Ciclo de vida de la ciudad de Guadalajara. Análisis desde el modelo de desarrollo urbano moderno hasta los inicios del modelo de desarrollo sustentable

Life Cycle of the City of Guadalajara: Analysis from the Modern Urban Development Model to the Beginnings of the Sustainable Development Model

DOI: 10.32870/eees.v33i95.7455

Daniel Isaac Jiménez Sánchez◆

Resumen

Este estudio analiza la evolución del desarrollo urbano de Guadalajara desde 1900 hasta la actualidad mediante el enfoque del ciclo de vida urbano. El ciclo inicia con la urbanización, seguida de la suburbanización y termina con la desurbanización, para volver a inicial con una reurbanización. Este ciclo ayuda a comprender la evolución de la estructura territorial y social, así como los retos para lograr un desarrollo equitativo y sostenible. El método utilizado es un análisis histórico y territorial que identifica cambios en los modelos de desarrollo urbano, desde un enfoque moderno hasta el inicio de estrategias sostenibles. Los resultados indican que la dispersión urbana ha fragmentado el territorio, mientras que la reurbanización busca mayor densificación con desafíos en equidad y planeación. Este trabajo aporta al urbanismo y la planificación metropolitana al resaltar la importancia de estrategias multidimensionales, la resiliencia urbana y la participación ciudadana para garantizar un desarrollo urbano sostenible en Guadalajara

Palabras clave: desarrollo urbano, ciclo de vida territorial, sostenibilidad urbana, segregación residencial, movilidad urbana.

◆ Doctor en Ciudad, Territorio y Sustentabilidad por la Universidad de Guadalajara. Adscrito al Centro Universitario de Tlajomulco de la Universidad de Guadalajara. ORCID: 0009-0004-7651-4312. Correo electrónico: [redacted] daniel.jimenez@academicos.udg.mx [redacted]

Fecha de recepción: 27 de febrero de 2025. Fecha de aceptación: 10 de noviembre de2025.

Abstract
This study analyzes the evolution of urban development in Guadalajara from 1900 to the present using the territorial life cycle approach. Its objective is to examine the processes of urbanization, suburbanization, deurbanization, and reurbanization to understand how they have shaped the territorial and social structure, as well as the challenges to achieving equitable and sustainable development. The method used is a historical and territorial analysis that identifies changes in urban development models, from a modern approach to the introduction of sustainable strategies. The results indicate that urban sprawl has fragmented the territory, while reurbanization seeks greater densification, posing challenges in equity and planning. This study contributes to urbanism and metropolitan planning by highlighting the importance of multidimensional strategies, urban resilience, and citizen participation to ensure sustainable urban development in Guadalajara..

Keywords: Urban development, Territorial life cycle, Urban sustainability, Residential segregation, Urban mobility.

Introducción

Desde una perspectiva histórica y teórica, las ciudades han sido concebidas como entidades vivas, dinámicas y en constante transformación. Al igual que los organismos biológicos, las ciudades experimentan procesos que pueden ser interpretados como un ciclo de vida: nacen, crecen, se expanden, se transforman y, eventualmente, enfrentan procesos de decadencia o regeneración. Esta analogía, lejos de ser meramente metafórica, permite comprender la evolución urbana como una secuencia de fases interdependientes, determinadas por factores sociales, económicos, territoriales, tecnológicos y ambientales.

La urbanización representa la etapa inicial del ciclo debido a que es el fenómeno que da origen a las ciudades. Como señala Mumford (1966), la urbe surge de una reorganización social más compleja que la aldea, incorporando nuevas formas productivas y especializaciones que dieron lugar a configuraciones urbanas inestables pero funcionales. A lo largo del siglo XX la urbanización se consolidó como un fenómeno global, vinculado estrechamente con la industrialización y la modernidad (Castells, 1978; Bruegmann, 2005). Este proceso implicó una expansión territorial y demográfica que transformó radicalmente el paisaje rural,

dando paso a la dispersión urbana o *urban sprawl* (Burchell *et al.*, 1998; Ewing *et al.*, 2002).

Autores como Zeller (1995) y Bruegmann (2005) destacan que la urbanización ha sido una constante en la historia de las ciudades, especialmente en contextos de madurez económica. Este proceso implicó la expansión de la infraestructura urbana, la densificación del espacio construido y la transformación del paisaje rural en urbano, bajo una lógica de producción industrial y planificación modernista (Hall, 1996).

La suburbanización, como etapa posterior a la urbanización industrial, representa una forma de apropiación del territorio que responde tanto a dinámicas económicas como a preferencias sociales. El auge del automóvil (Sheller, 2011) y la búsqueda de mejores condiciones habitacionales impulsaron el desarrollo de suburbios, *edge cities* y ciudades satélites (Nechyba y Walsh, 2004; Barton, 2006), generando una nueva morfología urbana que conserva elementos naturales, pero fragmenta el tejido social y territorial.

La suburbanización fue facilitada por el auge del automóvil, que permitió la expansión territorial y la movilidad residencial (Sheller, 2011; Frumkin, Frank y Jackson, 2004). Brindle (2003) señala que el suburbio floreció gracias a la accesibilidad territorial y la infraestructura vial, consolidando un modelo de ciudad dispersa caracterizado por baja densidad, zonificación funcional y dependencia del transporte privado.

Este modelo, sin embargo, conlleva consecuencias profundas y la caracterización de la tercera etapa: la desurbanización del centro histórico, el despoblamiento de la ciudad madre y la segregación socioespacial (Borja, 2003; Gehl, 2014). La migración de clases medias y altas hacia la periferia deja vacíos urbanos que se traducen en pobreza, inseguridad y deterioro del espacio público. Ewing *et al.* (2002) explican que este fenómeno ocurre cuando las fami-

lias tradicionales migran hacia los suburbios, dejando atrás espacios públicos degradados y una creciente pobreza social en la ciudad madre.

Borja (2012) advierte que esta segregación socioespacial genera una percepción negativa del centro urbano, asociado a peligrosidad y deterioro. Gehl (2014) observa que el espacio público, tradicionalmente concebido como lugar de encuentro social, ha sido reducido o eliminado, afectando la cohesión comunitaria. Borja (2003) describe esta situación como una crisis urbana provocada por un modelo de desarrollo excluyente, que impone una segregación no sólo social, sino también territorial.

La cuarta etapa, la reurbanización, es una evolución a las etapas anteriores, dado que busca recuperar la centralidad urbana mediante estrategias de densificación, renovación paisajística y rehabilitación de espacios degradados. Esta doctrina está impulsada por el paradigma del desarrollo urbano sustentable, promovido por organismos internacionales como las Naciones Unidas y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), especialmente el ODS 11: "Ciudades y comunidades sostenibles" (López-Gay, 2011; Motta y Almasi, 2017).

Montenegro (2018) y Jaramillo (2011) señalan que la reurbanización implica la densificación de barrios urbanos mediante edificaciones verticales, la recuperación de propiedades abandonadas y la creación de espacios de uso mixto que fomenten la actividad económica y la cohesión social. Sin embargo, este proceso debe ser cuidadosamente regulado para evitar problemas como la congestión vial, la sobrecarga de infraestructura y la gentrificación.

Ewing *et al.* (2002) destacan que los principios de la reurbanización incluyen la compacidad urbana, la diversidad funcional y la accesibilidad, elementos clave para una ciudad más equitativa y resiliente. Jacobs (2011) advierte que la densificación debe ser acompañada por políticas

que promuevan la diversidad social y la participación ciudadana, evitando la homogenización y el desplazamiento de poblaciones vulnerables. Swyngedouw (1997) enfatiza que la sostenibilidad urbana no puede reducirse a criterios técnicos, sino que debe incorporar dimensiones políticas, sociales y culturales que garanticen la justicia espacial y el derecho a la ciudad.

Así, el ciclo de vida urbano no es lineal ni cerrado, sino un proceso continuo de transformación, donde cada etapa responde a condiciones históricas y contextuales específicas. En esta investigación se propone analizar dicho ciclo desde una perspectiva histórica y socioespacial, reconociendo que las ciudades son como sistemas vivos, se adaptan, mutan y se reinventan en función de sus propias contradicciones y potencialidades.

Modernización, industrialización y urbanización de Guadalajara 1900-1970

Guadalajara, la capital del estado de Jalisco, ha desempeñado un papel crucial en los procesos socioeconómicos de México, transformando su estructura urbana en paralelo con su desarrollo económico. Como nodo regional estratégico en el centro-occidente del país, la ciudad atrajo migraciones significativas que no sólo incrementaron su población, sino que también impulsaron su evolución hacia un importante centro urbano y productivo, reflejando las dinámicas económicas y sociales de cada época. Este crecimiento ha sido especialmente notable desde finales del siglo XIX, cuando la modernización comenzó a transformar el tejido urbano y social de la ciudad. La ciudad se consolidó como un importante centro urbano que atraía tanto a migrantes locales como a trabajadores calificados de otras regiones del país, consolidándose como un polo de desarrollo económico y social.

