

HACIA LA METROPOLIZACIÓN DE LA ZONA PERIURBANA DE TESISTÁN

TOWARDS THE METROPOLIZATION OF TESISTAN'S PERI-URBAN ZONE

Samuel Hernández Vázquez
Universidad autónoma de Baja California

Recepción: 10 de octubre de 2023

Aceptación: 25 de enero de 2024

Resumen

El alcance generalizado de la urbanización como una transformación sucesiva y unidireccional de paisajes y sociedades de un estado rural a un estado urbano es cada vez más cuestionada. Este artículo desarrolla el proceso de urbanización de la zona periurbana, tomando como caso de estudio la ciudad de Guadalajara. Los términos con los que se aborde esta franja llevan en sí una carga de estigma o de desarrollo. Se trata de un área que refleja claramente los cambios resultantes de la expansión urbana, y al mismo tiempo, ejerce una influencia significativa en el sector agrícola y los recursos naturales. Esta región constituye una extensión de la ciudad que abarca y conecta de manera integral los aspectos económicos, demográficos y medioambientales. Como resultados se argumenta que la regionalización del AMG como proyecto político de ciudad no sigue una trayectoria clara que regule el crecimiento

y expansión urbana de manera contundente. El ordenamiento de la zona periurbana requiere como punto de partida establecer criterios normativos diferenciados entre zonas urbanas consolidadas y aquellas en proceso de conversión rural-urbana propias de la periferia.

PALABRAS CLAVE: *Metropolización, expansión urbana, zona periurbana, rururbanización*

Abstract

There is growing concern about the generalized transition of rural to urban landscapes and societies. These peri-urban fringes are the impact zones of this expansion; they are complex spaces that, depending on their management, will either carry a burden of stigma or be managed in a comprehensive manner. At the same time, this is an area that reflects the changes resulting from urban expansion and exerts a significant impact on the agricultural sector and the natural environment. As an extension of the city, this region encompasses and connects economic, demographic, and environmental factors. A case study of Tesistán in the city of Guadalajara is used in this article to examine the process of rururbanization of the peri-urban zone. Documentary analysis is conducted, as well as field tours, cartographic and interviews with local stakeholders. The results of this study indicate that the regionalization of the MAG as a political project of the city does not follow a clear trajectory that regulates the growth and expansion of the city. Peri-urban planning requires, as a starting point, the establishment of normative criteria that differentiate between consolidated urban zones and those in the process of conversion from rural to urban.

KEY WORDS: *Metropolization, urban sprawl, peri-urban zone, rural-urban transformation*

Introducción

La transición generalizada de la urbanización unidireccional de paisajes y sociedades de un estado rural a un estado urbano es cada vez más cuestionada. Lo rural y lo urbano son interdependientes, coexisten y a menudo se fusionan como estrategia de subsistencia (Hoffmann, *et al*, 2023). La expansión urbana transforma el entorno natural, cultural y económico de las ciudades, convirtiéndose en un polo atractivo de una región por la concentración de servicios especializados, la diversidad de actividades económicas y la oferta de trabajo. Se sostiene que las ciudades son "concentraciones de personas y otros animales en las intersecciones de los corredores de transporte y/o donde abundan los recursos importantes. Sólo pueden existir explotando la base de recursos de una región mucho más grande donde se producen recursos adicionales" (Hall, 2019:55).

La superposición de áreas urbanas en un tejido continuo es una característica definitoria de la urbanización contemporánea como consecuencia de la concentración de la población en zonas urbanas (Bren d'Amour, *et al*, 2017). En México las metrópolis se definen y diferencian con base en criterios de hecho y de función: en zonas metropolitanas, metrópolis municipales y zonas conurbadas (SEDATU, CONAPO, INEGI, 2023). La primera la definen como el

"Conjunto de municipios cuya relación se basa en un alto grado de integración física o funcional intermunicipal o interestatal y la población total de los municipios que la conforman es de 200 mil habitantes o más. La localidad urbana o conurbación que da origen a la zona metropolitana cuenta con 100 mil habitantes o más" (2023:43).

Los criterios que utilizan para construir esta definición son

- 1) Comparte una conurbación intermunicipal, que puede ser interestatal, definida como la continuidad física entre dos o más localidades urbanas y cuya población en conjunto asciende a 100 mil habitantes o más. Dicha conurbación conforma la centralidad de la zona

metropolitana.

2) Tiene localidades urbanas no conurbadas de 100 mil o más habitantes que muestran un alto grado de integración física y funcional laboral con municipios contiguos (2023:44).

La metropolización de una ciudad se define por la interconexión que mantiene con la región (ecológica, geográfica, económica y cultural), sus propios límites y las fuerzas que la contienen en su franja periurbana. La rápida expansión urbana convierte a las ciudades en metrópolis. La transformación del espacio construido no se ubica en el centro de las ciudades sino en su franja periurbana que se extiende o se acorta según sus límites geográficos, políticos y por la función socioeconómica que pudiera prestar.

Definir la franja periurbana es problemático, los términos con los que se defina llevan en sí una carga de estigma o un abordaje integral. Por ejemplo, estas zonas se han abordado con el concepto de "periferia", asociado a una connotación negativa, semejante al de "suburbio" como barrio o núcleo de población situado en las afueras de la ciudad, que implica una relación de inferioridad o dependencia respecto de la ciudad, con características de carencia, déficit y problemáticas sociales. En inglés el concepto de "sprawl" se refiere a desplegarse o esparcirse de forma torpe (de Souza, 2018; Obeso, 2019). Dentro de la geografía urbana francesa el término de "banlieue", connota un espacio confuso entre el borde de la ciudad y los municipios que lo rodean, entre los barrios periféricos y zonas conflictivas con mayor desigualdad social (guetos) (Vieillard-Baron, 2017). Estos términos hacen referencia a "lo 'extraurbano' [que] encarna la lógica de la exclusión. Sin techo, gitanos o indocumentados, son las primeras víctimas de los muros físicos, legales y políticos. Su socialización tiene lugar a través de las pruebas de la clandestinidad, el ingenio y el desarraigo" (Dussau, 2017:3).

