

INSTITUTO TECNOLÓGICO Y DE ESTUDIOS SUPERIORES DE OCCIDENTE
Departamento de Estudios Socioculturales

PROYECTO DE APLICACIÓN PROFESIONAL (PAP)
Programa de Construcción de Opinión Pública e Incidencia en los Medios

Mirar la ciudad con otros ojos. Memorias e identidades



El Área Metropolitana de Guadalajara hacia una evolución urbana
Estrategias y un posible camino hacia una ciudad digna

Presentan

Alejandro Ávila Ramírez, Shelka Mariana Dónjuan Cerón, Samantha González
Schacht, Katia Patricia Lara Ildfonso, Erich Ramírez Dingfelder
Licenciatura en Arquitectura

Profesor PAP: Rogelio Villarreal Macías

Tlaquepaque, Jalisco, Primavera de 2019

ÍNDICE

REPORTE PAP	
Presentación Institucional de los Proyectos de Aplicación Profesional	2
Resumen	2
1. Introducción	3
1.1. Objetivos	3
1.2. Justificación	3
1.3 Antecedentes	4
1.4. Contexto	14
2. Desarrollo	15
2.1. Sustento teórico y metodológico	15
2.2. Planeación y seguimiento del proyecto	16
3. Resultados del trabajo profesional	48
4. Reflexiones del alumno o alumnos sobre sus aprendizajes, 4950	
5. Conclusiones	52
6. Bibliografía	54
Anexos	69

REPORTE PAP

Presentación Institucional de los Proyectos de Aplicación Profesional

Los Proyectos de Aplicación Profesional (PAP) son una modalidad educativa del ITESO en la que el estudiante aplica sus saberes y competencias socio-profesionales para el desarrollo de un proyecto que plantea soluciones a problemas de entornos reales. Su espíritu está dirigido para que el estudiante ejerza su profesión mediante una perspectiva ética y socialmente responsable.

A través de las actividades realizadas en el PAP, se acreditan el servicio social y la opción terminal. Así, en este reporte se documentan las actividades que tuvieron lugar durante el desarrollo del proyecto, sus incidencias en el entorno, y las reflexiones y aprendizajes profesionales que el estudiante desarrolló en el transcurso de su labor.

Resumen

El Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) ha tenido un importante desarrollo urbano en los últimos años. Sin embargo, debido a la escasa planeación, el tiempo ha exigido la instrumentación de nuevas estrategias para reducir la problemática generada por un crecimiento desmedido. Desde la gestión de espacios públicos y la movilidad se han buscado soluciones a corto y mediano plazo que no han resultado del todo exitosas. Existen “ciudades modelo” que son comparables al AMG en cuanto a su tamaño y desarrollo pero que han tenido resultados favorables con las medidas que han puesto en marcha. Tomando estos casos como ejemplo es posible identificar las fortalezas y debilidades del AMG, logrando reconocer aquellos aspectos que podrían ayudar a tener una mejor ciudad. Finalmente, es importante explorar nuevas alternativas de planeación que permitan transformar el AMG en una ciudad sostenible y con calidad de vida para sus habitantes.

1. Introducción

1.1. Objetivos

El proyecto tiene tres objetivos fundamentales. Primero se realizará un diagnóstico de la situación actual del AMG, identificando los problemas que han traído la falta de planeación urbana y el crecimiento desmedido de la ciudad. Asimismo, se analizarán diversos casos de estudio de “ciudades modelo” que sean comparables al AMG en cuanto a su contexto económico, urbano y social. Posteriormente se buscarán puntos de convergencia en los problemas que ambas ciudades llegaron a compartir. Con esto, se pretenden extrapolar estrategias que hayan sido exitosas para la resolución de estos conflictos en los casos de estudio y que podrían funcionar en el AMG. Finalmente, encontradas las posibles soluciones a los problemas del desarrollo urbano del AMG se propondrá un plan de acción viable para que la ciudad pueda proyectar un mejor desarrollo en el futuro.

1.2. Justificación

El AMG continúa creciendo de manera descontrolada y sin ninguna planificación, por lo que se evidencia la constante violación de reglamentos y lineamientos de zonificación. El desarrollo urbano del AMG es regulado por diversos instrumentos expedidos y actualizados por las instituciones competentes. Un ejemplo trascendente son los planes parciales de desarrollo urbano, documentos en los cuales se establecen, por ejemplo, los usos de suelo apropiados para un terreno en particular o la densidad de población apta para un predio. El gran problema lo encontramos en el constante incumplimiento de éstos, lo que en la mayoría de los casos se ve amparado por el pago de una multa. Esto trae consigo una serie de conflictos que terminan por aumentar el caos dentro de la metrópoli: desastres viales, congestionamiento de vías colectoras principales, ciclovías inexistentes en los suburbios, especulación inmobiliaria, servicio de transporte público deplorable, disminución de los espacios verdes dentro de la mancha urbana, entre otros.

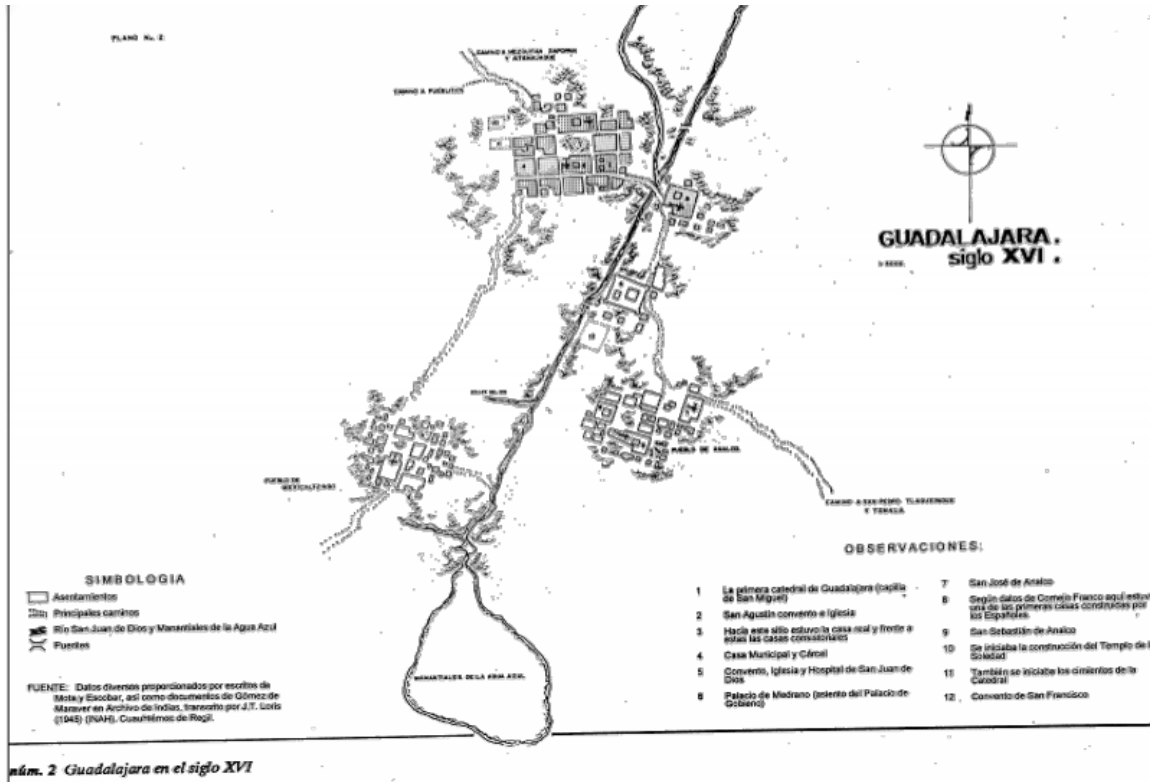
Estos problemas cotidianos representan una grave afectación a la imagen urbana del AMG, por lo que hemos decidido investigar los diversos aspectos que

la han llevado al estado de deterioro en el que se encuentra actualmente y, a partir de esto, encontrar posibles soluciones para tratar de corregirla.