Este estatus de segunda ciudad más grande del país ha sido constante desde finales del siglo XIX, cuando se adoptaron los principios del modelo urbano moderno de la época. Este modelo implicó transformaciones significativas en varios ámbitos: en el aspecto económico, se fortaleció la industria con la llegada de la electricidad (Jalomo, 2019); en el social, se buscó mejorar la calidad de vida mediante la implementación de servicios como electricidad y agua potable; y en el urbanístico, se promovieron obras públicas que incluyeron la construcción de amplias avenidas, mercados y espacios públicos modernos que renovaron la morfología urbana de la ciudad (Arias, 1979; Según Alviso 2017; Cabrales y Canosa 2001).

Estos principios se centraron en la implementación de infraestructura básica, como redes de agua potable, electricidad y transporte, así como en la planificación urbana orientada al progreso tecnológico y social. La modernidad no sólo transformó el espacio físico de la ciudad, sino también sus dinámicas sociales y económicas, sentando las bases para un crecimiento urbano más complejo y acelerado en las décadas siguientes. Durante esa época Guadalajara experimentó importantes avances en infraestructura, como la instalación de redes de agua potable, electricidad, telégrafo, teléfono local y el tranvía de mulas (Arias, 1979).

Según Alviso (2017), Vázquez (2014) y Cabrales y Canosa (2001), hacia finales del siglo XIX y principios del XX se comenzaron a crear nuevas colonias en el poniente de la ciudad, inspiradas en el modelo higienista. Este modelo influyó en el diseño urbano al priorizar la salubridad, la ventilación y la belleza de los espacios públicos. Se promovió la creación de avenidas amplias con camellones y arbolado, así como la incorporación de zonas verdes, elementos que reflejaban los ideales estéticos y funcionales de los estilos europeos y estadounidenses.

Estas características buscaban romper con la morfología colonial tradicional y ofrecer un entorno urbano más ordenado y saludable. Este modelo no sólo enfatizaba la importancia de la salubridad en el diseño urbano, sino también promovía la creación de avenidas amplias con camellones y arbolado para facilitar la circulación y embellecer los espacios públicos. Entre estas colonias surgieron la Moderna, la Francesa y la Americana. Éste fue el inicio de un nuevo diseño urbano que contrastaba con el existente diseño colonial español, caracterizado por calles angostas y una cuadrícula regular.

Aceves *et al*. (2004) describen este proceso de la siguiente manera: "al poniente de la Calzada [Independencia] se edificaron las avenidas arboladas, con sus elegantes mansiones, los monumentos históricos, y se asentaron los antiguos habitantes y los prósperos inmigrantes europeos: la burguesía y las clases acomodadas" (p. 287). Este proceso de modernización se consolidó durante el régimen de Porfirio Díaz (1876-1910), que promovió activamente la urbanización de las principales ciudades del país, y Guadalajara no fue la excepción. Además de dotar a la ciudad de servicios básicos, se inició la construcción de mercados, escuelas y la pavimentación de calles; asimismo, el río San Juan de Dios fue entubado y ocultado bajo la Calzada Independencia (Aceves *et al*., 2004), en un esfuerzo por embellecer y modernizar la ciudad, sin considerar los problemas ambientales derivados a la postre por la alteración ecosistémica.

Este periodo de modernización marcó un cambio significativo en el tejido socioeconómico de Guadalajara, y ambiental por el cambio de sustitución de suelo natural por uno artificial. La modernización implicó no sólo la oferta de nuevos servicios, sino también la implementación de un modelo económico que reorganizó significativamente la distribución espacial de las actividades en Guadalajara. Las fábricas y talleres se ubicaron estratégicamente en

áreas urbanas donde habitaba la clase obrera, cercanas a la infraestructura existente, como electricidad, agua potable y transporte, lo que permitió una integración con la ciudad. Esta proximidad favoreció el crecimiento de barrios densamente poblados alrededor de las zonas industriales, evitando una expansión hacia el oriente y sur de la ciudad.

La ciudad se transformó en un centro de producción clave con buena interacción entre las zonas industriales y residenciales, fomentó un dinamismo económico y social. Esta nueva dinámica atrajo una gran cantidad de mano de obra proveniente del campo, compuesta principalmente por personas que buscaban en la ciudad una oportunidad de progreso y mejores condiciones de vida. Paralelamente, se produjo un desplazamiento de capitales industriales desde otras regiones del país hacia Guadalajara, que se percibía como un mercado local más amplio y estratégico para la producción. Este desarrollo fue facilitado por la conexión ferroviaria que vinculaba a la ciudad con las principales urbes del centro y occidente de México desde finales del siglo XIX (Cabrales, 2018).

A lo largo de los años esta migración contribuyó a consolidar una base de mano de obra que favoreció el crecimiento de la industria (Arias, 1979). Rojas (2005) también señala que desde finales del siglo XIX hubo un gran flujo de personas hacia la ciudad debido a las nuevas oportunidades de empleo y las mejoras en las condiciones de vida, lo que permitió que a principios del siglo XX Guadalajara contara con alrededor de 100,000 habitantes (Arias, 1979). La ubicación geográfica de Guadalajara en el territorio nacional fue clave para su crecimiento y consolidación como un centro industrial, económico, laboral, social, cultural, educativo y político de la región occidente del país. Este proceso de industrialización, que se enmarca dentro del régimen porfirista, transformó profundamente la ciudad (Cabrales, 2018).

Durante este periodo el crecimiento territorial de Guadalajara fue deliberadamente conservador. Las unidades productivas, como fábricas y talleres, coexistieron con las viviendas en espacios relativamente compactos. Esta proximidad entre industria y residencia evitó la expansión desmedida de la urbe, manteniendo una estructura urbana densa y funcional. Un ejemplo ilustrativo de esta integración fue la fábrica de jabones y perfumes La Parisiense, ubicada en el barrio Mexicaltzingo, a tan sólo 13 calles de la Catedral. Este establecimiento, que ocupaba apenas el 20% de la superficie de una manzana, se integraba armoniosamente con la arquitectura doméstica circundante y aprovechaba servicios urbanos como la electricidad y el tranvía para operar eficientemente (Cabrales, 2018).

El tranvía, como sistema de transporte urbano desempeñó un papel fundamental en el proceso de modernización e industrialización de Guadalajara. En 1908 los tranvías jalados por mulas fueron reemplazados por tranvías eléctricos, que no sólo ofrecían una mayor capacidad y rapidez, sino que también transformaron significativamente la conectividad urbana. Esta red de tranvías permitió integrar diferentes sectores de la ciudad, conectando las zonas industriales con las áreas residenciales y los municipios periféricos, como Zapopan y Tlaquepaque (Alviso, 2017).

La transformación de la morfología urbana fue inevitable para garantizar la adaptación a estas nuevas dinámicas de movilidad. Se ampliaron y adaptaron las vías existentes, favoreciendo el flujo de tranvías y automóviles, lo que facilitó la integración de los barrios periféricos con el centro de la ciudad y reforzó la eficiencia de los sistemas productivos y residenciales (Vázquez, 2014). Este sistema de transporte se convirtió en un catalizador para el dinamismo económico y social, permitiendo una mayor circulación de bienes, servicios y personas en un momento clave para la urbanización de Guadalajara.

La modernización es un proceso continuo de transformaciones sociales, políticas y tecnológicas, y en ese sentido Guadalajara necesitó adaptarse a nuevos sistemas de transporte que reflejaban los avances tecnológicos de la época. Desde 1928, el tranvía perdió relevancia como sistema de transporte (Alvizo, 2013) por cuestiones políticas y frente a nuevos sistemas de transporte más modernos, como los automóviles y los camiones de servicio público, que ya eran ampliamente utilizados en Europa y Estados Unidos. Estos vehículos de motor de combustión interna ofrecían mayor flexibilidad y capacidad para cubrir las crecientes necesidades de movilidad en una ciudad en rápida expansión industrial y urbana.

La gradual obsolescencia del tranvía como medio de transporte eficiente y cómodo culminó en su eliminación definitiva en 1944, influenciada por una combinación de problemas políticos y la presión social por alternativas más modernas (Alvizo, 2013). Aunque el tranvía había sido esencial para la movilidad urbana durante la Revolución y la Guerra Cristera, su insuficiencia quedó expuesta en los años treinta con la reactivación de la industria y el incremento de la urbanización (Arias, 1979).

Entre 1910 y 1930, el estallido social derivado de la Revolución Mexicana y la Guerra Cristera provocó un estancamiento en la economía tanto del país como de la ciudad de Guadalajara. Sin embargo, a partir de los años 1930 la estabilidad social y económica alcanzada sentó las bases para un nuevo periodo de desarrollo económico. Durante esa etapa Guadalajara desempeñó un papel clave en la industrialización del país, consolidándose como un mercado regional de importancia para la producción industrial. La ciudad demandó una mayor especialización de la mano de obra, lo que atrajo a trabajadores calificados tanto nacionales como extranjeros. Esta nueva dinámica reafirmó su posición como un centro industrial moderno y una urbe en constante urbanización ascendente (Arias, 1979).