De las características mejor abordadas en los estudios académicos de la periferia son las geográficas y funcionales. Los menos abordados son los servicios ecosistémicos para la planeación y ni en la expansión controlada de las

ciudades. Tampoco se integra al sector agrícola, queda fuera de la planeación, dado que la prioridad la tiene la industria y la terciarización de los servicios (de Souza, 2018). La periferia oculta en el discurso en su relación centro-periferia, puesto que el centro se expande como modelo único de desarrollo.

El término periferia contiene representaciones sociales negativas del territorio, esto en planeación no contribuye a mejorar las condiciones de vida de sus habitantes. Debe considerar "las representaciones de estas regiones [incluyendo] imágenes de las personas que viven allí y su presunta identidad y/o modelos a seguir" (de Souza, 2018:21), para integrar los elementos excluidos con abordajes como el ciudad-centrismo.

El término de zona (franja, interfaz, borde) periurbana ha sido desarrollado desde los estudios periurbanos del norte global (Simon, *et al.*, 2006). Algunos autores señalan que es mucho más adecuado que los términos de gradientes rural-urbano, peri-urbanos o interfaces rural-urbanas capturan el ser y el devenir de estructuras espaciales rurales y urbanas entrelazadas, flujos materiales, instituciones, formas de práctica social y estilos de vida (Hoffmann, *et al.*, 2023). Desde esta perspectiva, la zona periurbana se define como "la fuerte influencia urbana, el fácil acceso a los mercados, los servicios y otros insumos, la disponibilidad de mano de obra, pero la relativa escasez de tierra y los riesgos de la contaminación y el crecimiento urbano" (Phillips, *et al.*, 1999:5). La conforma una zona de influencia que hace visible las transformaciones de la expansión urbana, y una zona de impacto sobre el sector agrícola y los recursos naturales. Se trata de una extensión de la ciudad que integra los procesos económicos, demográficos y medioambientales (McGregor, *et al.*, 2006). Sin embargo, constituye un fenómeno "complejo", generalmente caracterizado por la pérdida de características "rurales" (pérdida de suelo fértil, tierras agrícolas, paisaje natural, etc.) y por la falta de atributos "urbanos" (baja densidad, falta de accesibilidad, falta de servicios e infraestructuras, etc.) (Mukherjee, 2016).

En América Latina as zonas periurbanas se caracterizan

por la falta de apoyo para las actividades agrícolas, la presión urbana de vivienda, los desarrollos residenciales cerrados y dispersos, asentamientos ilegales en sectores con la falta de servicios básicos, eliminación de desechos sólidos y tóxicos, explotación de aguas superficiales y subterráneas, estrés ambiental en áreas verdes y recreativas, alteración de cursos de ríos, inundaciones y deslizamientos de la tierra (Aguilar, 2008). El daño ambiental causado por la expansión urbana surge de la incapacidad de los gobiernos locales para gestionar el rápido crecimiento urbano, proporcionar servicios públicos a todos los grupos sociales y mostrar una facultad política y técnica adecuada (Alimonda, 2011).

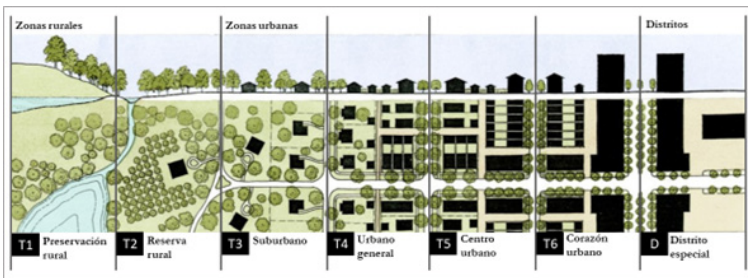
La planeación de las zonas periurbanas ha jugado un papel importante en las ciudades del norte global, cosa contraria a las ciudades del Sur global. En Latinoamérica apenas existe el planteamiento por encima de la escala local (Obeso, 2019). En este sentido se construye un marco conceptual más allá de un sentido peyorativo y paliativo caracterizado por sus límites rururbanos, el papel que juega la zona periurbana a través de su evolución histórica a escala regional, nacional e internacional.

En términos de producción del espacio, la periurbanización es la adaptación al estado momentáneo de las fuerzas productivas y de las relaciones sociales impulsadas por la ciudad, mediante las innovaciones del transporte y las telecomunicaciones, las mejoras en la infraestructura, la priorización del automóvil, la pérdida de valor de las actividades agrícolas y, degradación de las condiciones medioambientales (Obeso, 2019). También se define como "un proceso específico de cambios provocados por la expansión de las ciudades hacia zonas rurales situadas a mayor distancia del núcleo urbano, pero aún dentro del marco del área urbana funcional" (Idczak & Mrozik, 2018).

El transecto urbano de la zona periurbana muestra el proceso de rururbanización en su relación urbano-rural, rural-urbano, y rural-rural. Este esquema permite distinguir un contorno que demarca la ciudad de manera transversal desde el centro hasta el límite de la ciudad. Muestra el uso urbano denso a uso de suelo mixto y de

baja densidad donde inicia la zona periurbana (fig. 1). En este sentido se puede entender la zona periurbana "como área mixta de influencia urbana, pero con una morfología rural, donde el influjo de la ciudad radica en la presencia de desplazamientos pendulares, y la morfología rural se debe a la existencia de usos del suelo agrarios" (Obeso, 2019:195).