1.3 Antecedentes

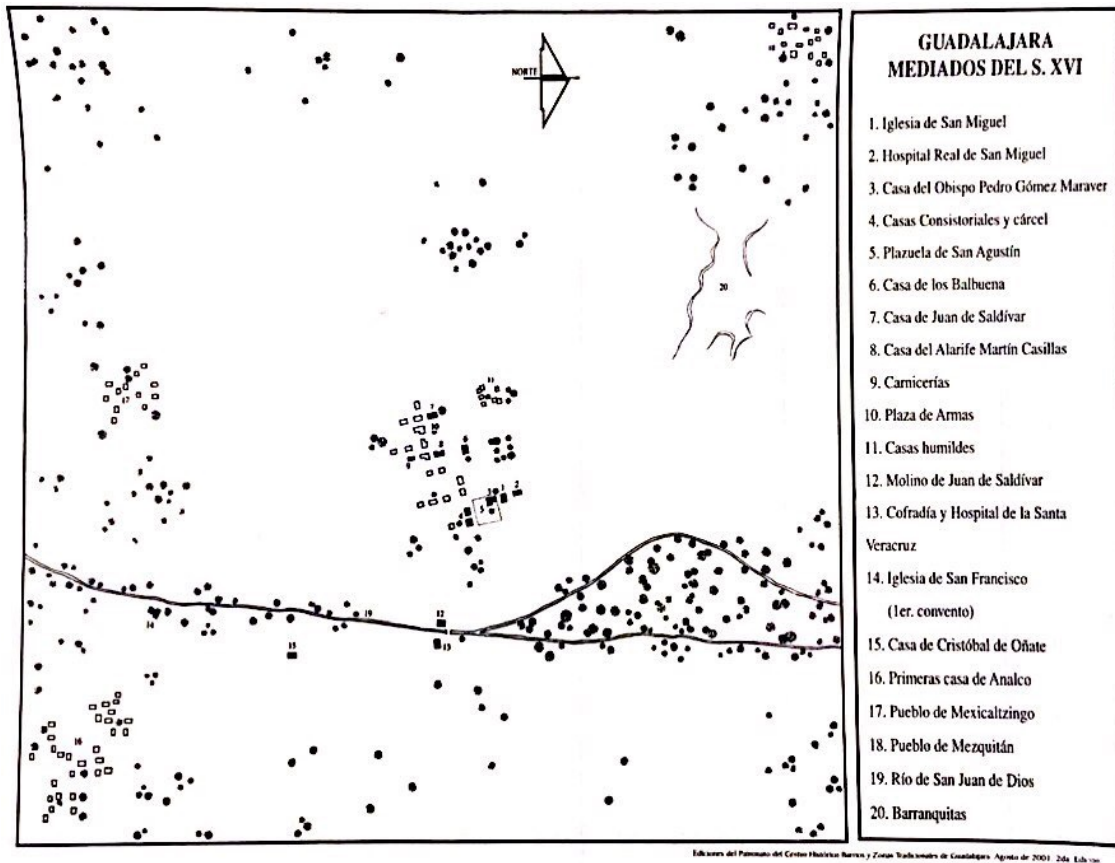
El desarrollo del AMG ha sido una verdadera explosión desde su fundación en 1532; comenzó con una traza reticular sencilla y lógica con los primeros reglamentos urbanos, los cuales se han ido transformando a lo largo de los años. Los siguientes mapas muestran el crecimiento de la mancha urbana de la ciudad de Guadalajara.

Mapa 1. La mancha urbana de Guadalajara en el siglo XVI



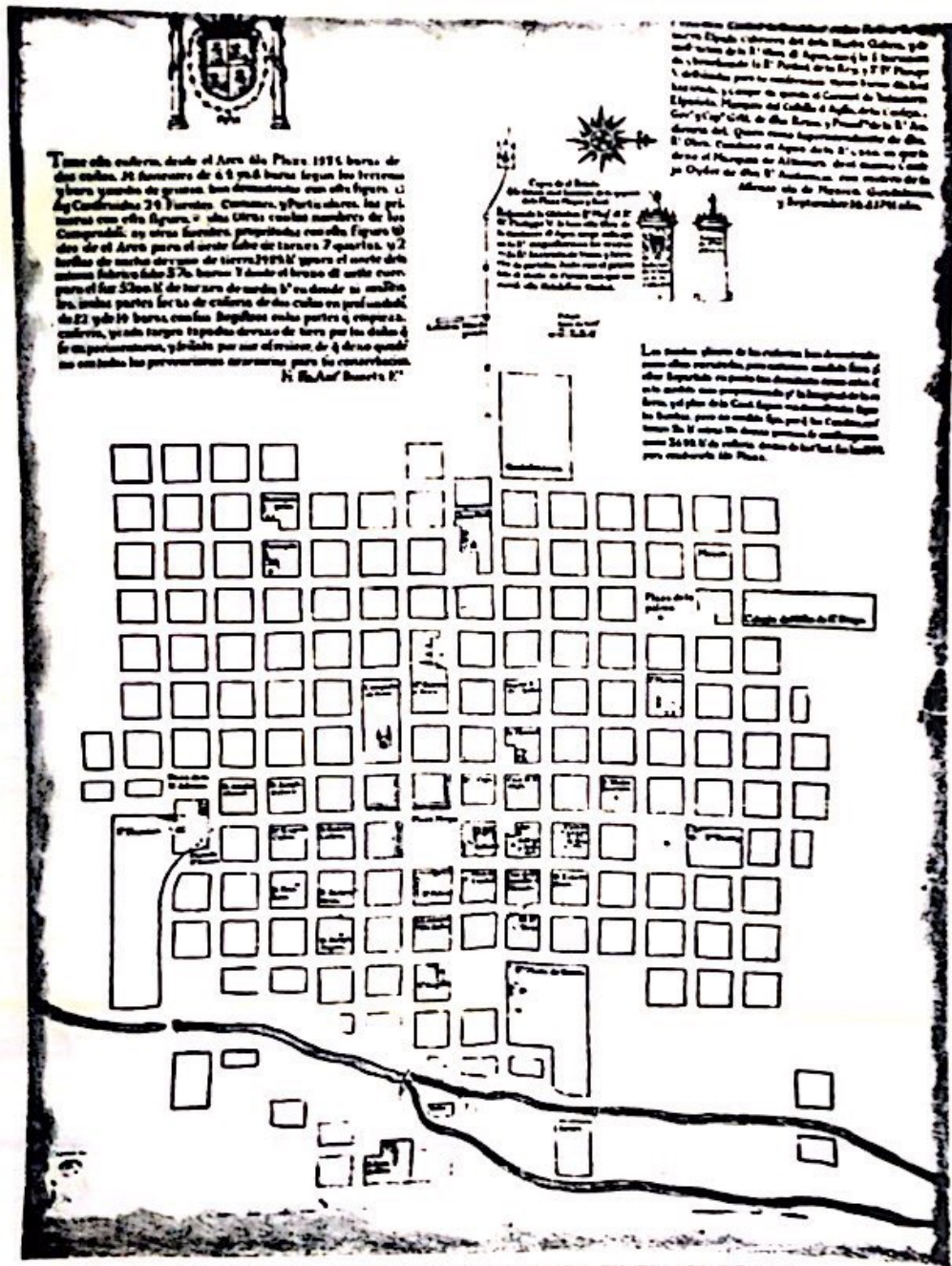
Mapa de Guadalajara en el siglo XVI. Fuente: Mora, 2016.