Para 1940, el crecimiento urbano y económico de Guadalajara alcanzó un punto clave que marcó el inicio del proceso de metropolización. La mancha urbana comenzó a incorporar municipios como Zapopan y Tlaquepaque, llevando a la ciudad a una escala metropolitana por primera vez en su historia. Este crecimiento no sólo consolidó a Guadalajara como un eje regional, sino que también inició un importante cambio en el uso del suelo.

Con la expansión de la ciudad surgió un fenómeno de especulación territorial en el que los terrenos susceptibles de urbanización adquirieron un valor económico considerable. A lo largo de las décadas de 1940 y 1950, sectores de la sociedad con mayor poder adquisitivo comenzaron a fraccionar predios en las orillas de la urbe, dando lugar a la creación de colonias y fraccionamientos inspirados en los modelos urbanos estadounidenses de la época. Este proceso, conocido como suburbanización, marcó un cambio significativo en la configuración urbana de Guadalajara (Rojas, 2005).

Durante este periodo Guadalajara se consolidó como una ciudad de "vanguardia", impulsada por una pujante industria y la transformación de sus espacios urbanos. La integración de municipios vecinos como Tlaquepaque y Tonalá a las dinámicas socioeconómicas de la urbe también marcó un cambio significativo, expandiendo el alcance metropolitano de la ciudad. En paralelo, la modernización propició la creación de importantes centros comerciales, educativos y de entretenimiento que reflejaban el crecimiento y la sofisticación del entorno urbano desde la década de 1960.

Este proceso de modernización también transformó profundamente el centro histórico de Guadalajara, donde los ideales urbanos de la época influyeron directamente en la reorganización del espacio. La morfología colonial, caracterizada por una cuadrícula estrecha y la ausencia de espacios públicos prominentes, no satisfacía las nuevas

demandas urbanas que buscaban expresar monumentalidad y modernidad.

En respuesta, la ciudad se vio obligada a modificar esta estructura tradicional, creando avenidas amplias y espacios públicos que reflejaban los principios de embellecimiento y orden urbano. Entre las intervenciones más destacadas estuvieron la ampliación de las avenidas 16 de Septiembre, Alcalde y Juárez, así como la construcción de la Cruz de Plazas. Estas obras implicaron la demolición de antiguos portales, fincas y templos (Vázquez, 2014), en un esfuerzo por proyectar una imagen modernista que estuviera acorde con el crecimiento económico y social de la ciudad.

La década de 1960 marcó una continuación del proceso modernizador en Guadalajara, influenciado por ideales urbanos estadounidenses que promovían la creación de plazas y centros comerciales. Ejemplos emblemáticos de ese periodo fueron la creación de: Plaza del Sol, Plaza México (Sánchez, 2008), Centro Magno y el Mercado de Abastos, que reflejaban la adopción de un modelo urbano orientado al consumo y la movilidad vehicular. Estas estructuras se ubicaron principalmente en las grandes importantes arterias de la ciudad, donde el crecimiento urbano estaba en su apogeo. En paralelo, el desarrollo de la infraestructura vial adquirió un protagonismo crucial, con la ampliación de avenidas, la creación de glorietas y la construcción de vialidades diseñadas para el uso prioritario del automóvil privado. Este impulso reflejaba una morfología urbana que respondía a las crecientes necesidades de movilidad y consolidaba la orientación de Guadalajara hacia un modelo de ciudad vehicular (Venegas *et al.*, 2016).

En este contexto, la obra pública se orientó hacia la ampliación de vialidades y una planificación urbana que privilegiaba al automóvil como el principal medio de transporte acorde con los modelos modernos de la época. Este enfoque respondió a las demandas de una ciudad en

expansión económica y demográfica, donde la movilidad vehicular se percibía como clave para el desarrollo. Entre las principales obras destacaron el libramiento de avenidas estratégicas y la construcción de la primera "vía rápida" de Guadalajara, la Avenida Lázaro Cárdenas (Mora, 2016).

Este impulso favoreció principalmente a los sectores más acomodados de la ciudad, especialmente a los residentes de Guadalajara y Zapopan, quienes experimentaron un notable crecimiento demográfico y vehicular. La circulación vehicular no sólo se convirtió en un elemento central dentro de la planificación urbana, sino también en un motor para impulsar el dinamismo económico y consolidar a Guadalajara como una ciudad que reflejaba los ideales modernos de movilidad y progreso.

Suburbanización, conurbación y dispersión 1900-2020

Los procesos de suburbanización, conurbación y dispersión en Guadalajara se desarrollaron de manera paralela, siendo parte integral de su evolución urbana. Aunque interrelacionados, cada uno presenta características propias: la suburbanización marcó el inicio de la expansión hacia la periferia, la conurbación integró municipios colindantes en una dinámica urbana común, y la dispersión intensificó el crecimiento fragmentado del territorio.

El primer fenómeno de crecimiento urbano fuera del área central de Guadalajara se dio a través de la suburbanización, cuyos inicios se remontan a 1908 con la creación de la colonia Seattle en Zapopan. Este asentamiento destacó como un ejemplo temprano de suburbanización al introducir un modelo urbano innovador que integraba espacios amplios y una vida tranquila en la periferia. Este desarrollo aprovechó su conexión estratégica con Guadalajara mediante el tranvía, facilitando la movilidad y promoviendo un cambio en la estructura urbana que marcó el inicio de la expansión hacia áreas periféricas.

Esta colonia fue propuesta por un grupo de inmigrantes estadounidenses, quienes buscaban replicar modelos urbanos de su país de origen, integrando elementos de planificación que promovieran una vida tranquila en la periferia, con acceso a servicios básicos y espacios abiertos (Cabrales y Canosa, 2001). Zapopan abrazó por primera vez el crecimiento de Guadalajara debido a su proximidad estratégica al núcleo urbano de Guadalajara y a su conexión eficiente mediante el tranvía, que facilitó la movilidad y la integración entre ambos espacios.

Este modelo marcó el comienzo de una nueva dinámica de expansión urbana hacia otro municipio, transformando la estructura tradicional de la ciudad. Además, la ubicación ofrecía terrenos más amplios y asequibles, ideales para desarrollar un nuevo tipo de urbanización orientada a la expansión hacia la periferia, marcando un cambio en la estructura urbana tradicional. Este fenómeno fue influenciado en cierta medida por la red de tranvías que había comenzado a operar con anterioridad, transformando significativamente las dinámicas de movilidad y conectividad en la ciudad.

Los tranvías permitieron a los habitantes desplazarse de manera eficiente entre el centro urbano y las áreas periféricas, facilitando el desarrollo de nuevos asentamientos suburbanos como la colonia Seattle. Estos ejemplos tempranos de suburbanización se beneficiaron directamente de la conectividad proporcionada por el sistema de tranvías, que integró espacialmente las zonas residenciales periféricas con el centro de la ciudad. Este sistema de transporte incentivó de alguna manera la expansión urbana hacia áreas previamente inaccesibles, redefiniendo el modelo de crecimiento urbano en Guadalajara.

De acuerdo con Rojas (2005), la apertura del fraccionamiento Chapalita en la década de 1940 marcó el inicio del fenómeno metropolitano de Guadalajara, al ubicarse en

los límites territoriales con Zapopan. Este desarrollo urbanístico sentó las bases para que dos territorios distintos comenzaran a integrarse en una misma dinámica urbana, fomentando una mayor interacción económica y social entre ambos municipios y marcando un punto de inflexión en la estructura metropolitana de la región.

Chapalita destacó por su modelo de ciudad jardín, que buscaba una simbiosis entre urbanización y naturaleza. Incorporó diseños urbanos orientados a la modernidad, con avenidas amplias, arboladas y una planificación que equilibraba las funciones residenciales y comerciales. Este diseño contrastaba significativamente con la morfología urbana heredada de la Colonia española, caracterizada por una cuadrícula compacta y la falta de grandes espacios públicos. Cabrales y Canosa (2001) lo describen como la versión tapatía del *"garden city"* estadounidense, adaptado al contexto local mediante la incorporación de amplias áreas verdes y avenidas arboladas, integrando el entorno natural con el urbano. El lema "un jardín en cada casa y cada casa en un jardín" refleja esta filosofía de equilibrio entre urbanización y medio ambiente, diseñada para mejorar la calidad de vida mediante espacios más amplios, iluminación natural y contacto con la naturaleza, reduciendo así problemas como el hacinamiento y la contaminación.

Paralelamente, durante esa misma década se registraron importantes avances administrativos en la conformación metropolitana de Guadalajara. En 1947, el entonces gobernador de Jalisco, José de Jesús González Gallo, promovió el decreto número 5242 mediante el cual se reconocía por primera vez a Guadalajara como una zona intermunicipal, a través de la Ley para el Mejoramiento Urbano de Guadalajara, Tlaquepaque, Zapopan y Chapala. Ese mismo año se publicó el *Plano regulador de Guadalajara,* documento que analizaba la influencia territorial y funcional que el municipio ejercía sobre los pueblos circundantes.