FIGURA 1. TRANSECTO RURAL A URBANO



Fuente: (Duany, Speck & Lydon, 2009)

Hay varios factores que impiden un enfoque integral de análisis de la periferia debido a: las distintas jurisdicciones administrativas; la responsabilidad de agencias administrativas a nivel local, estatal y federal; falta de datos estadísticos periféricos; en términos de huella ecológica, la falta de responsabilidad en cuanto a la eliminación de desechos y daños ambientales (Aguilar, 2008). Por otro lado, para las localidades asentadas en la franja urbano-rural carece de significado porque su identidad está profundamente enraizada con el lugar, y su interés se centra en preservar sus historias, tradiciones e identidades. Se argumenta que la zona periurbana no es un fenómeno que combatir, sino que es un proceso de desarrollo urbano que debe planearse. Según la perspectiva francesa, la zona periurbana debe ser comprendida como un "tercer espacio", que no es ni urbano ni rural y que facilita nuevos estilos de vida (Cusin, *et al.*, 2016).

El desarrollo de las principales ciudades metropolitanas en México mantiene un déficit dado que el paso de "ciudad antigua" a "ciudad moderna" es un proceso que no se ha completado del todo. La modernización urbana no se ha

logrado por la cuantiosa cantidad de inversiones públicas y privadas que requieren. Se argumenta que

“Siempre hubo déficits y pendientes que han formado parte de las promesas partidistas en procesos electorales. Se produjo un patrón territorial heterogéneo y amorfo, que distaba de parecerse al modelo de zoning anglosajón, el cual sirvió para racionalizar los espacios de los negocios, las áreas residenciales y las zonas de servicios en las ciudades estadounidenses. Sin embargo, dicho modelo no ha estado ausente del todo en México. La prioridad que ha tenido el transporte privado frente al público es común a todas las ciudades” (Bassols 2013:55).

La expansión urbana mantiene una dinámica funcional, fragmentada e insular, dando prioridad al uso del auto. El crecimiento de las ciudades actuales es neoliberal por la tendencia a “nulificar la intervención estatal en la ordenación del territorio y eso ha llevado a la peligrosa inacción de los cuerpos públicos frente a situaciones de, por ejemplo, privatización o apropiación segmentada del espacio público” (Bassols, 2013:57); por ejemplo, el desarrollo habitacional cerrado como modelo de ciudad y patrón de expansión.

Este artículo describe el proceso de rururbanización de la zona periurbana, tomando como caso de estudio la ciudad de Guadalajara. Se aborda el caso de urbanización del poblado de San Francisco Tesistán, del municipio de Zapopan, del estado de Jalisco. Al norponiente de la mancha del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) Desarrolla el proceso de metropolización de la ciudad de Guadalajara, el crecimiento urbano del municipio de Zapopan y la relación que tienen los cambios de localidad por el impacto del crecimiento urbano. El objetivo es describir la transformación del poblado de Tesistán constreñida por procesos de crecimiento urbano a distintas escalas, como la presión urbana de la ciudad, la aplicación de política urbana municipal, la segregación socioespacial, y la monopolización y privatización de la propiedad social. Describiendo las características como un poblado periurbano con alta influencia de la ciudad. Se argumenta que la zona periurbana mantiene medidas

y políticas paliativas, correctivas y de mejoramiento que carece de una prospectiva de un plan maestro de expansión, equipamiento de servicios.

Nota metodológica

La metodología que se implementó en este trabajo se construye a partir de un corpus de documentos sobre la historia y la expansión de la ciudad de Guadalajara, con mayor énfasis en el municipio de Zapopan para exponer el caso la localidad de San Francisco Tesisitán. Se tomó parte de las observaciones y recorridos de campo utilizados para un trabajo más amplio, la tesis de doctorado en el Centro de Estudios Superiores en Antropología Social. Así como algunas entrevistas a actores clave que inciden en la expansión urbana de la localidad. Además, se hace el cruce con un análisis cartográfico que ilustra la argumentación sobre el cambio socioambiental, la forma urbana y de los tipos de asentamientos en su forma de habitar. El análisis de los datos permite mostrar y describir las características de Tesisitán, permitiendo triangular información de los actores, los procesos urbanos/rurales/metropolitanos, y la transformación de las instituciones.

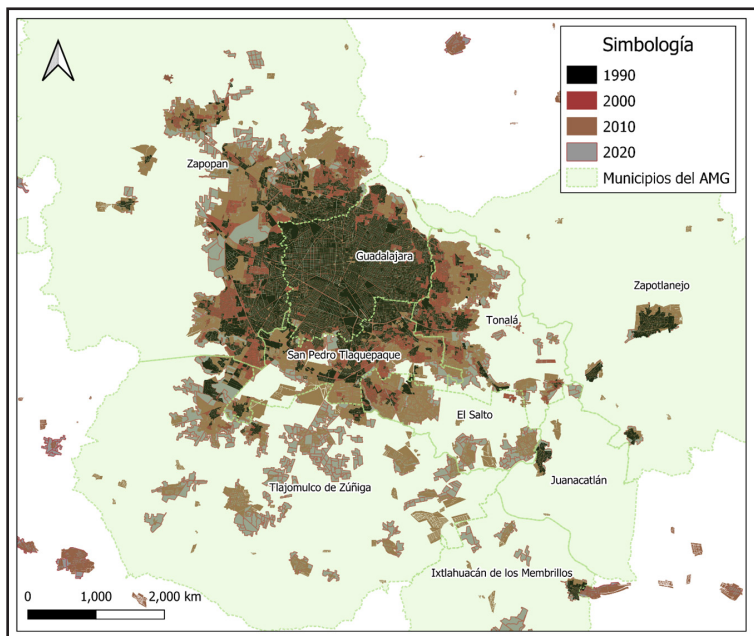
La expansión de la mancha urbana de Guadalajara

El Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) durante las últimas tres décadas mantuvo un crecimiento urbano descontrolado y sin regulación. Esta expansión se dividió en tres etapas: la primera comenzó en la década de 1950 con la industrialización de Guadalajara, que involucró la incorporación de municipios cercanos como Tlaquepaque, Tonalá y Zapopan (Rivière D'Arc, 1973; Muría, Olveda & Aldana, 2004; Núñez, 2011; Camus, 2015). El segundo período podría describirse como un crecimiento "explosivo", ya que ocurrió dentro de los límites de un anillo periférico establecido (Muría, Olveda & Aldana, 2004; Núñez, 2011). La tercera etapa fue consecuencia de la expansión más allá de los límites del anillo periférico, impulsada por la presión

urbana y la demanda de viviendas (Lara & Mateos, 2015; Pffannenstein, *et al.*, 2019).

Pablo Mateos y Josefina Lara señalan que el crecimiento de la ciudad de Guadalajara sigue un "patrón lineal y disperso hacia la periferia, va dejando atrás amplias zonas sin urbanizar o subocupadas mezclando usos residenciales e industriales, haciendo un uso extensivo del suelo" (2015:173). Bajo este argumento, "los corredores regionales que interconectan la ciudad concentran la mayor cantidad de reservas urbanas aprobadas hasta 2015, es decir, los corredores regionales seguirán siendo los detonadores del crecimiento expansivo" (Lara, 2020:80).

FIGURA 2. EXPANSIÓN URBANA DEL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA 1990-2020.



Fuente: INEGI, elaboración personal

El modelo de crecimiento urbano se asocia a conceptos como de "ciudad difusa", "ciudad jardín" y "ciudad región", influenciados por el modelo de vivienda anglosajón. Los

fraccionamientos cerrados que inicialmente se construyeron para la clase alta en Guadalajara, comenzaron a emerger en 1980 y se extendieron hacia las áreas periféricas de la ciudad a partir del 2000, volviéndose accesibles para las clases medias y bajas (Cabrales, 2006; Camus, 2015).

El éxito de los conjuntos habitacionales cerrados en Guadalajara resultó de la oferta del modelo de vivienda fortificada a estratos económicos medios y bajos. Esta inclusión se tradujo en que aproximadamente el 15% de la ciudad se construyera utilizando el patrón de espacios con acceso limitado, gracias a la implementación de barreras físicas que fragmentan el territorio (Pfannenstein, Anacleto, Sevilla, 2017).

La SEDATU, la CONAPO y el INEGI (2023) en *Metrópolis de México 2020*, hacen un ranking de las principales ciudades del país. Para el caso que nos ocupa, la zona Metropolitana de Guadalajara disminuyó su tasa de crecimiento media anual de 2.1% a 1.6% de 1990 al 2020. la expansión penetró 2486.6 km² y la Densidad Media Urbana (DMU) fue de 122.3 hab/ha (tabla 1). En Zapopan la tasa de crecimiento media anual disminuyó de 3.5% a 1.8% de 1990 al 2020; la expansión de 1,158.7 km²; y la DMU de 110.4 hab/ha. La densidad de la AMG y de Zapopan nos dice que la ciudad tiene un crecimiento y expansión urbana mayor que su densidad poblacional, como efecto visible está la fragmentación del espacio, sobre todo el periférico, mezclado con el rural.

TABLA 1. ZONA METROPOLITANA DE GUADALAJARA: POBLACIÓN, TASA DE CRECIMIENTO Y DENSIDAD MEDIA URBANA, 1990-2020

Municipio o demarcación territorial	Población				Tasa de crecimiento medio anual (%)			Superficie 1 (km ²)	DMU2 (hab/ha)
	1990	2000	2010	2020	1990-2000	2000-2010	2010-2020		
(ZMG)	2,987,194	3,677,531	4,393,818	5,110,617	2.1	1.7	1.6	2486.6	122.3
Guadalajara	1,650,205	1,646,319	1,495,189	1,385,629	0.0	-0.9	-0.8	151.0	137.7
Juanacatlán	10,068	11,792	13,218	30,855	1.6	1.1	9.1	138.1	100.4
El Salto	38,281	83,453	138,226	232,852	8.2	5.0	5.5	92.8	96.0
Tlajomulco de Zúñiga	68,428	123,619	416,626	727,750	6.1	12.5	5.9	671.4	122.9
San Pedro Tlaquepaque	339,649	474,178	608,114	687,127	3.4	2.4	1.3	116.8	122.4
Tonalá	168,555	337,149	478,689	569,913	7.2	3.5	1.8	158.0	125.3
Zapopan	712,008	1,001,021	1,243,756	1,476,491	3.5	2.1	1.8	1158.7	110.4
Tesisitán	13,481	27,796	62,397	91,631	-	-	-	-	-

Fuente: SEDATU, CONAPO, INEGI, 2023:209.

El Área Metropolitana de Guadalajara como proyecto político

El AMG es un proyecto político que comienza a fraguarse en 1989 con la creación del Consejo Metropolitano, conformado por los presidentes municipales de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque y Tonalá. Este consejo sienta las bases con las que el Congreso del Estado en 2009 declara la ciudad con el título de Área Metropolitana de Guadalajara, incluyendo actualmente a nueve municipios.