Mapa 2. Guadalajara a mediados del siglo XVI



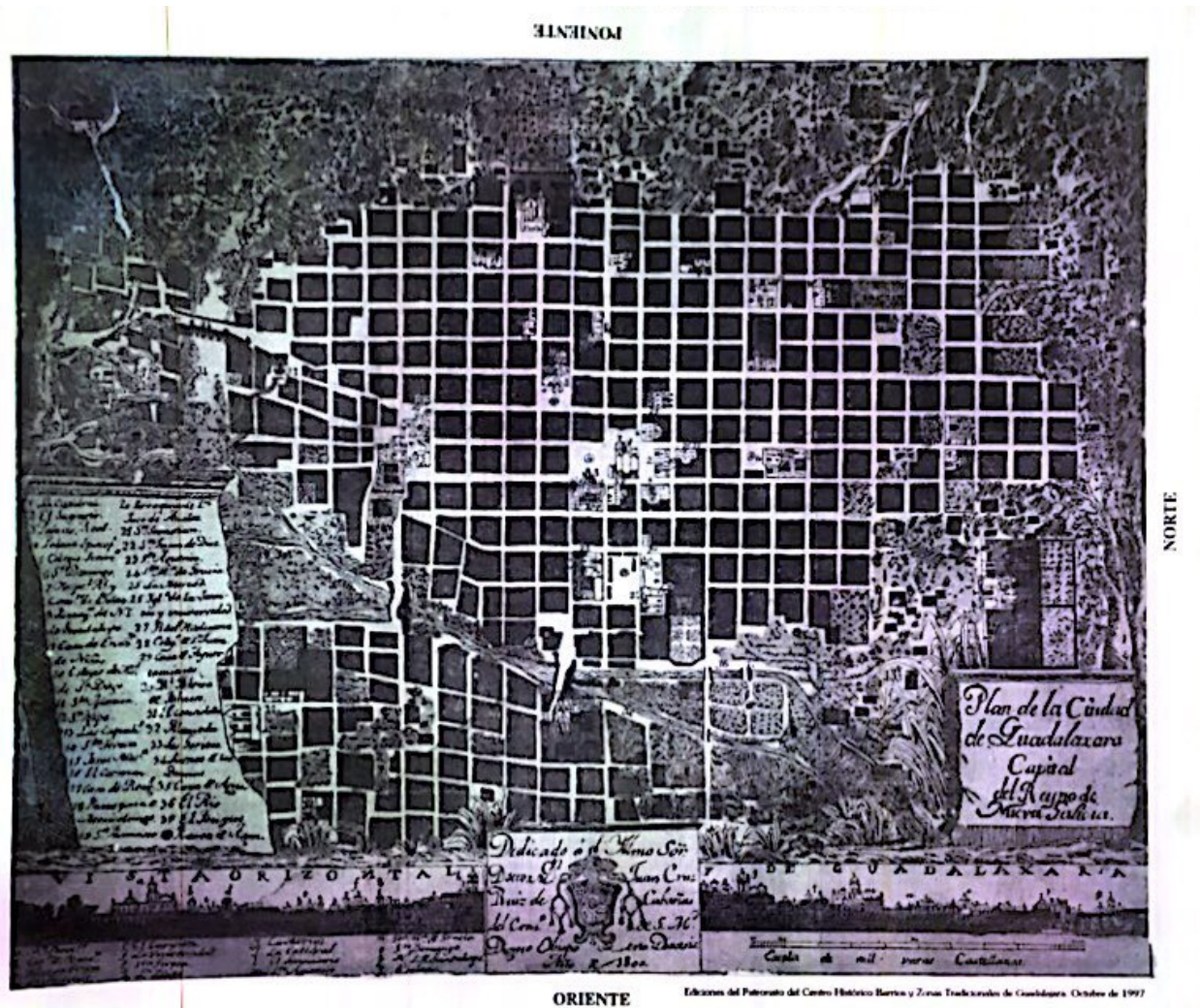
Como antecedente, la historia demuestra que todas las civilizaciones entendían la importancia que tenía el agua para poder asegurar la supervivencia de la especie. Es por ello que todas las tribus ubicaron sus asentamientos cercanos a zonas geográficas con abundancia de agua. Los ríos aportaban agua para el riego, para el consumo y como vía de comunicación (Ximénez, 2019). Este primer mapa muestra los primeros asentamientos de la ciudad de Guadalajara, donde se observa cómo se plasmaron cerca del río de San Juan de Dios. Fuente: Mapoteca Biblioteca ITESO.

Mapa 3. Guadalajara en el año de 1741



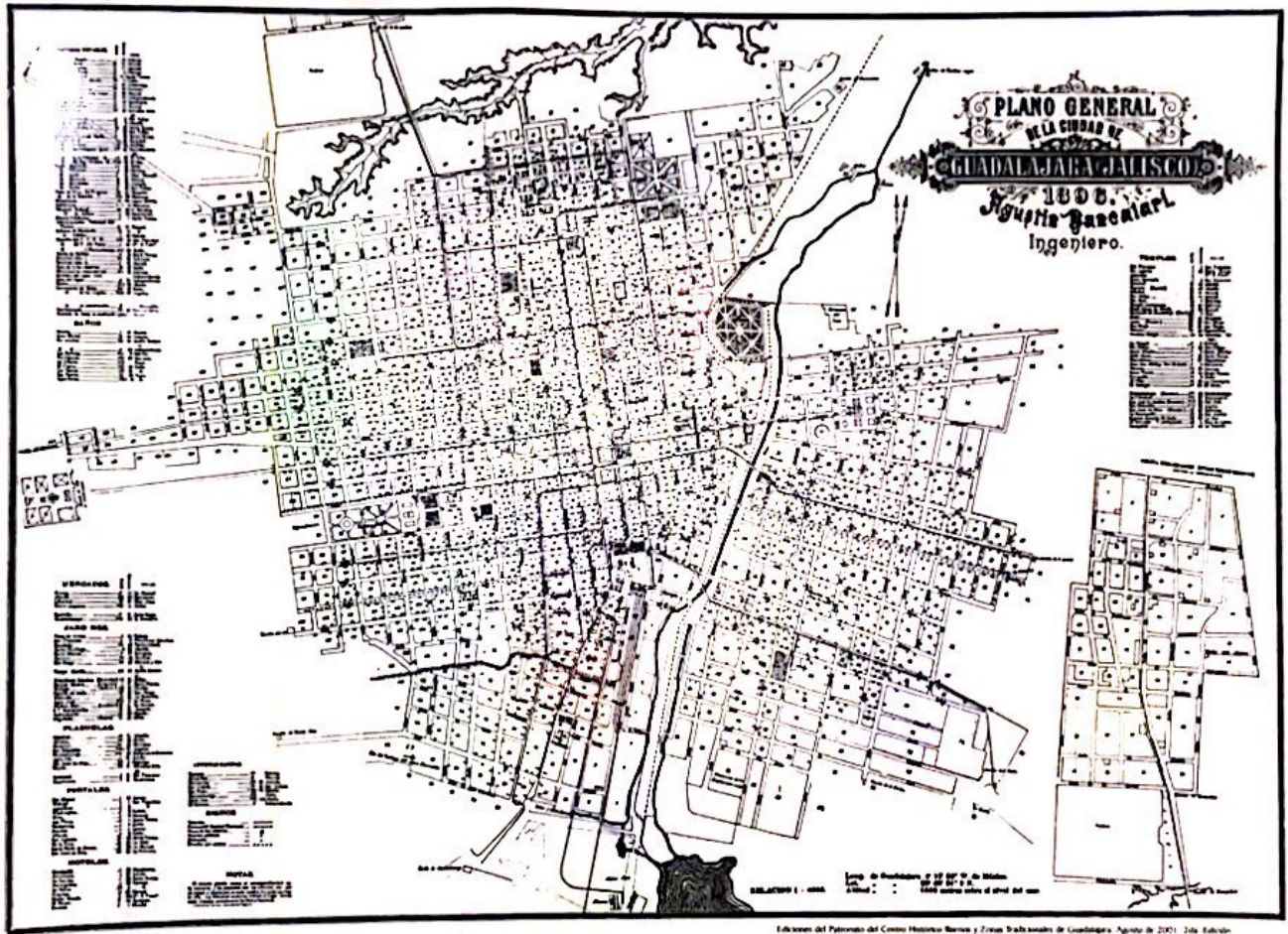
PLANO DE LA CIUDAD DE GUADALAJARA EN EL AÑO DE 1741.