Posteriormente, en 1948 se creó la Coordinación Urbana Intermunicipal, derivada de la misma ley, incorporando también al municipio de Tonalá. La inclusión de Chapala se justificaba por la relevancia de sus recursos hídricos en el desarrollo regional (Riojas y Arjona, 2025).

Otro modelo de suburbanización fue Ciudad Granja, el cual evocaba el ideal de una ciudad campestre, un modelo que buscaba integrar un entorno rural y tranquilo con las comodidades de una urbanización moderna. Este ideal enfatizaba la calidad de vida mediante espacios amplios, casas con jardines, y la preservación del paisaje natural, ofreciendo un escape de los problemas asociados con la vida urbana como el ruido, el caos y la inseguridad. Además, este concepto promovía una vida comunitaria más relajada, en la que los habitantes pudieran disfrutar de un estilo de vida que combinaba lo mejor del campo y de la ciudad (Cabrales y Canosa, 2001).

Con el crecimiento de la ciudad, los primeros suburbios perdieron su carácter periférico al integrarse al área conurbada. Entre 1940 y 1970 Guadalajara experimentó un crecimiento acelerado que abarcó municipios como Tlaquepaque y Tonalá. Posteriormente, tras el modelo de suburbanización inicial, surgió un nuevo modelo de desarrollo urbano con características masivas impulsadas por el acelerado crecimiento poblacional. Este proceso marcó la formación de la primera zona metropolitana de la ciudad, caracterizada por un núcleo central compuesto por Guadalajara, con 1.1 millones de habitantes, y un primer anillo integrado por Zapopan, Tlaquepaque y Tonalá, que sumaban una población total de 1.38 millones distribuidos en 9,047 hectáreas (Núñez, 2007).

Tabla 1. Evolución demográfica del área metropolitana de Guadalajara 1970-2020

Municipio	*1970*	*1980*	*1990*	*2000*	*2010*	*2020*
Guadalajara	1'199,391	1'626,152	1'650,205	1'646,319	1'494,134	1'385,629
Zapopan	155,488	389,081	712,008	1'011,021	1'243,538	1'476,491
Tlaquepaque	100,495	177,324	339,649	474,178	608,187	687,127
Tonalá	24,648	52,158	168,555	337,149	478,981	569,913
El Salto	12,367	19,887	38,281	83,453	138,585	232,852
Juanacatlán	5,501	8,081	10,068	11,792	13,218	30,855
Tlajomulco	35,145	50,697	68,428	123,619	416,552	727,750
Ixtlahuacán	10,652	12,310	13,451	21,605	41,057	67,969
Zapotlanejo	31,819	35,588	39,902	53,461	63,636	64,806
Acatlán de Juárez	10,457	13,981	14,450	20,236	23,241	25,250
Total	1'585,963	2'385,259	3'054,997	3'782,833	4'521,129	5'268,642

Fuente: elaboración propia con base en INEGI: X Censo General de Población y Vivienda 1980, XI Censo General de Población y Vivienda 1990, XII Censo General de Población y Vivienda 2000, Censo de Población y Vivienda 2010, Censo de Población y Vivienda 2020.

A finales de los años setenta la dispersión urbana se intensificó debido a una combinación de factores socioeconómicos. Entre éstos destacó el aumento de la población de bajos recursos, que buscaba alternativas de vivienda más asequibles en las periferias, impulsada por la falta de políticas públicas efectivas para garantizar viviendas accesibles en las zonas urbanas consolidadas. Al mismo tiempo, los altos costos de la tierra en el núcleo urbano fomentaron la especulación inmobiliaria, facilitando el desarrollo de asentamientos irregulares y de proyectos habitacionales de interés social en áreas periféricas. Esta dinámica transformó la morfología urbana, promoviendo un crecimiento desordenado y fragmentado que acentuó las desigualdades territoriales y sociales.

Por un lado, la falta de políticas de vivienda accesible y el crecimiento de la población de bajos recursos generaron una demanda insatisfecha, lo que llevó a la proliferación de asentamientos irregulares en las periferias de la ciudad. Estas áreas ofrecían una alternativa más económica para las familias en situación vulnerable, aunque a menudo carecían de servicios básicos y planificación adecuada. Por otro lado, los desarrollos habitacionales para viviendas de interés social, promovidos por el sector público y privado, comenzaron a expandirse como respuesta parcial a esta necesidad, modificando significativamente la morfología urbana y consolidando un modelo de expansión desigual.

En este periodo se puede apreciar que inicia un nuevo fenómeno urbano: la dispersión. Este proceso se desarrolló en un contexto dispar, ya que mientras la vivienda irregular y social se masificaba y comenzaba a dispersarse a través del territorio de cinco municipios, también se continuaron construyendo suburbios al estilo americano destinados a sectores más acomodados de la urbe. Esta coexistencia generó desigualdades socioterritoriales claras: por un lado, los desarrollos de vivienda social a menudo carecían de

servicios básicos adecuados, conectividad vial eficiente y equipamiento urbano, lo que limitaba las oportunidades de desarrollo de sus habitantes.

Por otro, los suburbios exclusivos ofrecían altos niveles de infraestructura y amenidades de lujo, como campos de golf, lo que se traducía en una calidad de vida significativamente superior. Fraccionamientos cerrados como Santa Anita, Rancho Contento y Ciudad Bugambilias, inspirados en el modelo suburbano estadounidense, se consolidaron como espacios residenciales de élite, con servicios de alta calidad y entornos cuidadosamente planificados (Cabrales y Canosa, 2001). En contraste, las familias de bajos recursos se vieron relegadas a asentamientos con carencias significativas en infraestructura y servicios básicos, como Miravalle, El Sauz y Ciudad Loma Dorada (Núñez, 2007). Esta segmentación territorial profundizó las desigualdades sociales y económicas dentro del área metropolitana de Guadalajara, generando patrones de segregación urbana que aún persisten.

En este contexto de creciente fragmentación socioespacial, en 1978 se emitió la declaratoria de la Región y Zona Conurbada de Guadalajara (ZCG), que formalizó la integración de los cuatro municipios centrales e incorporó a nuevos municipios como El Salto, Tlajomulco de Zúñiga, Ixtlahuacán del Río y Zapotlanejo. Esta declaratoria tuvo como objetivo establecer un régimen de ordenación y regulación de los asentamientos humanos, en un intento por responder a los desafíos derivados del crecimiento urbano desarticulado y las marcadas desigualdades territoriales (Riojas y Arjona, 2025).

Tabla 2. Tasas de crecimiento medio anual del AMG *por década, 1970-2020*

Municipio	*1970-1980*	*1980-1990*	*1990-2000*	*2000-2010*	*2010-2020*
Guadalajara	3.09	0.14	-0.02	-0.96	-0.75
Zapopan	9.60	6.22	3.57	2.09	1.73
Tlaquepaque	5.84	6.71	3.56	2.52	1.22
Tonalá	7.78	12.45	7.18	3.57	1.75
El Salto	4.86	6.77	8.11	5.20	5.32
Juanacatlán	3.92	2.22	1.59	1.14	8.84
Tlajomulco	3.73	3.04	6.09	12.91	5.73
Ixtlahuacán	1.45	0.90	4.85	6.63	5.17
Zapotlanejo	1.12	1.15	2.96	1.75	0.18
Acatlán de Juárez	2.94	0.33	3.42	1.39	0.83
AMG total	4.16	2.50	2.15	1.79	1.54

Fuente: elaboración propia con base en INEGI: X Censo General de Población y Vivienda 1980, XI Censo General de Población y Vivienda 1990, XII Censo General de Población y Vivienda 2000, Censo de Población y Vivienda 2010, Censo de Población y Vivienda 2020.

Desde la década de 1980, Guadalajara como ciudad central comenzó a experimentar una notable pérdida de densidad urbana. Entre 1970 y 1980 alcanzó su última gran tasa de crecimiento demográfico del 3.09%; sin embargo, los municipios periféricos como Zapopan y Tonalá registraron tasas de crecimiento aún mayores, lo que contribuyó a un aumento metropolitano de 2.2 millones de habitantes distribuidos en 12,726 hectáreas (Sedesol, 2010).

En las décadas siguientes Guadalajara entró en un proceso de decrecimiento poblacional, mientras que municipios como Zapopan y Tlajomulco de Zúñiga absorbieron la mayor parte de la expansión demográfica y territorial. Este despla-

zamiento consolidó un nuevo patrón de crecimiento metropolitano, caracterizado por una creciente separación entre el núcleo urbano central y los municipios en expansión, lo que generó importantes retos en términos de planeación, movilidad y provisión de servicios.

Ante este escenario, en 1989 se creó el Consejo de la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG) con el objetivo de coordinar la gestión urbana entre los municipios involucrados. Este Consejo incluyó inicialmente a seis municipios: Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga y El Salto (Riojas y Arjona, 2025), marcando un paso importante hacia la gobernanza metropolitana frente al crecimiento desarticulado de la región.

