

A high-resolution aerial photograph of the Guadalajara metropolitan area, showing a dense urban sprawl. A prominent feature is a large, dense cluster of buildings and infrastructure in the center, highlighted by a vibrant purple color gradient, indicating high population density. This central cluster is surrounded by a lighter blue-grey area, which then transitions into the surrounding rural and semi-rural landscape. The city's grid-like street pattern is visible throughout the image.

Zona Metropolitana de Guadalajara

La Zona Metropolitana de Guadalajara.

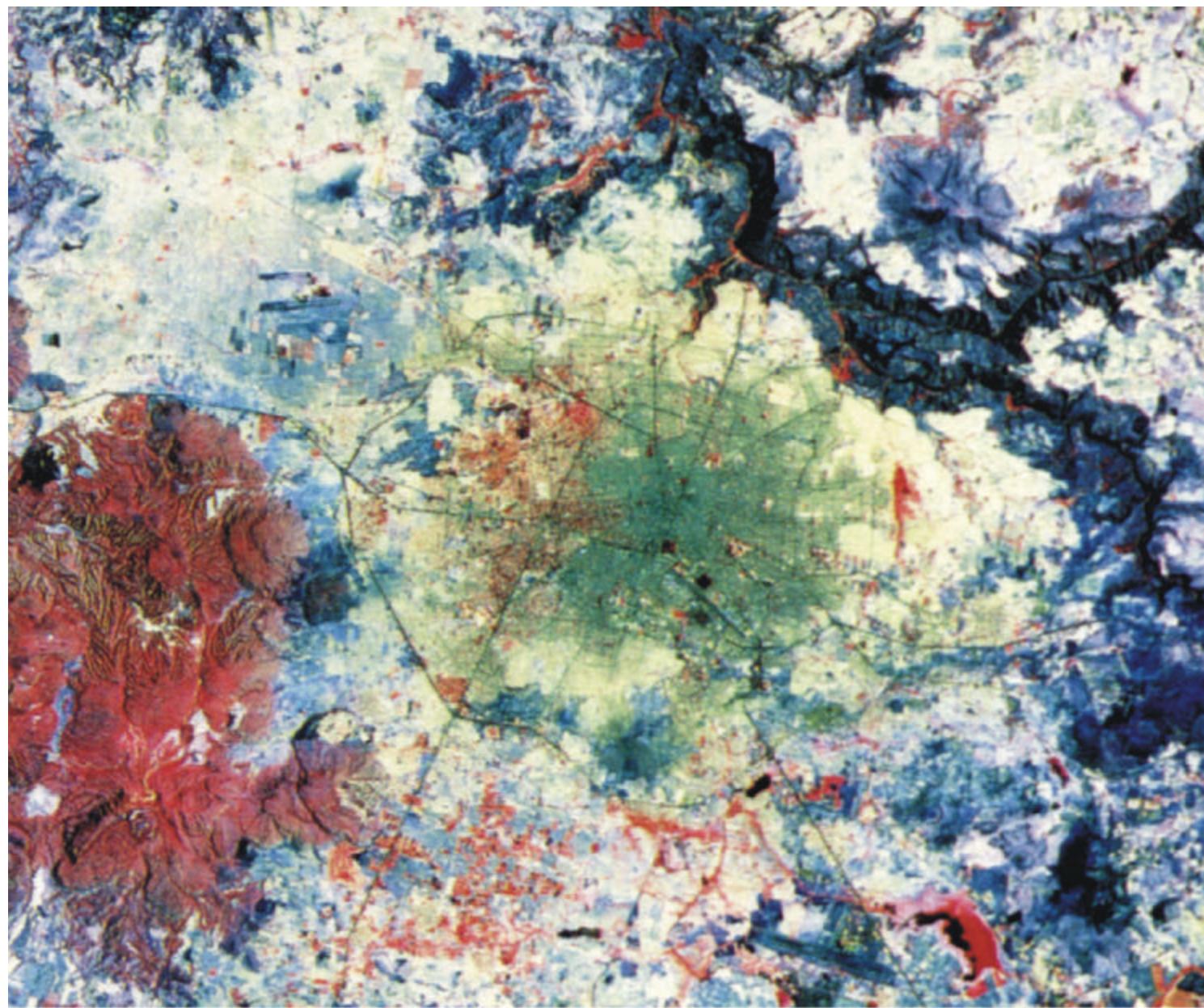
La Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG), en el año 2001, se calcula que tiene más de 350,000,000 de metros cuadrados¹ y cerca de 3,500,000 habitantes.² Esto significa que se tiene una densidad promedio de 100 habitantes por hectárea y que la ciudad se expande territorialmente once por minuto.