Mapa 4. Guadalajara en el año de 1800



Terminada la guerra de Independencia se proclamó a Jalisco como Estado Libre y Soberano el día 21 de junio de 1823; designando a la ciudad de Guadalajara lugar de residencia de los Poderes Estatales. El 27 de marzo de 1824, en el Plan de División Provisional del Territorio del Estado de Jalisco se dispuso que la ciudad de Guadalajara, además de ser capital de su respectivo departamento, se denominará Capital del Estado, conservando su título de ciudad (Espíritu, 2016). Fuente: Mapoteca Biblioteca ITESO.

Mapa 5. Guadalajara en el año de 1896



Plano de Guadalajara cuatro años antes de que finalizara el siglo XIX. Comprende, hacia el sur, hasta el Hipódromo y la penitenciaría; al oriente, hasta el Convento de las Agustinas; al poniente, hasta el Panteón de Belén; al norte, unas diez cuadras después del río San Juan de Dios. Fuente: Mapoteca Biblioteca ITESO (Bancalari, n.d.).

En 1522 los conquistadores españoles, encabezados por Cristóbal de Olid, comenzaron el proceso de conquista y colonización de los territorios que hoy conforman el estado de Jalisco. En 1530 Nuño Beltrán de Guzmán conquistó la región, entró por La Barca hacia Tonallan, acompañado por 500 soldados españoles y 15 mil indígenas. Decidió llamar Guadalajara a la que sería la capital de la Nueva Galicia, en honor a la ciudad donde nació (Gobierno de Guadalajara, 2019).

La primera fundación de Guadalajara sucedió en 1532 en Nochistlán. La Villa de Guadalajara fue fundada por 42 vecinos, sin embargo, duró poco menos de un año en ese lugar, cuando se decidió trasladarla a otro lugar donde hubiera más agua y mejores condiciones de vida. La segunda fundación de Guadalajara tuvo lugar en Tonalá, donde permanecería aproximadamente dos años. La tercera fundación ocurrió en 1535 en la región de Tlacotán, pero los colonos fueron continuamente atacados por los indígenas de la región, orillándolos a buscar una nueva ubicación para la ciudad. Finalmente, el 14 de febrero de 1542 la ciudad de Guadalajara fue fundada definitivamente en el Valle de Atemajac, sobre el margen del río San Juan de Dios (Gobierno de Guadalajara, 2019).

La Guadalajara del siglo XVI era una ciudad pequeña que se utilizaba como lugar de paso para comerciantes y en ocasiones para viajeros. Durante esta época vivió un notable crecimiento en los aspectos religiosos, culturales y de infraestructura lo que como consecuencia trajo un aumento en la población.

Guadalajara experimenta una mayor urbanización¹ a mediados del siglo XIX, con la parcelación de enormes fincas, atrios y huertos propiedad de las órdenes religiosas, lo que propició la creación de nuevas calles que modificaron la traza original (Piombo, 2015).

¹ Urbanización: la palabra urbanizar presenta dos usos muy difundidos, por un lado hace referencia a la construcción de viviendas que se lleva a cabo en un terreno que ha sido previamente delimitado para tal fin y proveer al mismo de todos aquellos servicios necesarios, luz, gas, teléfono, entre otros, para poder luego ser habitado.

Con las modificaciones urbanas buscaban un giro modernizador que trataba de impulsar la economía nacional con inversiones extranjeras.

Hacia la sexta década del siglo XIX la ciudad pudo recuperar su dinamismo debido a la llegada de numerosos contingentes de extranjeros, especialmente vascos y franceses y de otros países que establecieron industrias textiles principalmente con esto se formaron colonias obreras, lo que cambió la forma de vida de los trabajadores tapatíos (Piombo, 2015).

Para 1885 la ciudad se había extendido hacia el noreste, el barrio de Mezquitán formaba parte ya de la mancha urbana; por el poniente, la destrucción de las huertas conventuales permitió la construcción de nuevos inmuebles del gobierno, como la penitenciaría Escobedo. Se fundaron las primeras colonias, como la Francesa y la Americana, a principios del siglo XX (Piombo, 2015).

Fotografías 1 y 2. Casas de la colonia Francesa



Casas con referencias a la arquitectura francesa en Av. Vallarta, esquina Colonias.

Fuente: Mora, 2016.

Los primeros treinta años del siglo XX se caracterizaron por el dinamismo económico y comercial de la urbe, que se reflejó en el ámbito urbano en la transformación de la estructura reticular con el fin de agilizar el tráfico vehicular y prever el crecimiento de la ciudad. Así, se continuó con la apertura y el ensanchamiento de calles para facilitar la comunicación del centro de la ciudad con los barrios y las colonias periféricas. Los años que siguieron a 1932 se caracterizaron por el impulso que el ayuntamiento recibió del gobierno del estado

para “engrandecer y embellecer la ciudad” mediante acciones concretas que fueron apoyadas de manera entusiasta por la población. Para 1940 la ciudad se extendía sobre un área de 2,620 hectáreas, y tan sólo diez años después había crecido a 4,180 hectáreas, que mostraban una ciudad con calles de ocho a diez metros de ancho que trataban de respetar el trazo en damero; la ciudad albergaba a más de 330,000 habitantes (Piombo, 2015).

En 1982 se decretó el primer Plan de Ordenamiento de la Zona Conurbada de Guadalajara, con lo que se buscaba dar referencia adecuada a las acciones y programas para controlar el uso del suelo, durante el periodo de gobierno de Flavio Romero de Velasco, 1976–1982, cuando se llevó a cabo el proyecto de la Plaza Tapatía, para lo cual se demolieron trece manzanas del Centro Histórico, incluyendo la plaza de toros El Progreso. Esto afectó la perspectiva urbana y la forma de concebir monumentos arquitectónicos como el Hospicio Cabañas, en el remate de la calle Morelos. En su momento se planteó que “esta plaza de época, dará una nueva fisonomía a la belleza tradicional de Guadalajara y rescatará el Hospicio Cabañas” (Orozco, 1988).

El centro histórico de Guadalajara comprendido por el crecimiento de la ciudad hasta 1900 se ha conformado en un contexto que ha sufrido innumerables alteraciones. Éstas se han multiplicado desde los años cincuenta hasta la fecha, lo que ha desencadenado no pocos conflictos. Por ejemplo, los constantes cambios a los usos del suelo dieron pie a la construcción de nuevas edificaciones que dejaron de lado la propuesta arquitectónica de la época virreinal y el Porfiriato con estilos que no responden a su contexto histórico y que, además, muchas de ellas están construidas al margen de los reglamentos. Junto con las constantes demoliciones de edificios con valor patrimonial, este problema permanece latente y ha traído al AMG un enorme cambio a la imagen urbana y a la manera en que se vive la ciudad.