En el 2014 se crea el estatuto orgánico de las Instancias de Coordinación Metropolitana del Área de Guadalajara: la Junta de Coordinación Metropolitana; el Instituto Metropolitano de Planeación (IMEPLAM) y el Consejo Ciudadano Metropolitano. El IMEPLAN se crea como un Organismo Público Descentralizado (OPD) intermunicipal para atender los asuntos y problemas de carácter metropolitano cuyo objeto es "elaborar y proponer instrumentos de planeación metropolitana, estudios y propuestas, así como mecanismos de coordinación de las Instancias, e intervenir en todas las fases de las políticas de coordinación metropolitana, en el ámbito de sus atribuciones" (DOF, 2014). Su financiamiento recae sobre

el Estado de Jalisco y en los municipios miembros.

El AMG funciona como proyecto político autogestivo, ya que los datos arrojados por la SEDATU, CONAPO e INEGI (2023), para considerar de las zonas metropolitanas de México, con base en los datos censales 2020, determina para los municipios exteriores deben contener el porcentaje de población ocupada en actividades no primarias mayor o igual a 75 por ciento y su DMU sea de por lo menos de 20 hab/ha. Bajo este criterio, no se considera el municipio de Zapotlanejo parte de la zona metropolitana de Guadalajara.

Las principales críticas al IMEPLAN como instancia metropolitana, se señalan la falta de cumplimiento de objetivos y actividades sustantivas, dejando de lado temas que le competen como: el agua, la seguridad, la movilidad, la recolección de basura y la salud, concentrándose en temas de planeación urbana sin proyectar una visión de futuro para la ciudad. Se observa una desigualdad de capacidades y presupuestales ya que los municipios centrales como Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque y Tonalá están más integrados por su conurbación inmediata. Por el contrario, los municipios de Tlajomulco, Juanacatlán, el Salto, Ixtlahuacán de los Membrillos y Zapotlanejo carecen de articulación, conexión e infraestructura con los municipios centrales de la metrópolis (del Castillo, 2020). La cuestión de movilidad, para las personas de estos municipios, implica invertir tiempo en traslados y transbordos en el transporte público.

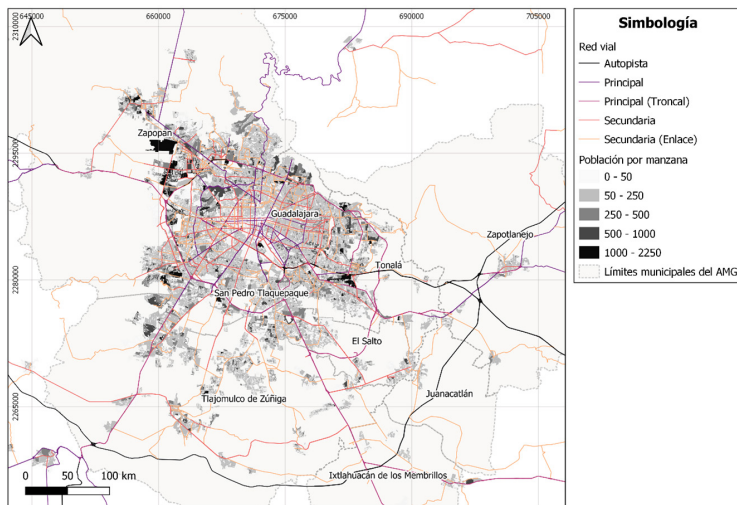
Otra de las críticas que se le imputan al instituto, es la cooptación por los intereses de los partidos políticos en turno entre los municipios y el Gobierno del Estado. Cada partido político tiene una agenda que resulta difícil conciliar por medio del Instituto. La resolución de temas metropolitanos compite por los intereses políticos en la sucesión del color partidista que se pinta el AMG. Al respecto se argumenta que, la gobernanza metropolitana se complica o facilita por la diversidad u homogeneidad de intereses dentro de los partidos políticos al frente de los municipios.

"Cada vez que hay una elección de gobernador tiene un efecto multiplicador, se colorea la ciudad de una misma tonalidad casi hegemónica del partido al ganar las alcaldías metropolitanas. En las elecciones intermedias por el hecho de que no hay campaña del gobernador y el desgaste natural del Gobierno, se pluraliza la ciudad, lo que hace que pierda algunos municipios, la oposición gana, entonces tenemos una suerte de vaivén, de oscilación que propicia o complica las condiciones de coordinación metropolitana" (Gómez-Álvarez, 2021).

En este sentido, el proyecto de ciudad está determinado por el vaivén entre la tensión partidista y la solución a los problemas de la ciudad. Estos se resuelven por su demanda o urgencia, con soluciones de los gobernantes, muchas de las veces ocurrencias para cubrir los errores de capacidades, de gestión, de planeación, de financiamiento y de coordinación del instituto de planeación y de los gobiernos municipales que lo conforman.

La zona periurbana del AMG se ha transformado, Josefina Lara (2020) señala que Guadalajara crece por las principales vías de acceso. Como se dijo anteriormente, la expansión de la ciudad moderna se conforma en tres etapas, la segunda corresponde con la creación del primer proyecto que circunda a la ciudad de sur a norte, en el oriente no conecta el anillo periférico que se distribuye a lo largo de 4 municipios, Zapopan, Guadalajara, Tonalá y Tlaquepaque en la década de 1960. Desde la creación del anillo periférico en la ciudad de Guadalajara no hubo obras que marcarán la circunferencia de la ciudad, fue hasta 2013 que se inaugura el periférico Oriente, una vía de cuatro carriles que va del cruce de periférico norte con Av. Tonaltecas hasta el entronque con la carretera a Chapala en las inmediaciones del Aeropuerto Internacional. Si embargo, estas vías ya han quedado rebasadas por la movilidad que requiere la ciudad. En el 2018 se inauguró el macro libramiento que conecta los ejes troncales México-Guadalajara, Guadalajara-Colima y Guadalajara-Tepic, en el sur de la ciudad, una vía de cuatro carriles y de cuota.