Es la segunda ciudad en importancia del México aunque, debido a un prolongado estancamiento cultural, social y en menor medida económico, se está corriendo el riesgo de perder este puesto ante otras urbes más dinámicas.³ Por ejemplo, se realizó una encuesta preguntando cual es el aeropuerto con mejor infraestructura y se revela que la opinión del 52 por ciento se inclina por el de la ciudad de Monterrey, el 44 por ciento por el de la ciudad de México y sólo el cuatro por ciento opinó que el de Guadalajara es adecuado. La carencia de infraestructura es una de las factores que coloca a la ciudad en desventaja sobre sus competidores nacionales e internacionales.⁴ Fue fundada por españoles hace 459 años⁵ y desde entonces se estableció la división entre la Guadalajara rica al poniente y su contraparte pobre, al oriente del río San Juan de Dios, continuando aún esta división, pero con crecientes y generalizados cinturones de pobreza extrema.

La vocación de la ciudad es de pequeños comercios familiares o micro industrias organizadas en núcleos reducidos⁶. Las grandes empresas se asentaron en la ciudad a mediados del siglo veinte y forman parte también de la dinámica económica.

La ciudad alberga a mas de la mitad de los habitantes del estado y el setenta por ciento de su actividad económica⁷. En contraparte, el estado de Jalisco tiene siete y medio millones de hectáreas, lo que quiere decir que la ZMG ocupa tan solo un 0.5 por ciento del territorio.

El índice de personas por automóvil ha aumentado vertiginosamente desde los años sesenta, cuando se tenía un índice de 24 personas por cada coche, 36,000 automóviles; en este año 2001,



el índice ha roto todo los récords con 3.6 habitantes por cada coche, un total de 950,000 automóviles⁸. En Guadalajara, por primera vez en la historia, existen más coches que familias, el triple en proporción que en la ciudad de México⁹ y uno de los índices mas altos de Latinoamérica.

Todos estos factores han conformado a la ciudad de Guadalajara contemporánea, en una ciudad cuyo centro urbano ha continuado deteriorándose desde hace muchos años, sin que ninguna de las medidas implementadas sea suficiente, hasta el punto de que actualmente en la noche sea un lugar peligroso y abandonado; una ciudad que no ha podido controlar los asentamientos irregulares y ahora son cerca del 40 por ciento¹⁰ del área ocupada por la ciudad; la aceptación de la excesiva la cantidad de recursos empleados año con año para reparar las 100,000 hectáreas de calles que cubren la ciudad; una ciudad que se escandaliza cuando se proyectan escasas obras que pretenden alterar la irregular fisonomía urbana y en cambio se permite que 20 por ciento¹¹ de los terrenos dentro de la ciudad, muchos ellos claves para su desarrollo, se encuentren sin construir o abandonados, víctimas de la especulación o de una degradación urbana que parece no tener preocupados a los habitantes de la ciudad, mientras se construyen infinidad de casas, de todas calidades, cada vez mas afuera de los confines antes infranqueables.

De igual manera, en muy pocos años los centros de reunión se han transformado, de ser las calles, las plazas, o los grandes cines, son ahora centros comerciales con clima artificial, complejos de cines aislados con salas pequeñas muchas veces con la misma película y enormes bodegas con piso de cemento y estacionamientos excesivos que llevan nombres de cadenas transnacionales.

La ciudad se ha alejado de si misma. Con un derroche de espacio constante y poca atención a los potenciales de la ciudad, el panorama de Guadalajara se presenta como una futura ciudad fantasma cruzada por autopistas intraurbanas, que llevaran coches y coches más y más lejos, y continuarán dividiendo a una sociedad, que nunca estuvo unida.