Fotografía 3. Cruz de Plazas



Manzanas demolidas por la construcción de la cruz de plazas. Fuente: Mora, 2016.

Hablando de arquitectura, entiendo por identidad una serie de características que relacionan las construcciones con el lugar donde están y con la época en que se realizaron, de tal manera que al ver alguna de ellas sea posible deducir, adivinar, intuir o leer su ubicación, tanto en su situación geográfica como en su tiempo. — Zohn, 1996.

1.4. Contexto

El Área Metropolitana de Guadalajara está conformada oficialmente por ocho municipios, de los cuales seis son parte de una mancha urbana continua: San Pedro Tlaquepaque, Tonalá, Zapopan, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto y Guadalajara. Los dos municipios externos son Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos.

Los antecedentes del AMG han provocado complicaciones relativas a su crecimiento urbano, ya que a pesar de haber sido planteada en un modelo cartesiano desde su fundación, existieron algunos factores referentes al terreno que no permitieron continuar con esta lógica. Dice Eduardo López Moreno en *La*

cuadrícula que el objetivo fundamental que tuvo la fundación de Guadalajara fue el de conectar de manera funcional la ciudad y el campo, de manera en que el ámbito urbano se articulara con el mundo rural de las regiones inmediatas. Sin embargo, las limitantes topográficas, así como el paso del tiempo y la evolución de la sociedad, exigieron modificaciones al modelo inicial, lo que dio pie a la mancha urbana que conocemos hoy.

La ciudad se ordena y desarrolla en un cuadro topográfico relativamente impreciso. (...) veremos a partir de análisis posteriores como la posibilidad de que las calles fueron trazadas en línea recta estaba determinada en algunas ocasiones por aspectos circunstanciales, por ejemplo, la inexactitud en los aparatos de mediciones.

Es posible afirmar que en su traza fundacional la ciudad se pensó según las necesidades de la época y que probablemente no se tuvo una visión a largo plazo. Sin embargo, actualmente sufrimos los estragos gracias a los nuevos vehículos y los avances tecnológicos que han dado rapidez al desarrollo del AMG. Con esta misma rapidez ha crecido la mancha urbana y, por otro lado, se han desencadenado mayores conflictos como la segregación social, la gentrificación² y la dificultad de contar con infraestructura para tener un sistema vial funcional.

Datos del INEGI reflejan que, de acuerdo con el Censo de Población y Vivienda de 2010, el AMG contaba con 4,434,878 habitantes, y se estimaba que para 2013 serían 4,641,511 distribuidos en los ocho municipios. La densidad poblacional para ese año era de 1,622 habitantes por km² en una superficie de 2,734 km².

El AMG ha sido el centro político y económico del estado y de la región, lo que ofrece algunas ventajas, entre otras, la priorización en proyectos de

² Podemos interpretar el vocablo como elitización o aburguesamiento. Es un fenómeno que sucede cuando un barrio, por sus características, se vuelve atractivo para un sector de ciudadanos, en principio con rentas más elevadas, que lo comienza a rehabilitar, a mudarse a sus edificios, a recuperarlo y en definitiva a modificarlo en su fisonomía urbana (Ortiz, 2016).

urbanización cofinanciado por las autoridades estatales y municipales (Ramírez, 2018).

2. Desarrollo

2.1. Sustento teórico y metodológico

Prud'homme (1995) menciona que desde los setenta se puso en evidencia la fragilidad del modelo de sustitución de importaciones como proceso central del crecimiento económico, y con ello desaparecieron las bases de estabilidad, manifestadas en aspectos como:

1) el déficit público pasó a cumplir el papel de motor del crecimiento, y éste a su vez condujo a un fuerte deterioro de la balanza de pagos;

2) al mismo tiempo que el déficit externo como proporción del PIB aumentaba, sus fuentes tradicionales de financiamiento (la agricultura y los servicios) tendían a agotarse, lo cual obligó a recurrir en forma creciente al endeudamiento externo;

3) el crecimiento se vio interrumpido, por políticas contraccionistas, la inflación y la incertidumbre que éstas propiciaban abrieron la puerta a la especulación y la fuga de divisas;

4) el esfuerzo del Estado por recuperar el crecimiento conducían a agravar los desequilibrios macroeconómicos, en su intento por mantener el modelo en funcionamiento realizó la exportación masiva de petróleo, más cuando se detuvieron, la situación se volvió insostenible y el país entró de lleno en un período de crisis y ajuste estructural.

Mauro Alberto Sánchez Hernández menciona en su tesis doctoral en economía que la corrupción afecta negativamente al desarrollo económico se ha convertido en un lugar común en las discusiones académicas y públicas. Sin embargo, no se ha avanzado tanto en la identificación de las razones precisas de este impacto. Dos trabajos recientes echan luz sobre esas razones al sugerir que la corrupción puede o bien detener las inversiones o que resulten menos productivas. El remedio adecuado depende de cuál de las consecuencias preocupa más a un país.

2.2 Planeación y seguimiento del proyecto

El Gobierno del Estado de Jalisco afirma que la creciente mancha urbana obliga a plantear nuevos retos de coordinación entre los tres órdenes de gobierno que posibiliten la planeación integral del territorio, la gestión eficiente de los servicios públicos y el ejercicio pleno de los derechos de los ciudadanos, elementos indispensables para la gobernabilidad y el desarrollo sustentable de las áreas metropolitanas. En este contexto, la identificación del tamaño del AMG es de fundamental interés para la toma de decisiones, especialmente para los diferentes sectores encargados de diseñar e instrumentar políticas de desarrollo con un referente territorial. Es importante señalar que el AMG no se encuentra exenta de los contrastes que existen en el resto del país, y así como existen áreas de pleno confort, también se encuentran otros en los que impera la desigualdad y la pobreza (Ramírez, 2018). No tener una normativa vigente propicia que no se generen las condiciones para tener vivienda nueva, atractiva y accesible para que la gente regrese a vivir cerca de donde trabaja (Milenio, 2016).

Por otro lado, es de gran importancia comprender que los problemas que enfrenta el AMG en cuanto a planeación urbana no recaen exclusivamente en el gobierno y las instituciones competentes, sino también en los inversionistas, arquitectos y constructores que, en aras de obtener un beneficio económico propio, dejan de lado la conciencia.

El Programa Municipal de Desarrollo Urbano dice que “es urgente promover la movilidad urbana sustentable; la planeación integral del territorio y su ordenamiento; preservar el patrimonio cultural y facilitar la generación de proyectos sustentables” (PMDU, 2018). Sin embargo, podemos afirmar que la planificación ha creado la mala vialidad, falta de infraestructura y segregación en la sociedad. ¿Es culpa del gobierno? Y si no, ¿quiénes son los responsables?

Al planificar se debe seguir un conjunto de reglas o pautas que incorporan valores en la toma de decisiones para conciliar los objetivos de desarrollo económico, justicia social y medio ambiente. Valores que reflejen la responsabilidad, calidad, honestidad, transparencia y la sustentabilidad de los

proyectos de desarrollo, buscando siempre alcanzar a establecer un acuerdo o balance entre los expertos y los ciudadanos.

El artículo 138 del Código Urbano para el Estado de Jalisco establece que los planes y programas de desarrollo urbano deberán ser revisados cada tres años durante el primer año del ejercicio constitucional del Ayuntamiento para valorar su actualización (González, 2009). Sin embargo, además de la ineficiente movilidad, se han presentado proyectos de desarrollo inmobiliario ante la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública (SIOP) del Estado de Jalisco que no cumplen con los procesos de revisión de proyectos. Como un ejemplo de lo anterior, en Tlajomulco se construyeron cientos de desarrollos inmobiliarios sin la infraestructura urbana necesaria para una zona habitacional. De acuerdo con Pablo Vázquez Piombo, “nunca se hizo un plan maestro, apenas planes parciales y da una tristeza absoluta los resultados. Las autoridades han sido muy lentas en su respuesta y lo siguen haciendo” (Vázquez, 2015).