En la década de 1990 comienza un marcado proceso de conurbación en la urbe, caracterizado por el traslado del crecimiento poblacional hacia municipios de la ya existente ZMG. Zapopan, Tlaquepaque, Tlajomulco y Tonalá absorben el mayor crecimiento. Este fenómeno estuvo impulsado en gran parte por la especulación inmobiliaria, ya que la tierra periférica, al ser más barata, se convirtió en una opción accesible para sectores de menores ingresos. Este contexto dispar generó una dualidad en la urbanización: mientras las periferias comenzaron a llenarse de asentamientos irregulares y desarrollos de vivienda social, también surgieron proyectos residenciales exclusivos dirigidos a sectores de mayor poder adquisitivo, pero ubicados sobre los mejores accesos viales.

Este dinamismo transformó el territorio, marcando un cambio significativo en la configuración territorial de la metrópoli. Familias provenientes de colonias consolidadas del área metropolitana encontraron en estas periferias una oportunidad para adquirir terrenos y construir sus viviendas a costos menores. Este dinamismo transformó ejidos como El Quince y Las Pintas en nuevas zonas urbanas, marcando un cambio significativo en la configuración territorial (Calonge, 2019).

En 2009 se emitió la Declaratoria del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), la cual amplió oficialmente la conformación metropolitana a ocho municipios. A los seis que ya integraban la zona metropolitana de Guadalajara (ZMG) —Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga y El Salto— se sumaron Ixtlahuacán de los Membrillos y Juanacatlán. No obstante, es importante señalar que estos dos municipios ya habían sido considerados parte del proceso de conurbación en años anteriores, debido a que habían comenzado a atraer población desplazada desde los municipios centrales consolidados, como resultado de la expansión urbana y los procesos de segregación socioespacial (Riojas y Arjona, 2025).

Este crecimiento poblacional en los municipios periféricos estuvo motivado por el menor costo de la tierra en estas zonas, lo que facilitó la expansión hacia estas áreas en busca de nuevas oportunidades de vivienda. Esta incorporación tuvo implicaciones políticas y urbanísticas. Políticamente, estos municipios comenzaron a formar parte de las estrategias metropolitanas de planificación, recibiendo atención en materia de infraestructura, transporte y vivienda, aunque también enfrentaron retos relacionados con la coordinación intermunicipal.

Finalmente, en 2015 Zapotlanejo y en 2019 Acatlán de Juárez fueron anexados al AMG, aunque aún no existía una conurbación física. Este proceso respondió más a cuestiones políticas, relacionadas con los programas federales para el fortalecimiento de las áreas metropolitanas en México, que a un desarrollo urbano natural. Urbanísticamente, su anexión representó la consolidación de un segundo anillo metropolitano, ampliando significativamente el territorio urbanizado y reflejando un modelo de crecimiento disperso que intensificó la necesidad de conectividad vial y servicios básicos en las periferias. Este segundo anillo metropolitano creció a una tasa promedio del 8.9%, albergando una

población de 0.8 millones de habitantes y expandiendo el territorio metropolitano a 72,463 hectáreas (Imeplán, 2016).

Desurbanización, segregación residencial y pérdida de habitabilidad en el AMG, 1970-2020

Hasta 1970 se reconoce que el AMG se condujo con base en un esquema de gestión urbanística que funcionó con eficacia en el financiamiento del desarrollo de la ciudad y en la toma de decisiones; a pesar de que existían casos de segregación residencial, estos residentes sabían gestionar sus propios hábitats mediante un sistema de participación de la comunidad y un sistema mixto de decisiones, con base en ello la ciudad creció con un cierto equilibrio y pocos conflictos (López, 1993).

A partir de 1980 el AMG enfrentó un desbordamiento en términos de planificación urbana debido a un crecimiento acelerado que sobrepasó la capacidad de gestión de su territorio central. Guadalajara llegó al agotamiento de su territorio disponible para nuevas expansiones, lo que obligó a los municipios colindantes como Zapopan, Tlajomulco, Tlaquepaque y Tonalá a absorber el crecimiento urbano. Este agotamiento territorial se debió a una combinación de factores como la especulación inmobiliaria, la alta densidad poblacional en el núcleo urbano y la falta de estrategias efectivas para promover la redensificación.

Como resultado, para 1990 el AMG exhibió una tendencia similar a otras ciudades latinoamericanas: mientras las áreas periféricas experimentaban un crecimiento acelerado, el núcleo urbano de Guadalajara comenzaba a decrecer (Cruz, Jiménez, Palomar y Corona, 2008). Este proceso de reconfiguración urbana favoreció una segmentación de clases económicas, donde las zonas periféricas de alta plusvalía atrajeron a sectores acomodados, mientras que las

áreas de menor valor albergaron desarrollos habitacionales de interés social (Cabrales y Canosa, 2001).

En materia de hábitat, Guadalajara experimentó un proceso de descentralización que polarizó su periferia urbana en contextos sociales desiguales. Hacia el poniente se asentaron sectores de alta plusvalía que migraron desde la ciudad central en busca de entornos más exclusivos y seguros, fundamentados en una filosofía de exclusividad social (Cabrales y Canosa, 2001). Por el contrario, hacia el sur-oriente se desarrollaron grandes conjuntos habitacionales de interés social destinados a sectores de menor ingreso, atraídos por el bajo costo de la vivienda (Núñez, 2007). Este contraste refleja una fragmentación socioeconómica que caracteriza el crecimiento desigual del área metropolitana de Guadalajara.

Mientras el centro de la ciudad se convirtió en un entorno deshabitado, varios factores sociales y económicos contribuyeron a este fenómeno. La migración de clases medias y altas hacia la periferia en busca de entornos más exclusivos y seguros dejó el centro como un espacio abandonado y asociado con clases menos favorecidas. Aceves *et al.* (2004) describen que el centro se convirtió en un refugio de clases vulnerables y marginadas. Esto provocó localizar los miedos en las zonas pobres y decadentes.

El centro, poco a poco, en la medida en que se iba vaciando, fue siendo percibido como un lugar inseguro, peligroso, y que atenta contra el orden moral (Aceves *et al.*, 2004). Además, la falta de inversión pública y privada en la regeneración del espacio central contribuyó al deterioro de la infraestructura, reduciendo su atractivo como lugar de residencia y fortaleciendo la segregación socioeconómica en el área metropolitana de Guadalajara.

En este sentido, la dispersión del territorio metropolitano ha estado estrechamente vinculada a la disponibilidad y el valor del suelo, que se convierte en el factor clave para la

urbanización. Los espacios con mejores condiciones urbanas tienden a adquirir un mayor valor debido a su infraestructura y accesibilidad. Por ejemplo, en 2015 el precio promedio del metro cuadrado de terreno en Guadalajara y Zapopan varió entre los 5,000 y 20,000 pesos, mientras que en la periferia de otros municipios metropolitanos como El Salto o Tlajomulco el precio osciló entre los 1,000 y 5,000 pesos (Medina y Patlán, 2016). Esta disparidad en los precios refleja no sólo las diferencias en la calidad del entorno construido, sino también la desigualdad en la distribución de bienes y servicios urbanos.

Esta disparidad de precios se relaciona directamente con las garantías urbanas significativamente desarrolladas en ciertos sectores de la metrópoli. El entorno construido, que concentra una mejor cobertura de bienes y servicios, está predominantemente localizado hacia el poniente de la ciudad. Calonge (2019) describe cómo la clase política territorial, liderada por las élites económicas, ha favorecido estos entornos suburbanos. No sorprende, entonces, que esta región concentre gran parte de las universidades privadas, centros de negocios, plazas comerciales y espacios de entretenimiento, todos ellos conectados por amplios accesos carreteros que refuerzan su exclusividad.

Mientras tanto, las clases sociales de bajos ingresos son sistemáticamente excluidas de residir en estas áreas privilegiadas, quedando relegadas a vivir en zonas periféricas con infraestructura deficiente y limitaciones en servicios esenciales. El acceso a las áreas más privilegiadas está restringido a roles laborales como limpieza, jardinería, mantenimiento o seguridad, perpetuando las desigualdades sociales estructurales (Calonge, 2019). Estas comunidades periféricas, generalmente ubicadas lejos de los centros urbanos, carecen de conectividad y de oportunidades, lo que intensifica la exclusión socioeconómica y limita la movilidad social de sus habitantes.

Desde 1970 y hasta la fecha, el AMG fue receptora de recursos para la construcción de viviendas como parte de una política social. Sin embargo, estas políticas fueron diseñadas principalmente bajo criterios del mercado inmobiliario, lo que resultó en la edificación de viviendas sobre suelo de menor valor, en zonas periféricas y dispersas, como los municipios de El Salto y Tlajomulco. Una planificación más integral pudo haber evitado la fragmentación física y social, promoviendo la construcción de vivienda en áreas mejor conectadas con la infraestructura urbana consolidada y garantizando el acceso a servicios esenciales. Lamentablemente, la falta de integración con las áreas urbanas consolidadas contribuyó a la exclusión de miles de familias de las condiciones adecuadas para una vida urbana plena.