Página Opuesta:
Imagen Satelital de la Zona
Metropolitana de Guadalajara.
La ciudad se ha extendido
hasta alcanzar barreras
geográficas, que no han
logrado detenerla por
completo.

Fotografía: Archivo CEIT. 1984.

Esta primera sección, en la primera parte, describirá de manera objetiva los factores cuantitativos y cualitativos que caracterizan a la ciudad de Guadalajara, basados en una investigación y análisis que más tarde servirán de base para el entendimiento de otra sección. En la segunda parte se hace un análisis de diferentes factores que han determinado el fenómeno de la ciudad alejada. Desde una perspectiva basada en la propia experiencia, y recurriendo a equivalencias gráficas mediante comparaciones espaciales, se tratará de demostrar que los paradigmas que tomamos como evidentes pueden no ser precisos.

¹ Consejo Metropolitano de Guadalajara y Consejo Estatal de Desarrollo Urbano, *Plan de ordenamiento de la Zona Conurbada de Guadalajara, versión preliminar*, Guadalajara, mayo de 2000.

² Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *XII censo General de Población y Vivienda 2000, Resultados preliminares*, INEGI, Aguascalientes, 2000.

³ Fabián Medina. Entrevista realizada en Guadalajara, Jalisco. 18 de Mayo de 2001.

⁴ Belen Zapata Martínez, "El aeropuerto tapatío encendió los ánimos en el IV Congreso Empresarial Región Centro Occidente en PV", en *Público*, 22 de septiembre de 2001, p.32.

⁵ *Enciclopedia Temática de Jalisco*, Gobierno del Estado de Jalisco, Guadalajara, México, 1992, p.30.

⁶ Eduardo López Moreno, *La cuadrícula en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana*, Guadalajara, México, Editorial Universidad de Guadalajara, Guadalajara, México, 1992, p.60.

⁷ Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática, *op.cit.*

⁸ Dirección general de seguridad vial, *Anuario estadístico 2000*, *op.cit.*

⁹ Fernando Romero y LCM , ZMVM, CONACULTA, México, 2000. p.89.

¹⁰ Fabián Medina, *op.cit.*

¹¹ Consejo Metropolitano de Guadalajara y Consejo Estatal de Desarrollo Urbano, *op.cit.*



La Zona Metropolitana de Guadalajara



La Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) tiene una extensión territorial de 35,000 hectáreas. El crecimiento, desde hace más de diez años, es de once metros cuadrados por minuto, y aumentando cada vez más.

A principio de siglo la ciudad tenía el dos punto dos por ciento del tamaño que tiene actualmente, y en 1950 la superficie de la ciudad ya tenía casi 5,000 hectáreas; desde entonces era ya una ciudad grande que sobrepasa la extensión de la actual Barcelona. En los últimos 50 años la ciudad ha septuplicado su tamaño.