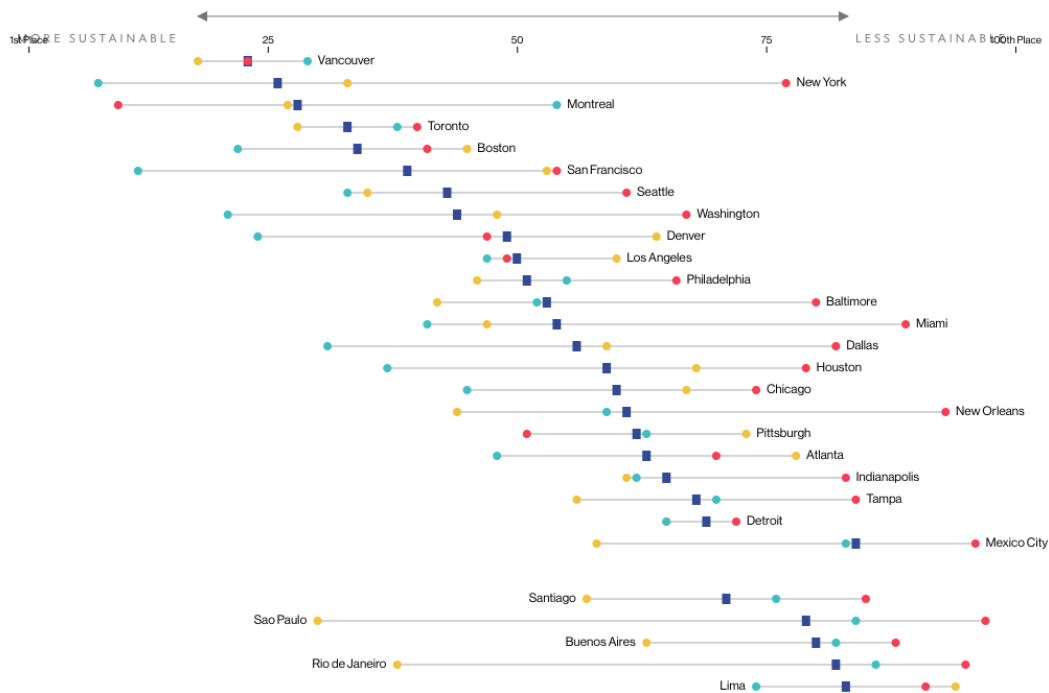
“Ciudades modelo”. Guadalajara en el mundo

Las “ciudades modelo” es un conjunto de ciudades clasificadas con calidad constituida a partir de elementos urbanísticos, prácticas de gestión o de lo que suelen llamarse “soluciones creativas” para los problemas urbanos (Sánchez, 2005). En pocas palabras, una ciudad *chárter* o ciudad modelo es una ciudad en la que su imagen se define por los propios estatutos de la ciudad, más que por las leyes estatales, provinciales, regionales o nacionales en comparación con otras entidades a nivel mundial o nacional. Esta clasificación está basada en:

- Preparación para la vida en comunidad, con la recalificación del diseño urbano y la universalización de servicios
- Garantía de la movilidad y de la accesibilidad a partir de sistemas de transporte público
- Uso y ocupación del suelo junto a una variada estructura funcional
- Valoración de la atractividad urbana a partir de la identidad y calidad ambiental
- Existencia de una base económica sostenible

- Organización funcional y tecnológica para la realización de negocios
- Capacidad de articulación e intercambio de prácticas innovadoras con otras ciudades y comunidades
- Participación comunitaria en las decisiones
- Acuerdos entre el sector público y el privado
- Planificación continuada y transparencia en la gestión

Estos factores son extremadamente importantes para el desarrollo urbano. El AMG tiene un estatus o ranking internacional y uno nacional. Según Innovation Cities Program, Guadalajara se encuentra en la posición número 328 de 500 ciudades a escala internacional. Esta cifra es cuantificada considerando todos los factores que clasifican a una ciudad modelo internacionalmente. El reconocimiento mundial de una ciudad promueve el desarrollo urbano, ya que trae consigo promoción cultural e inversiones económicas que sustentan su desarrollo. El Mercado Internacional de Ciudades es la oferta y demanda de servicios y bienes que una ciudad puede ofrecer a nivel internacional. El AMG tiene una buena reputación mundial, y es la segunda ciudad más importante después de la capital.



Gráfica 1. Ranking internacional de ciudades sustentables en América

Mapa internacional del Índice de Sustentabilidad por ciudades. El mapa indica con azul el nivel de sustentabilidad (izquierda el más sustentable y derecha menos sustentable). Los demás indicadores refieren a los ámbitos: Población (sociedad), Planeta (medio ambiente), Economía (estabilidad económica) en los que la izquierda representa los más sustentables y derecha los menos sustentables. Fuente: NatGeo, 2018 (López, Santamarina & Nowakowski, 2016).

Como se puede observar en la gráfica 1, la Ciudad de México se encuentra en la última posición de “ciudades sustentables y por lo tanto podemos asumir que Guadalajara no cumple con el mínimo para competir con las ciudades más grandes, donde Estados Unidos tiene 19 ciudades dentro de la tabla y México sólo una. Esto no significa que no pueda encontrarse en una posición favorable.

La verdadera pregunta se encuentra en la búsqueda por el título de “ciudad modelo”: ¿Que se ha hecho para poder competir como ciudad?

Existe una preocupación por la estabilidad económica, esto implica buscar la acumulación de capital y construcción de la ciudad, buscando así el desarrollo y la competencia económica.

La ciudad global o ciudad modelo hace referencia aquellas ciudades cuya importancia económica, intercambios y flujos de información, mercancías y personas van más allá de sus espacios físicos alcanzando una influencia mesorregional e internacional. Las relaciones globales han trascendido la geografía de los países, disminuyendo la importancia de las fronteras, creando nuevas formas de interacción espacial y nuevos patrones territoriales. En este ambiente, las “actividades globales” permiten crear interacciones entre territorios no contiguos o distantes y crean “espacios globales”, como es el caso de las comunicaciones, el comercio, los procesos productivos y los flujos financieros que afectan el comportamiento y desempeño de las organizaciones, la ecología social, o la ideología (Scholte, 2000).

Uno de los factores más conocidos es la identidad cultural de una ciudad. Desde luego el ámbito cultural va de la mano con la política actual, en donde ambos trabajan en conjunto para generar el estatus social y son los que reflejan el su estado socio-político. La importancia del posicionamiento de una ciudad es uno de los factores que pueden afectar su desarrollo urbano, esta imagen se ve sesgada tanto positiva como negativamente, dependiendo de las circunstancias, el contexto político y socioeconómico; esto representa un importante factor dentro del “mercado internacional de ciudades”. Ser parte de este mercado refleja grandes beneficios. Dicho esto y reconociendo la importancia de la competencia de una ciudad, podemos entonces empezar a viviseccionar³ la AMG para descubrir o redescubrir cuáles son los factores que detienen el desarrollo urbano.

Antes de esto debemos identificar dónde se encuentra Guadalajara (AMG) en la actualidad. El estado de Jalisco cuenta con 125 municipios, la capital del estado es Guadalajara que conforma con otros siete el Área Metropolitana de Guadalajara (ZMG): Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos.