FIGURA 3. PRINCIPALES VÍAS DEL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA



Fuente: INEGI, elaboración personal.

La creación de vialidades que circundan la ciudad corresponde al proyecto de ciudad que se expande en el tiempo. El primer anillo periférico consolidó la Zona Metropolitana de Guadalajara que funcionó hasta el 2010, que conforma la zona con mayor densidad de viviendas y de población. El proyecto de AMG coincide con la creación del macro libramiento creando una franja periurbana de baja densidad, con un alto grado de territorio destinado a la agricultura y con fronteras naturales que ofrecen servicios ecosistémicos a la ciudad como el bosque La primavera y la Barranca de Huentitán por donde recorre su cauce el río Lerma-Santiago. El bosque a pesar de ser reserva federal parsimoniosamente lo están habitando las élites tapatías. En la figura 3 se observa la traza de las vialidades y la dispersión del amanzanamiento de los municipios.

Los pueblos periurbanos satélite de la ciudad

Los pueblos periurbanos transforman su traza y estructura con la expansión de la ciudad. En este sentido la

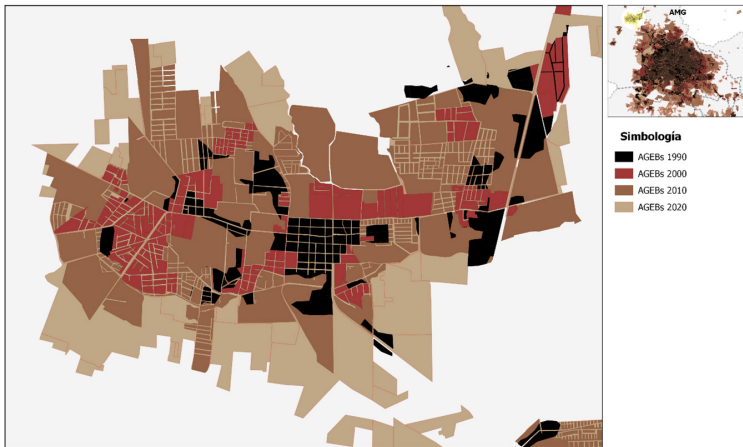
zona periurbana no debe considerarse como una extensión de la ciudad, sino como espacios únicos "que requieren de programas y planes de ordenación urbana y territorial que contemplen la complejidad social y la riqueza ambiental, congregadas en este tipo de áreas" (Lara, 2020, p. 84).

El crecimiento urbano del AMG se direcciona hacia los municipios periféricos del sur de la ciudad como Tlajomulco, Juanacatlán, El Salto, Ixtlahuacán de los Membrillos y al norponiente con el municipio de Zapopan. En Zapopan son los corredores, Juan Gil Preciado y carretera a Colotlán, que articulan la expansión urbana con el AMG, y mantienen mejores condiciones de servicios e infraestructura comparada con los municipios periféricos del suroriente de la ciudad.

El crecimiento urbano en Tesisitán es similar en toda la zona periurbana. El municipio de Zapopan, según el Censo de Población y vivienda 2020, concentra el mayor número de población entre los municipios del AMG; cuenta con 1,476,491 habitantes, y se prevé para 2030 cuente con una población de 1'535,393 (con datos de la CONAPO). Al contrario, el municipio de Guadalajara, dadas las proyecciones de crecimiento para en el 2020, perdió habitantes.

Tesisitán es la segunda localidad con más población después del centro urbano de Zapopan. El crecimiento demográfico en Tesisitán muestra que la población se ha duplicado en periodos cortos. Parte de este crecimiento se debe a la migración interna de la AMG debido a la oferta y demanda de vivienda de interés social. En 1990 Tesisitán tenía 13,481 habitantes, en el 2000 se duplica a 27,796 habitantes, para el 2010 cuenta con 62,397 habitantes, y para el 2020 cuenta con 91,631 habitantes. Las proyecciones para esta zona prevén que siga este patrón de crecimiento. La figura 4 muestra el crecimiento urbano por AGEB's desde 1990 al 2020 en Tesisitán.

FIGURA 4. DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN POR AGEBS URBANOS EN TESISITÁN 1990-2020



Fuente: INEGI, elaboración propia

El crecimiento urbano de Zapopan fue impactando poco a poco el poblado. La ciudad requería de mano de obra en la industria que se encontraba en auge. Por ejemplo, en los gremios o cargos que conforman la fiesta patronal de San Francisco de Asís en Tesisitán se puede observar cierta evocación de los procesos de urbanización y el impacto de la ciudad con el poblado. En 1970 los pobladores encontraron trabajo en la reciente industria, trabajaban en empresas como Bimbo y Marinela, Sabritas y la Cervecería Grupo Modelo. La fiesta se organiza por gremios locales y cada uno de éstos paga un día de fiesta, además, aparecen los carniceros, los agricultores y los ladrilleros.

La falta de infraestructura vial hace del poblado un lugar difícil de transitar en su interior como entrar y salir a la ciudad. Son muy pocas las principales vías que obstaculizan el flujo de transporte público y privado. Además, la mayoría de las calles del poblado están empedradas y muy deterioradas donde transita la mayoría del flujo vehicular para llegar a su casa o salir a su trabajo. La falta de infraestructura vial es la queja de pobladores y

habitantes de los fraccionamientos que viven en la zona. Las condiciones se agravan en el temporal de lluvias con el deslave de caminos con pendientes y sin pavimentar. Las vialidades no están interconectadas y rompen su traza.

