) (2016) Instituto Nacional de Estadística y Geografía, disponible en: <http://www3.inegi.org.mx/sistemas/mapa/denue/default.aspx>
- » ENCUESTA INTERCENSAL (2015) Principales Resultados de la Encuesta Intercensal 2015: Estados Unidos Mexicanos. Instituto Nacional de Estadística y Geografía. México, INEGI.
- » GALSTER, G., HANSON, R., RATCLIFFE, M., WOLDMAN, H., COLEMAN, S., FREIHAGE, J. (2001) Wrestling sprawl to the ground: Defining and measuring an elusive concept. *Housing Policy Debate*, Volume 12, Issue 4, 2001: 681-717.
- » INSTITUTO METROPOLITANO DE PLANEACIÓN DEL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA (2015) *Área Metropolitana de Guadalajara. Expansión Urbana, análisis y prospectiva: 1979-2045.* México.
- » IBARRA, F. (2010) *Caminos de Zapopan. Delegaciones y poblaciones del municipio de Zapopan.* Guadalajara: Producciones Merlín.
- » INDOVINA, F. (1998) Algunas consideraciones sobre 'la ciudad difusa'. *Documentos Anales de Geografía* 33, Italia. Instituto Universitario de Arquitectura de Venecia, pp. 21-32.
- » INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA Y GEOGRAFÍA (INEGI), disponible en: <http://www.inegi.org.mx/>
- » JANOSCHKA, M. (2002) El nuevo modelo de ciudad latinoamericana. Privatización y fragmentación del espacio urbano de Buenos Aires: el caso Nordelta. En *Eure* 28, vol. núm. 85, (diciembre): p. 11-20.
- » JARAMILLO, S. (1994) *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano, Bogotá,* Ediciones UNIANDES/Instituto geográfico Agustín Codazzi, 1994.
- » KNOX, P., PINCH, S. (2010) *Urban Social Geography: an introduction.* Pearson Education Limited. Edinburgh, Gate Harlow Essex CM20 2JE.
- » LARA, J. (2015) Densificación residencial informal en barrios y colonias del Área Metropolitana de Guadalajara: dilemas sociales y modelos espaciales. En *Metrópolis en mutación*, Vidal Koppmann (Coord.). Buenos Aires: Editorial Café de las Ciudades.
- » LARA, J., MATEOS, P. (2015) La fragmentación socioespacial del vivienda: neoliberalismo y desarrollos masivos de vivienda social en la periferia remota de Guadalajara. En *Segregación urbana y espacios de exclusión. Ejemplos de México y América Latina.* UNAM, Serie Estudios Urbanos. México: Porrúa Editores, p. 167-197.
- » LÓPEZ, L. (2015) *Diccionario de geografía aplicada y profesional: terminología de análisis, planificación y gestión del territorio.* Director, Lorenzo López Trigo; coordinadores, José Alberto Rio Fernandes, Eliseu Savério Sposito, Delfina Trinca Figuera. Universidad de León.
- » MISHRA, S. et al. (2012) Performance indicators for public transit connectivity in multi-modal transportation networks. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, vol. 46, nº 7, p.1.066–1.085.
- » MONCLÚS, F. (ed.) (1998) *La ciudad dispersa. Suburbanización y nuevas periferias.* Barcelona: Centro de Cultura Contemporánea.

- » NÚÑEZ, B. (2011) *Zapopan, Tonalá y Tlajomulco de Zúñiga. Disyuntivas habitacionales de la zona conurbada de Guadalajara*. 1º edición, Zapopan, Jalisco. El Colegio de Jalisco, 2011.
- » NÚÑEZ, B. (1999) *Guadalajara, una visión del siglo XX*. El Colegio de Jalisco/ Ayuntamiento de Guadalajara, 1999.
- » PRADILLA, E., PINO, R. (2004) Ciudad de México: de la centralidad a la red de corredores terciarios. En *Anuario de Espacios Urbanos*, 2004, DCyAD; UAM-A, México DF.
- » PRADILLA, E. (2004) Ciudad de México: los caminos de la privatización de lo urbano. En *Revista Ciudades*, Núm. 64, octubre-diciembre de 2004, RNIU, Puebla, México, pp. 57-62.
- » PROGRAMA DE ORDENAMIENTO ECOLÓGICO TERRITORIAL DEL MUNICIPIO DE ZAPOPAN, JALISCO, (POET) (2011) *Gaceta Municipal*, Volumen XVIII No, 78. Segunda Época. Fecha de publicación: 23 de mayo de 2011. Ayuntamiento Constitucional de Zapopan, Jalisco.
- » ROCA, J. (1988) *La estructura de valores urbanos: un análisis teórico-empírico*. Madrid: Instituto de Estudios de Administración Local.
- » TELLA, G. (2014) *Planificar la ciudad. Estrategias para intervenir territorios en mutación*; Arquitectura y estudios en urbanismo. Diseño Editorial. .
- » TOPALOV, C. (1983) *Ganancias y Rentas Urbanas*. Madrid: Siglo XXI.

Josefina Lara Guerrero / arqjosielara@gmail.com

Licenciada en Arquitectura y Maestra en Desarrollo Local y Territorio por la Universidad de Guadalajara. Doctoranda en Geografía y Ordenación Territorial en el Centro de Estudios Estratégicos para el Desarrollo de la Universidad de Guadalajara, México. Publicó artículos sobre vivienda y segregación urbana y mutaciones socio-territoriales. Actualmente es Profesora de Arquitectura en la Universidad del Valle de México.