El AMG se encuentra en la región centro del estado y abarca una superficie de 2,734 km² que representa 3.4% de la geografía de todo el estado. De acuerdo

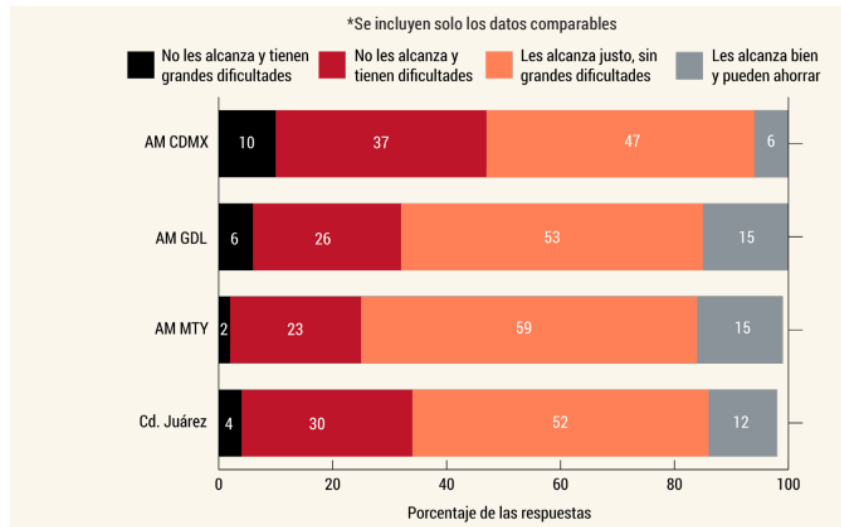
³ Analogía: La vivisección (del latín *vivus* y *sectio*) es la disección de un animal aún vivo. El objetivo es poder observar el funcionamiento de los órganos de dicho animal.

con el INEGI, en 2013 la población de la AMG era de 4.6 millones de personas lo cual representa 60% de la población total de Jalisco.

Comparativa nacional

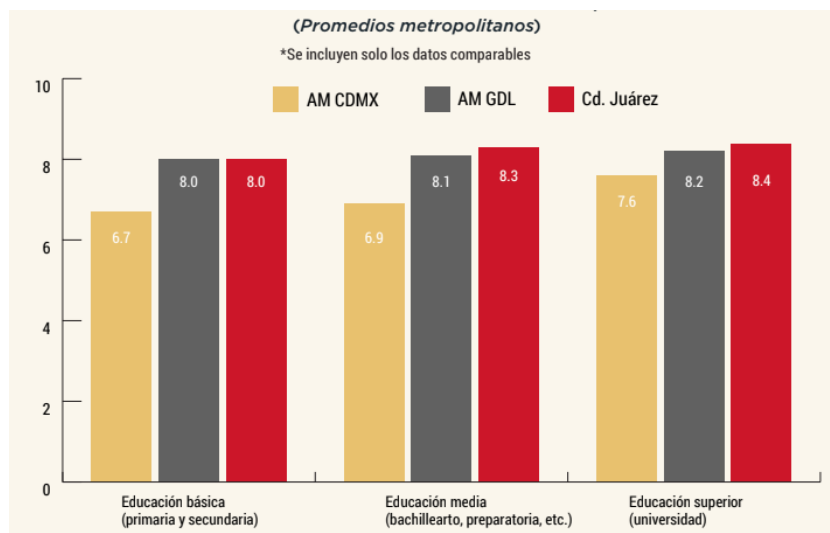
El observatorio Jalisco Cómo Vamos hizo un estudio comparativo entre entidades nacionales, información que sirve para identificar los grados de felicidad en la población al igual que la economía personal, los ingresos, servicios de salud, educación, vivienda, servicios públicos, espacios públicos, seguridad, abuso de autoridad, medio ambiente, desigualdad, gobierno y confianza en instituciones. Estos datos son relevantes en el posicionamiento del AMG como ciudad modelo, ya que, como se mencionó anteriormente, estos factores son vitales para el desarrollo de una ciudad. En comparativa, estos (dependiendo del contexto) pueden favorecer o detener el sustento y desarrollo urbano, y para ello se hace una comparativa y análisis de los mismos, pudiendo así entender ¿por qué México se encuentra en la posición que observamos en la gráfica 1? ¿Qué le falta y qué detiene el desarrollo y promoción del AMG? A continuación se muestran las gráficas con mayor relevancia:

Gráfica 2. Comparativa de ingresos



Gráfica comparativa de ingresos en la que se pregunta: ¿Con el total de ingreso familiar, diría usted que...? En color negro, No les alcanza y tienen grandes dificultades. En rojo, No les alcanza y tienen dificultades. En naranja, Les alcanza justo, sin grandes dificultades. En gris, Les alcanza bien y pueden ahorrar (Foss, 2018).

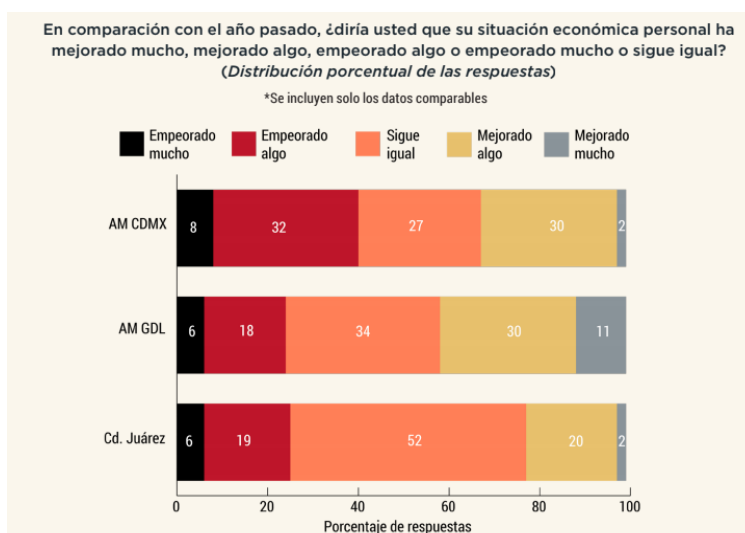
Gráfica 3. Satisfacción en educación



Gráfica que indica el nivel de satisfacción de educación en escala del uno al diez. Se realizó una encuesta con las preguntas: “Si en su familia hay estudiantes de los siguientes niveles educativos: Educación básica (Primaria y Secundaria), Educación media (Bachillerato, Preparatoria), Educación superior (Universidad), por favor diga ¿Qué tan satisfecho está con la calidad de la educación que recibe?”, en donde dorado es el área metropolitana de la Ciudad de México, gris es el área metropolitana de Guadalajara, y rojo es Ciudad Juárez (Foss 2018).

El nivel de educación es uno de los factores más importantes de una ciudad, su porcentaje influye en el posicionamiento y sustento internacional. En el área metropolitana de la ciudad de México en 46% de los hogares hubo estudiantes de educación básica; 25% de educación media y 17% de estudiantes de educación superior. En el AMG las cifras fueron de 45%, 25% y 18%, respectivamente, mientras que en Ciudad Juárez, fueron de 36%, 18% y 17%, respectivamente.