La traza urbana muestra fragmentación que se tiene en el espacio construido. La falta de planeación deja sin áreas verdes y sin servicios en las colonias de autoconstrucción. El actual dueño de la Hacienda de Santa Lucía menciona que "el crecimiento desmedido por estos voraces que compran tierra, hacen sus lotes poniendo un hilito y trazan una calle; los vendes a 5 o 6 años baratito a pagos facilitos. Han hecho que valga mucho la tierra. Está creciendo al poniente y el ayuntamiento ha sido omiso" (Comunicación personal, 2 de julio de 2019).

La zona periurbana en Zapopan muestra un rezago en su planeación e infraestructura a pesar de ser un municipio que encabeza la innovación, el desarrollo y el crecimiento económico de la AMG. Las actividades agrícolas del municipio en manos de la libre competencia, es un problema latente para el valor y uso del suelo. La poca articulación de los procesos urbanos con las zonas rurales inmediatas a la ciudad refleja vulnerabilidad y precarización en la producción agrícola, asociado con la poca infraestructura y los altos índices de migración.

De acuerdo con lo argumentado por Josefina Lara (2020) y Cusin, et al. (2016), la zona periurbana debe tener una planeación propia, así como criterios normativos diferenciados de las zonas urbanas consolidadas como aquellas que se encuentran en proceso de conversión rural-urbano, caracterizados por ser entrecortados, con diversas dimensiones sociales, económicas y ambientales que requieren de una planificación y visión de futuro en orden a la sostenibilidad de la ciudad. Existe una diferencia sustancial entre la planeación de áreas urbanas –que asigna un uso e intensidad al suelo urbano– y el ordenamiento de las periferias, territorios en transformación continua.

A pesar de que el AMG cuenta con instituciones de alcance inter y supra municipal, el desarrollo homogéneo está lejos de llevarse a cabo para los nueve municipios que hoy la conforman. Aunque Zapopan mantiene una posición de privilegio sobre el AMG, arrastra problemas

de desarrollo, planeación, capacidad de gestión, administración e infraestructura para el vasto territorio agrícola, natural y de conservación que representa para la ciudad.

Conclusiones

La regionalización del AMG como proyecto político de ciudad continúa sin una trayectoria clara que regule el crecimiento y expansión urbana de manera contundente. El mercado inmobiliario, municipal como del poblado, se posiciona a través de diversos actores generando monopolios, privatización y concentración de recursos. La regionalización de la ciudad conlleva la expansión de la zona periurbana para crear suelo urbanizable, priorizando la urbanización como modelo hegemónico sobre el territorio, desfavoreciendo la vida rural y el equilibrio ecosistémico de la zona periurbana.

El ordenamiento de la zona periurbana como punto de partida debe establecer criterios normativos diferenciados entre zonas urbanas consolidadas y aquellas en proceso de consolidación rural-urbana. A pesar de que el AMG cuenta con instituciones de alcance inter y supra municipal, la brecha de desarrollo entre los nueve municipios que hoy la conforman, cada vez más se marca una diferenciación de las poblaciones vulnerables coincidiendo con los municipios con menor presupuesto y capacidades políticas e institucionales. Aunque Zapopan mantiene una posición de privilegio sobre el AMG, arrastra problemas de desarrollo, planeación, capacidad de gestión, administración e infraestructura para el vasto territorio agrícola, natural y de conservación que representa para la ciudad.

El crecimiento orgánico de Tesistán y sus alrededores, rompe con la expansión de la mancha urbana de la ciudad. Tesistán se ha convertido en un espacio atractivo para la inversión y el desarrollo inmobiliario por el suelo mixto y su valor accesible para la población vulnerable. La ampliación de la avenida Juan Gil Preciado y los proyectos de transporte masivo involucrados hacia Tesistán son un factor que incentivó la oferta de vivienda para los sectores

populares del municipio y de la ciudad.

La vulnerabilidad urbana de la zona periurbana es compartida entre los campesinos y pobladores, como entre los nuevos habitantes que llegan a comprar su casa en las inmediaciones del poblado de Tesistán. Las zonas marginadas y vulnerables de la zona periurbana no es garantía de desarrollo y de oportunidades para mejores condiciones de calidad de vida de los habitantes rurales que se adhieren a la ciudad.

Bibliografía

- Aguilar, A. G. (2008). "Peri-urbanization, illegal settlements and environmental impact in Mexico City", *Cities* 25(3): 133-145. Available at: <https://doi.org/10.1016/j.cities.2008.02.003>.
- Alimonda, H. (2011). La colonialidad de la naturaleza: Una aproximación a la ecología política latinoamericana. En H. Alimonda (Ed.), *La naturaleza colonizada: Ecología política y minería en América Latina* (pp. 21-58). CLACSO.
- Bassols-Ricardez, M. (2013). "México: la marca de sus ciudades", en E. Cabrero Mendoza (ed.) *Ciudades mexicanas. Desafíos en concierto*. México: FCE, pp. 19-64.
- Bren d'Amour, C., et al. (2017). "Future urban land expansion and implications for global croplands", *Proceedings of the National Academy of Sciences*, 114(34):8939-8944. Available at: <https://doi.org/10.1073/pnas.1606036114>.
- Cabrales-Barajas, L. F. (2006). "Tendencias recientes de las urbanizaciones cerradas y polarización residencial en Guadalajara", en *Segregación y Mercados de Suelo. Patrones emergentes de segregación: Los casos de México y Chile*. Sao Paulo: Universidad de Sao Paulo.
- Camus, M. (2015). *Vivir en el coto: fraccionamientos cerrados, mujeres y colonialidad*. México: Universidad de Guadalajara.
- Cusin, F. et al. (2016). "The peri-urban question. A study of growth and diversity in peripheral areas in France". *Revue française de sociologie*, 57(4):641-679.