ZMG 2001
Área: 35,000 hectáreas



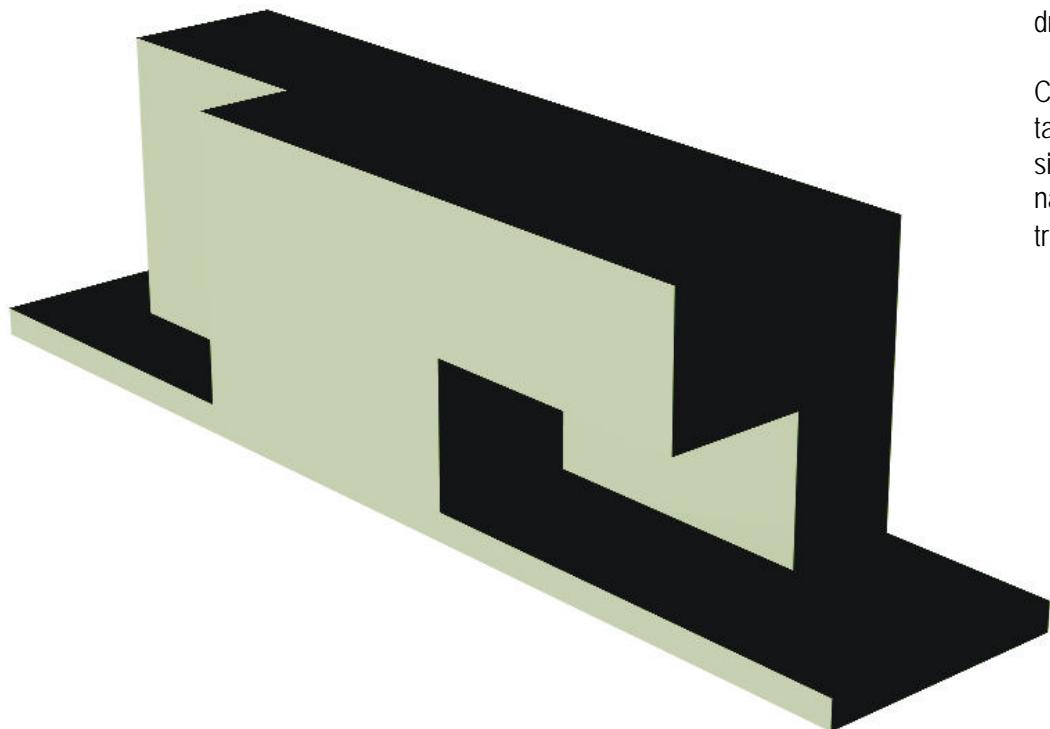
Tres y medio millones de personas viven actualmente en la ZMG. Más de la mitad de la población total del Estado.

La población en la ZMG ha crecido de manera paralela a su territorio, aunque dentro de la ciudad aún se tenga un veinte por ciento del terreno en desuso.

Bastarían dos ZMG para albergar a toda la población del estado

Fuente: Consejo Metropolitano de Guadalajara y Consejo Estatal de Desarrollo Urbano, *Plan de ordenamiento de la Zona Conurbada de Guadalajara, versión preliminar*, Guadalajara, mayo de 2000.

Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática. *XII censo General de Población y Vivienda 2000, Resultados preliminares*, INEGI, Aguascalientes, 2000.



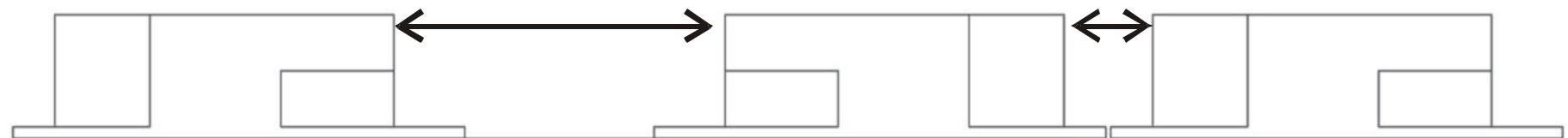
A mayor densidad constructiva menor será la longitud de la infraestructura necesaria para darle servicio; calles, banquetas, drenaje, electrificado, alumbrado público, drenaje, cableado, telefónico y otros.

Cuando se construye en altura, aumentando la densidad, no sólo constructiva sino también poblacional, es proporcionalmente menor la cantidad de infraestructura que se requerirá.