Las clases populares fueron víctimas de una convergencia de intereses que perpetuaron su exclusión. Por un lado, los desarrolladores inmobiliarios priorizaron la ubicación de vivienda en terrenos de bajo costo con el fin de maximizar sus ganancias. Por otro, los gobiernos locales facilitaron los permisos de construcción, motivados por la promesa de inversión y la generación de empleos, además de garantizar mayores recursos federales basados en el aumento poblacional y en el cobro de impuestos catastrales. Finalmente, el propio interés o anhelo de las clases populares de acceder a su propio patrimonio las llevó a aceptar viviendas en condiciones desfavorables y alejadas de las dinámicas urbanas consolidadas.

La forma dispersa y polarizada en cómo se ha urbanizado la urbe tiene repercusiones más graves sobre los sectores vulnerables, especialmente en términos de movilidad laboral y acceso a servicios esenciales. La vivienda social, al encontrarse cada vez más desconectada de la infraestructura y el dinamismo urbano, impone largos desplazamientos diarios a sus habitantes, aumentando los tiempos de viaje y los costos asociados. Esta desconexión no sólo limita el acceso

a oportunidades laborales, sino también a servicios educativos, sanitarios y comerciales, afectando de manera directa la calidad de vida de estas comunidades (Ornelas, 2018).

Para estas familias que han migrado hacia la periferia, por una parte han logrado hacerse de un bien inmueble a un bajo costo económico, pero con altos costos sociales y ambientales, son víctimas de condiciones insalubres, toda la periferia sur del AMG presenta casos extremos de contaminación por las ladrilleras que se encuentran a los alrededores, además de la contaminación del agua por el vertido de residuos de corte industrial (Calonge, 2019).

Es claro que la ubicación de la vivienda popular no coincide con gran parte del mercado laboral, al igual que la cobertura del transporte público, ejemplo de ello es que Guadalajara concentra más del 50% de los empleos del AMG (IIEG, 2019) y casi 40% en la cobertura de las rutas del transporte, esto implica que las personas sólo se independicen en materia habitacional de la ciudad central, pero no económica y laboralmente.

Tal situación está generando una desigualdad social en materia de accesibilidad. Los sectores altos, a pesar de residir a grandes distancias y contar con una escasa cobertura de transporte público, mantienen un alto grado de accesibilidad gracias al uso del automóvil privado, un recurso que pueden solventar debido a su poder adquisitivo. Para ellos, la movilidad está condicionada más por las formas, como el estado de la infraestructura vial o los niveles de congestión, que por la disponibilidad de medios. En contraste, los sectores más vulnerables se enfrentan a serias limitaciones en movilidad, ya que dependen exclusivamente del transporte público, el cual es escaso y poco eficiente. Esto los obliga a invertir tiempos excesivos y recursos significativos en desplazamientos, afectando directamente su calidad de vida y restringiendo su acceso a mejores oportunidades laborales y servicios esenciales como educación y salud.

Dicho de otra manera, los sectores menos rentables son vulnerables a los medios y a las formas, la infraestructura vial es poco amable e incluyente y los sistemas de transporte escasos o lejanos. Sin embargo, se mueven, pero sólo realizan desplazamientos necesarios como ir al trabajo o de compras, no siempre pueden acceder a las mejores oportunidades laborales, ello implica un gasto extra que pocos pueden solventar, y simplemente quedan confinados, excluidos del dinamismo urbano sin alcanzar una mejora en su calidad de vida (Calonge, 2019).

Cabrales y Canosa (2001) reconocen que la forma en como se ha urbanizado la urbe desde 1970 "rompe la escala humana y se desbordan los problemas de segregación social, inseguridad pública y deterioro ambiental. También se produce una retracción de la clase media y por consecuencia se incrementa la polarización del tejido social" (p. 230). Donde desafortunadamente las clases sociales menos rentables son las más perjudicadas.

De acuerdo con la Encuesta de Percepción Ciudadana realizada por el Observatorio Ciudadano de Calidad de Vida: Jalisco Cómo Vamos (2016), el 15% de los habitantes metropolitanos tardan más de tres horas diarias en desplazarse. Esto significa que en 2015 aproximadamente 730 mil personas destinaron ese tiempo al traslado, convirtiéndolo en un recurso perdido al no poder aprovecharse en actividades productivas o reproductivas.

Este sector, mayoritariamente compuesto por usuarios del transporte público provenientes de clases populares, enfrenta pérdidas económicas estimadas en más de 19 millones de pesos diarios en tiempo no remunerado, considerando sólo el salario mínimo. Más allá del impacto económico, estas horas también representan tiempo social perdido, ya que los desplazamientos extensos limitan su capacidad para convivir con la familia, amigos o participar en actividades recreativas. Esta situación refleja una desigualdad profunda en materia

de accesibilidad, donde quienes perciben menos ingresos, y dependen del transporte público, no sólo invierten más tiempo y dinero en su movilidad, sino también enfrentan mayores barreras para alcanzar una calidad de vida equitativa.

En resumen, la conurbación de Guadalajara con el resto de los municipios metropolitanos después de 1970 se dio bajo una lógica de demanda habitacional impuesta por el mercado inmobiliario. Las clases altas y medias cedieron a la oferta de segregarse de los sectores populares, en lugares de mayor privilegio, plusvalía, seguridad, infraestructura y accesibilidad. En contraste, los sectores bajos, especialmente las familias de recién formación, con el afán de tener su propio patrimonio, aceptaron viviendas ubicadas en territorios periféricos, marcados por la desconexión de la infraestructura consolidada y la carencia de sistemas de transporte público adecuados.

Para mitigar los efectos negativos de esta dinámica, sería necesario implementar estrategias de planificación urbana que promuevan una mayor inclusión social. Éstas podrían incluir la integración de vivienda social en zonas cercanas a los centros urbanos, la mejora del transporte público para conectar las áreas periféricas con los centros de actividad económica y la regulación del mercado inmobiliario para evitar una especulación que refuerce la segregación.

Además, fomentar el desarrollo de infraestructura en las zonas periféricas, incluyendo espacios recreativos, educativos y de salud, podría contribuir a equilibrar las oportunidades entre diferentes sectores sociales y reducir las desigualdades urbanas. Como parte de un modelo de desarrollo urbano sustentable, sería esencial la implementación de sistemas de transporte masivo, como las líneas del tren ligero, que no sólo mejoran la conectividad entre las áreas periféricas y los centros urbanos, sino que también reducen la dependencia del automóvil y promueven una movilidad más equitativa y sostenible.

Reurbanización y el desarrollo urbano sostenible de Guadalajara o gentrificación

El modelo moderno de desarrollo urbano en Guadalajara ha alcanzado un punto crítico de insostenibilidad estructural. Su expansión territorial descontrolada ha generado un aumento significativo en las distancias intraurbanas, dificultando la accesibilidad y fragmentando la cohesión espacial de la ciudad. Este patrón de crecimiento ha privilegiado la movilidad motorizada individual, intensificando el consumo energético y contribuyendo al deterioro ambiental mediante el incremento de emisiones contaminantes. Además, ha propiciado una fragmentación social profunda, evidenciada en la segregación de clases y la exclusión de sectores vulnerables, lo que ha derivado en la pérdida de la escala humana en el diseño urbano y en la calidad de vida de amplios sectores de la población.

Frente a esta crisis, ha emergido a nivel global un paradigma teórico y político orientado hacia la sostenibilidad urbana. Aunque en el caso de Guadalajara este modelo aún no se ha consolidado plenamente, se han establecido bases importantes para una transformación en la planificación urbana. Entre los avances más significativos se encuentran las políticas de movilidad sustentable, como la expansión del sistema de transporte público masivo. La implementación de líneas de tren eléctrico, la primera en 1989, la segunda en 1994 (Córdova, 2010), la tercera en 2020 y la cuarta en construcción con apertura prevista para finales de 2022, junto con los sistemas de Bus de Tránsito Rápido (BRT), como el Macro Calzada (2009) y el Macro Periférico (2022), representan esfuerzos concretos por reducir la dependencia del automóvil y mejorar la conectividad metropolitana.

Complementariamente, la movilidad activa ha ganado protagonismo mediante la creación de ciclovías y el fortalecimiento del sistema de bicicletas públicas MiBici, que

cuenta con 2,440 unidades y 274 ciclopuertos (MiBici, 2020), además de una infraestructura vial de 207 km de ciclovías en todo el AMG (AMIM, 2020). Estas intervenciones han permitido una reconfiguración del espacio público, reduciendo el dominio del automóvil y promoviendo formas de desplazamiento más sostenibles y equitativas.