- de Souza, P. (2018). *The Rural and Peripheral in Regional Development. An Alternative Perspective*. London/New York: Routledge.
- del Castillo, A. (2020). Territorio Reportaje. IMEPLAN, un árbitro metropolitano. [YouTube], Canal 44. https://www.youtube.com/watch?v=8zUILH5s6vQ&list=PLvZ8k144OClaGyO2rWpu06xrSn7xMdpJ&index=7&t=84s&ab_channel=Canal44
- Duany, A., Speck, J. & Lydon, M. (2009). *The Smart Growth Manual*. New York: Mc Graw Hill.
- Dussau, M. (2017). "Esther Benbassa et Jean-Christophe Attias, Nouvelles relégations territoriales", Lectures [En ligne], Les comptes rendus [Preprint].
- Gómez-Álvarez, P. D. (2021). Seminario Gobiernos de Ciudades y Gobernanza Metropolitana: Política y Políticas Públicas Metropolitanas ciclo B, en el Doctorado de Política en el CUCSH, Universidad de Guadalajara
- Hall, C. A. S. (2019). "Urban Ecology from a Biophysical and Systems Perspective", en M.H.P. Hall and S.B. Balogh (eds) *Understanding Urban Ecology. An Interdisciplinary Systems Approach*. Cham: Springer, pp. 27-57. Available at: https://doi.org/10.1007/978-3-030-11259-2_2.
- Hoffmann, E. M. et al. (2023). "Rurbanity: a concept for the interdisciplinary study of rural-urban transformation". *Sustainability Science*, 18(4):1739-1753. Available at: <https://doi.org/10.1007/s11625-023-01331-2>.
- Idczak, P. & Mrozik, K. (2018). "Periurbanisation – evidence from Polish metropolitan areas". *Economic and Environmental Studies*, 45(1):173-192.
- INEGI, Censos de población 1990, 2000, 2010 y 2020. <https://www.inegi.org.mx/default.html>

- Lara, J. & Mateos, P. (2015). 'La fragmentación socioespacial del vivendismo: neoliberalismo y desarrollos masivos de vivienda social en la periferia remota de Guadalajara', en A.G. Aguilar and I. Escamilla Herrera (eds) Segregación urbana y espacios de exclusión. *Ejemplos de México y América Latina*. México: MaPorrúa, UNAM, pp. 167-197.
- Lara-Guerrero, J. (2020). "Hacia el ordenamiento urbano y la conservación ambiental de la periferia norte del Área Metropolitana de Guadalajara", *Quivera. Revista de Estudios Territoriales*, 22(1):75-95. Available at: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=40165383005>.
- McGregor, D., Simon, D., & Thompson, D. (2006). *The Peri-Urban Interface. Approaches to Sustainable Natural and Human Resource Use*. Earthscan.
- Mukherjee, J. (2016). "Sustainable flows between Kolkata and its peri-urban interface Challenges and opportunities", en A. Allen, A. Lampis, and M. Swilling (eds) *Untamed Urbanisms*. London: Routledge, pp. 33-49.
- Muría, J. M., Olveda, J. & Aldana, M. (2004). *Historia de Zapopan*. México: Colegio de Jalisco, Ayuntamiento de Zapopan.
- Núñez, B. (2011). *Zapopan, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga*. Edited by C. de Jalisco. México.
- Obeso-Muñiz, I. (2019). "Definir la urbanización periférica: conceptos y terminología". *Revista Ería*, 39(2):183-206. Available at: <https://doi.org/https://doi.org/10.17811/er.2.2019.183-206>.
- Periódico Oficial del Estado de Jalisco, (2014). Estatuto orgánico de las Instancias de Cordinación Metropolitana del Área Metropolitana de Guadalajara. <https://periodicooficial.jalisco.gob.mx>
- Pfannenstein, B. et al. (2019). "Planificación urbana y la influencia de las urbanizaciones cerradas: El Área Metropolitana de Guadalajara, México". *Economía, Sociedad y Territorio*, XIX(59):1087-1117. Available at: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11159475006>.

Pfannenstein, B., Anacleto H., Edgar E. & Sevilla-Villalobos, S. (2017.) "La ciudad cerrada y su diversificación como reto del Área Metropolitana de Guadalajara, México". *Revista de geografía Norte Grande*, 163-184.

Rivière D'Arc, H. (1973). *Guadalajara y su región*. México: SEP.

SEDATU, CONAPO e INEGI. (2023). *Metrópolis de México 2020*, <https://www.gob.mx/conapo/documentos/las-metropolis-de-mexico-2020>

Simon, D., McGregor, D. & Thompson, D. (2006). "Contemporary Perspectives on the Peri-Urban Zones of Cities in Developing Countries", en D. (Ed. . McGregor, D. (Ed.), Simon (ed.) *The Peri-Urban Interface*. London: Routledge. pp. 1-17. Available at: <https://doi.org/https://doi.org/10.4324/9781849775878>.

Tacoli, C. & Agergaard, J. (2017). "Urbanisation, rural transformations and food systems: the role of small towns", IIED [Preprint].

Vieillard-Baron, H. (2017). "Les banlieues : des fractures spatiales aux dérives ségrégatives", en E. Benbassa and A. Jean-Christophe (eds) *Nouvelles relégations territoriales*. París: CNRS, pp. 83-97.