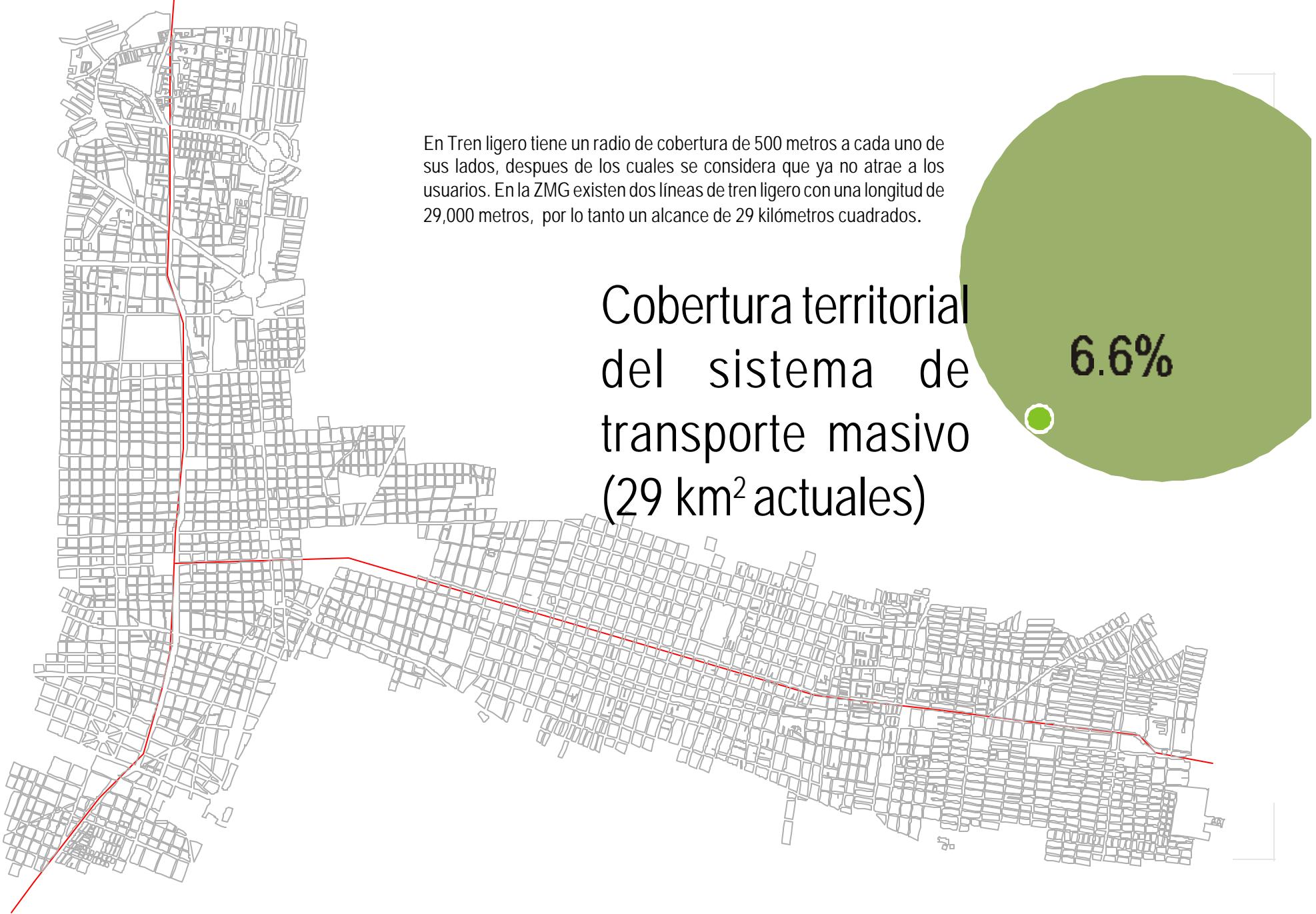
Infraestructura por
habitante en la
 $ZMG = 27.00 \text{ m}^2$

El concepto de “*borrowed landscape*”, o paisaje prestado, se refiere a la cantidad de metros que se tienen de vista hasta la próxima construcción, los que permiten tener una panorámica de lo que sucede en el exterior.

Cuando el emplazamiento de las construcciones es de pocos niveles, se requiere una gran ocupación del suelo y la próxima construcción estará muy cercana.



Tipología predominante en la ZMG:
14 metros lineales de extensión espacial “*borrowed landscape*.”



Siete de cada diez personas utilizan el transporte público en la ZMG. Sin embargo, ni el uno por ciento de los pobladores utilizan medios no motorizados para transportarse.

La cantidad de automóviles ha aumentado vertiginosamente en los últimos años, y después de la legalización de los automóviles comprados en Estados Unidos, la cantidad total de estos vehículos aumentó un 24 por ciento en un par de meses. Actualmente la ciudad tiene cuatro veces más automóviles por capita que la ciudad de México y son ya más coches que familias en la ciudad.

Fuente: Raul Diaz P. y Genaro de Silva S. (coords.), *Movilidad, una visión estratégica de la Zona Metropolitana de Guadalajara*, ITESO, 2001.



685 pesos
Gasto familiar mensual en transporte
17%
del ingreso familiar mensual

2001: 3.6 habitantes por coche