Un ejemplo emblemático de esta transición es la peatonalización de la Avenida Alcalde en 2017, conocida como Corredor Alcalde, que marcó un punto de inflexión en el modelo urbano moderno de Guadalajara. Esta vialidad, originalmente ampliada en 1940 para priorizar el tránsito vehicular con flujos de hasta 100,000 vehículos diarios (Gobierno de Jalisco, 2017) fue transformada en un espacio público integrado con el tren eléctrico y el sistema MiBici. Aunque esta intervención no resuelve por completo la pérdida de escala humana, representa un cambio de paradigma hacia un modelo urbano más sostenible, que busca disminuir la dependencia del automóvil y fomentar una movilidad más amigable con el entorno.

En el centro histórico, la transformación del Paseo Alcalde ha permitido un mínimo del espacio público, generando un entorno más accesible, seguro y saludable para peatones y ciclistas. La intervención urbana al menos ha contribuido a mitigar el efecto de isla de calor gracias a la sustitución de más de 2,000 árboles *vs*. una calle 100% impermeable (Gobierno de Jalisco, 2017). No obstante, es necesario reconocer que esta intervención no implicó una disminución real en el uso del automóvil, sino una redistribución del flujo vehicular hacia calles aledañas. Aunque representa un avance hacia un modelo urbano sustentable, aún se requieren cientos de intervenciones similares para revertir décadas de planificación centrada en el automóvil y lograr una transformación integral del territorio metropolitano.

Paralelamente al reconocimiento de los límites del modelo urbano moderno, la política pública ha intentado consoli-

dar un modelo de desarrollo urbano sustentable mediante estrategias de redensificación con enfoque en el desarrollo orientado al transporte sostenible (DOTS). Esta estrategia, en teoría, busca promover la construcción de vivienda vertical en las inmediaciones de los corredores de transporte masivo, con el objetivo de mejorar la accesibilidad, fomentar la equidad urbana y optimizar el uso del suelo. Esta visión ha sido incorporada como prioridad en el Plan de Ordenamiento Territorial para el Área Metropolitana (Potmet), elaborado por el Instituto Metropolitano de Planeación (Imeplán), como parte de una reconceptualización de la gobernanza urbana que incluye dimensiones como la seguridad ciudadana, la recuperación de espacios públicos, la gestión ambiental y la resiliencia ante el cambio climático (Imeplán, 2016).

En este marco, el Gobierno municipal de Guadalajara ha impulsado una política de redensificación mediante la modificación de los Planes Parciales de Desarrollo Urbano, planteando un escenario de repoblamiento del municipio, que desde 1990 ha experimentado una pérdida sostenida de población. Se estima que para el año 2045 Guadalajara podría alcanzar una población de 1'820,106 habitantes, lo que requeriría la construcción de aproximadamente 90,000 nuevas viviendas en los corredores de transporte masivo, con densidades proyectadas entre 152 y 186 hab/ha (Gobierno de Guadalajara, 2018). Esta estrategia busca mitigar los efectos negativos de la dispersión urbana, tales como la inseguridad en zonas poco habitadas, la insuficiencia de infraestructura en municipios periféricos, el deterioro de servicios por baja recaudación fiscal y la creciente dependencia del automóvil privado.

Sin embargo, en la práctica esta política ha derivado en una especulación inmobiliaria que contradice los principios del modelo DOTS. La construcción de torres de departamentos en zonas céntricas ha sido guiada más por intereses de mercado que por criterios de sostenibilidad,

generando procesos de gentrificación que han expulsado a sectores sociales históricamente asentados en el centro de la ciudad. A pesar de que aproximadamente el 10% de las nuevas viviendas verticales se ubican cerca de corredores de transporte masivo, éstas no se integran funcionalmente con el sistema de movilidad sustentable (ITDP, 2016). Por el contrario, muchas de estas edificaciones priorizan la construcción de cajones de estacionamiento y amenidades orientadas al uso del automóvil, perpetuando el modelo urbano centrado en la motorización individual.

En este sentido, persiste una contradicción estructural entre el discurso oficial de cambio de paradigma y la realidad de la planificación urbana. Los intereses inmobiliarios continúan dominando la lógica de desarrollo metropolitano, monopolizando el acceso a la vivienda y distorsionando los objetivos de la redensificación. Esta situación ha dificultado la consolidación de proyectos habitacionales verdaderamente orientados al transporte sostenible, dejando a la ciudad con una integración incompleta entre movilidad y desarrollo urbano. Para avanzar hacia un modelo sustentable, es indispensable que las políticas de redensificación se desvinculen de la lógica especulativa y se alineen con principios de justicia espacial, equidad social y sostenibilidad ambiental.

A pesar de los avances recientes, como las reformas a los Planes Parciales de Desarrollo Urbano en Guadalajara, que han creado las condiciones legales necesarias para transitar hacia un modelo de desarrollo urbano sustentable, aún no se han consolidado proyectos concretos que materialicen efectivamente el enfoque de desarrollo orientado al transporte sostenible (DOTS). Esta brecha entre el marco normativo y la implementación práctica evidencia una falta de articulación entre planificación y ejecución, así como una persistente influencia de intereses inmobiliarios sobre la política urbana.

Un ejemplo ilustrativo es el proyecto de vivienda Acervo, presentado en 2017 por el Gobierno de Guadalajara como un desarrollo basado en el modelo DOTS, ubicado cerca de la estación Mezquitán del Tren Eléctrico Urbano (Gobierno de Guadalajara, 2017; Marhnos Hábitat, 2019). Sin embargo, este proyecto no logró consolidarse como un verdadero DOTS, ya que no integró de manera efectiva el transporte masivo ni incorporó estrategias que incentivaran su uso. Por el contrario, mantuvo una lógica de diseño centrada en el automóvil, con amenidades orientadas a este tipo de movilidad, lo que contradice los principios de sostenibilidad y equidad que deberían guiar este tipo de desarrollos.

Otro caso es la política "Rehabitar la Ciudad", anunciada en 2019 con el objetivo de revitalizar barrios emblemáticos mediante la construcción de vivienda social en corredores de transporte masivo (Gobierno de Guadalajara, 2019). Aunque la iniciativa planteaba metas ambiciosas —como la construcción de 2,500 unidades habitacionales en zonas estratégicas del centro de Guadalajara para el año 2020 (Pérez, 2019)—, no se materializó debido a la falta de financiamiento, la ausencia de coordinación intergubernamental y la interferencia de intereses inmobiliarios, que privilegiaron desarrollos orientados al mercado privado. Como resultado, los objetivos de accesibilidad y repoblamiento en áreas centrales quedaron sin efecto, perpetuando la dispersión urbana y la exclusión social.

A pesar de estas limitaciones, las condiciones normativas para consolidar proyectos DOTS están presentes. Las reformas legales han sentado las bases para una transformación urbana, pero aún se requiere un compromiso político firme y una reorientación de los intereses económicos hacia el bien común. Mientras tanto, Guadalajara se encuentra en una fase de transición entre un modelo urbano tradicional, centrado en el automóvil y la expansión periférica, y un modelo verdaderamente sustentable, donde la movilidad y

el desarrollo habitacional se integren de manera armónica con las necesidades del entorno urbano y los principios de justicia espacial.

Conclusión

El análisis del desarrollo urbano de Guadalajara permite comprender la compleja evolución de su estructura territorial a lo largo de más de un siglo como un ciclo que se reinicia, pero con una matriz muy diferente debido a la transformaciones sociales, políticas y tecnológicas. Desde la modernización e industrialización en el periodo 1900-1970, hasta la suburbanización y dispersión urbana en las décadas posteriores, la ciudad ha experimentado profundas transformaciones que han redefinido su funcionalidad y habitabilidad. La expansión descontrolada, impulsada por políticas de vivienda y movilidad poco integradas, ha generado una serie de problemáticas estructurales que afectan la calidad de vida de sus habitantes.

La desurbanización y la segregación residencial que comenzó desde 1970 contribuyeron a una fragmentación socioespacial, donde el acceso a bienes y servicios urbanos se ha distribuido de manera desigual. Este fenómeno ha impactado la eficiencia del transporte, la equidad social y la sostenibilidad ambiental, evidenciando la necesidad de replantear el modelo de crecimiento de la ciudad. Si bien es posible identificar un periodo de mayor apreciación del fenómeno disperso, resulta difícil determinar cuándo finalizará, ya que en la actualidad sigue presente y ocasiona problemáticas cada vez más complejas.

Desde finales del siglo pasado, con la implementación de las dos primeras líneas del tren ligero, comenzaron a sentarse las bases para un cambio de paradigma en la planificación urbana de Guadalajara. Sin embargo, fue a partir de 2015 cuando esta nueva forma de concebir la ciudad empezó

a ganar mayor relevancia en la práctica política, con un enfoque en la redensificación urbana y el impulso hacia un desarrollo más sostenible. No obstante, la transición hacia una ciudad más compacta y eficiente enfrenta importantes desafíos, como la resistencia de actores económicos con intereses en la expansión territorial, la carencia de una visión metropolitana integral y la necesidad de fortalecer la participación ciudadana en los procesos de planeación.

El futuro del desarrollo urbano de Guadalajara dependerá en gran medida de la capacidad de sus instituciones y sociedad para articular estrategias que promuevan una mayor cohesión territorial, movilidad sustentable y equidad en la distribución de recursos urbanos. Un esfuerzo significativo en esta dirección ha sido la creación del Instituto Metropolitano de Planeación del Área Metropolitana de Guadalajara (Imeplán), que representa un hito en la articulación de políticas urbanas con una visión metropolitana.

Sin embargo, persisten retos importantes, como la consolidación de su autoridad en la toma de decisiones, la superación de resistencias políticas y la necesidad de fortalecer la participación ciudadana en los procesos de planeación. Es fundamental adoptar un enfoque multidimensional que considere no sólo la densificación habitacional con una visón de vivienda social, sino también la mejora en infraestructura, servicios públicos y espacios verdes. Asimismo, la implementación de políticas que prioricen la resiliencia urbana frente a fenómenos ambientales y sociales se vuelve indispensable para garantizar una ciudad funcional y habitable en el largo plazo.

En síntesis, Guadalajara se encuentra en un punto de inflexión donde el debate entre crecimiento expansivo y sostenibilidad sigue abierto en la política pública. Si bien se han dado pasos hacia un modelo más equilibrado, es necesario profundizar en el análisis de las condiciones estructurales que han determinado su desarrollo, para evitar la reproducción de problemáticas del pasado. La construcción de

una ciudad más justa y eficiente requiere de un compromiso conjunto entre gobiernos, académicos, sectores productivos y sociedad civil, con el fin de materializar una visión de desarrollo urbano alineada con principios de sostenibilidad e inclusión.

Bibliografía

Aceves, J., De la Torre, R., & Safa, P. (2004). Fragmentos urbanos de una misma ciudad: Guadalajara. *Espiral, Estudios sobre Estado y Sociedad,* pp. 277-320.

Alviso Carranza, C. (2017). Transformaciones de la masculinidad de los tranviarios de Guadalajara durante el Porfiriato. *Historelo. Revista de Historia Regional y Local,* pp. 165-196. doi: http://dx.doi.org/10.15446/historelo.v9n18.59125

Amim. (2020, 24 de marzo). Agencia Metropolitana de Servicios de Infraestructura para la Movilidad. Obtenido de https://amim.mx/index.html

Arias, P. (1979). *El proceso de industrialización en Guadalajara, Jalisco: Siglo xx* (pp. 1-47). Cisinah/El Colegio de Michoacán.

Cabrales Barajas, L. F. (2018). Paisaje industrial y sus representaciones: La fábrica "La Parisiense" de Guadalajara durante el Porfiriato. *PatryTer,* pp. 1-12. doi: https://doi.org/10.26512/patryter.v1i2.9355

Cabrales Barajas, L. F., & Canosa Zamora, E. (2001). Segregación residencial y fragmentación urbana: Los fraccionamientos cerrados en Guadalajara. *Espiral, Estudios sobre Estado y Sociedad,* pp. 223-253.

Calonge Reillo, F. (2019). *Hacia la periferia: Las movilidades de las clases populares*. Guadalajara, Jalisco: Universidad de Guadalajara-Centro Universitario de Tonalá.

Cruz Solís, H., Jiménez Huerta, E. R., Palomar Anguas, M. d., & Corona Medina, J. P. (2008). La expansión metropolitana de Guadalajara en el municipio de Tlajomulco de Zúñiga

Bibliografía

(México). *Serie Geográfica - Profesora María de los Ángeles Díaz Muñoz, In Memoriam,* pp. 223-234.

Gobierno de Guadalajara. (2017, 23 de noviembre). *Presentan primer proyecto de desarrollo orientado al transporte en Guadalajara*. Recuperado el 31 de marzo de 2019, de https://guadalajara.gob.mx/comunicados/presentan-primer-proyecto-desarrollo-orientado-al-transporte-guadalajara

——. (2018, 5 de enero). Decreto que aprueba el plan parcial de desarrollo urbano distrito 1 centro metropolitano, subdistrito urbano 5 centro histórico. *Gaceta Municipal,* pp. 1-324. Obtenido de https://transparencia.guadalajara.gob.mx/sites/default/files/GacetaTomo1Ejemplar1Secc4aEnero5-2018.pdf

——. (2019, 21 de agosto). *Con Rehabitar La Ciudad buscamos el buen crecimiento y redensificación de Guadalajara*. Obtenido de https://guadalajara.gob.mx/noticias/rehabitar-ciudad-buscamos-buen-crecimiento-redensificacion-guadalajara

Gobierno de Jalisco. (2017). *Con el Paseo Fray Antonio Alcalde se renueva un importante espacio urbano*. doi: https://www.youtube.com/watch?v=u9Vf6061k3Y

IIEG. (2019). *Empleo IMSS*. Obtenido de https://iieg.gob.mx/general.php?id=5&idg=212

Imeplán. (2016). *Plan de Ordenamiento Territorial Metropolitano del Área Metropolitana de Guadalajara*. Guadalajara: Imeplán.

INEGI. (1970). *IX Censo General de Población 1970*. México: INEGI.

——. (1980). *X Censo General de Población y Vivienda 1980*.

——. (1990). *XI Censo General de Población y Vivienda 1990*.

——. (2000). *XII Censo General de Población y Vivienda 2000*.

——. (2010). *XIII Censo de Población y Vivienda 2010*.

——. (2020). *XIV Censo de Población y Vivienda 2020*.

Bibliografía

ITDP, USAID, y Cuadra. (2016). *Análisis de mercado inmobiliario de la zona metropolitana de Guadalajara*. Guadalajara: Cuadra Urbanismo.

Jalomo, F. (2019). La crisis eléctrica y los apagones en la incipiente ciudad de Guadalajara en Jalisco, México. Agua e historia de la presa y central hidroeléctrica Colimilla. En: J. M. Matés Barco, & A. Torres Rodríguez, *Los servicios públicos en España y México (siglos XIX-XXI)* (pp. 301-326). Madrid: Sílex/Universidad de Málaga (UMA).

López, R. (1993). *Ciudad y urbanismo a finales del siglo XX*. Valencia: Servei de Publicaciones de la Universidad de Valencia.

Marhnos Habitad. (2020, 31 de marzo). *Acervos*. Obtenido de https://www.marhnos.com.mx/marhnos-llega-guadalajara-primer-dot/

Medina, S., & Patlán, M. (2016). *Modelo de implementación de DOT en la zona metropolitana de Guadalajara*. México: ITDDP.

MiBici. (2020, 24 de marzo). *MiBici*. Obtenido de https://www.mibici.net/es/

Mora, F. (2016). Guadalajara-pasado-presente-futuro. *II Coloquio de Invierno de la Red de Políticas Públicas* (pp. 1-55). Guadalajara: Instituto de Investigación en Políticas Públicas y Gobierno.

Núñez, B. (2007). Grandes desarrollos habitacionales en la zona conurbada de Guadalajara. *Espiral, Estudios sobre Estado y Sociedad,* pp. 111-137.

Observatorio Ciudadano de Calidad de Vida; Jalisco como vamos. (2016). *Encuesta de percepción ciudadana sobre la calidad de vida 2016*. Guadalajara, Jalisco, México. Obtenido de https://drive.google.com/file/d/1xzcy9c-tunie22bqf_ylor5-5zr_i_qay/view

Ornelas, V. (2018, 19 de febrero). Los problemas de vivir en las orillas del AMG. *Milenio*.

Pérez Vega, I. (2019, 12 de noviembre). *En enero deben arrancar proyectos de vivienda social en el Centro Histórico de*

Bibliografía

Guadalajara. Guadalajara, Jalisco, México. Obtenido de http://udgtv.com/noticias/en-enero-deben-arrancar-proyectos-vivienda-social-centro-guadalajara/

Riojas, C., & Arjona, A. (2025). La zona metropolitana de Guadalajara: Hacia una metrópolis (1910-2020). *Relaciones. Estudios de Historia y Sociedad,* pp. 207-240. doi: https://dx.doi.org/10.24901/rehs.v46i182.1109

Rojas, J. P. (2005). Zapopan, imágenes de una ciudad conurbada. En: A. Peregrina, & E. García, *Obra no especificada*. Zapopan, Jalisco: El Colegio de Jalisco.

Sánchez del Real, C. (2008). *Memoria histórica, patrimonio urbano y modelos de centralidad. La destrucción del centro histórico de Guadalajara*. Madrid: Instituto Juan de Herrera.

Sedesol. (2010). *La expansión de las ciudades 1980-2010*. Obtenido de http://www.academia.edu/30672852/_La_expansi%C3%B3n_de_las_ciudades_1980-2010_por_sedesol

Vázquez Piombo, P. (2014). *El desarrollo urbano en Guadalajara*. Guadalajara.

Venegas Herrera, A., Medina Ortega, M., & Castañeda Huizar, P. (2016). La organización urbana de Guadalajara a partir de sus actividades económicas. *21° Encuentro Nacional sobre Desarrollo Regional en México* (pp. 1-30). Mérida, Yucatán: Amecider/ITM.