Gráfica 4. Comparativa de economía personal



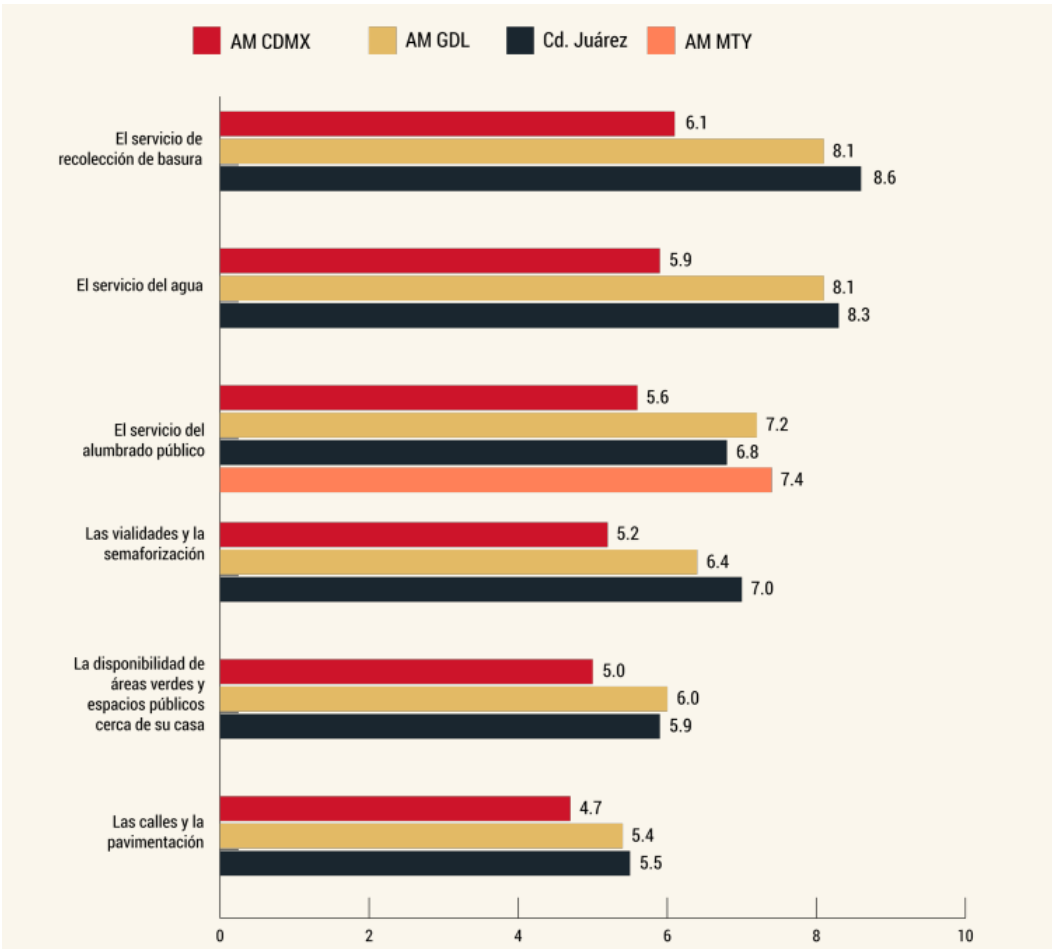
En la gráfica se muestra el resultado de la encuesta que responde la pregunta ¿diría usted que su situación económica personal ha mejorado?. En color gris, mejorado mucho. En amarillo, mejorado algo. En rojo, empeorado algo. En negro, empeorado mucho. En naranja, sigue igual (Foss 2018).

De la mano viene la economía (gráficas 2 y 4). Una de las características más conocidas de la economía mexicana es que es una economía con una alta desigualdad de ingresos. Sabemos que los ingresos de 10% de la población con mayor nivel adquisitivo equivale a casi 40% del total de ingresos en México, mientras que los ingresos de 10% de la sociedad con menor nivel socioeconómico

equivalen sólo a 1.6% del total de ingresos. Por otro lado, el coeficiente de Gini⁴ es de 0.49, siendo éste de los más altos de América Latina. Esto es una pequeña imagen a la situación actual de economía e inversión del país.

Ambos factores son indicadores y temas que pueden afectar la “reputación” de una ciudad, esto se debe a que el nivel educativo y los ingresos por cápita son un factor relevante, como fue mencionado anteriormente en el listado de cualidades para una ciudad modelo. Otro de los factores más importantes son los servicios públicos.

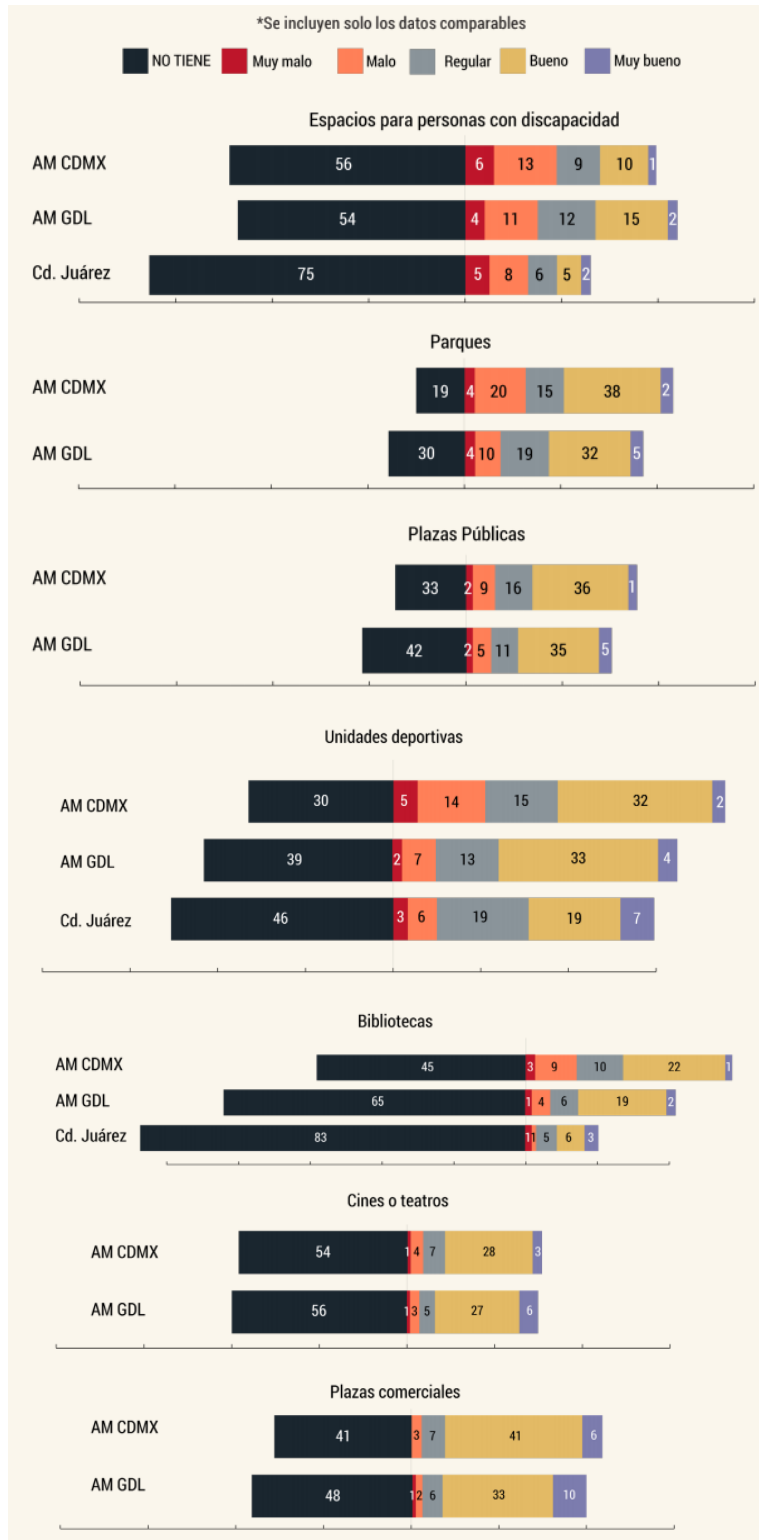
Gráfica 5. Comparativa de Servicios Públicos



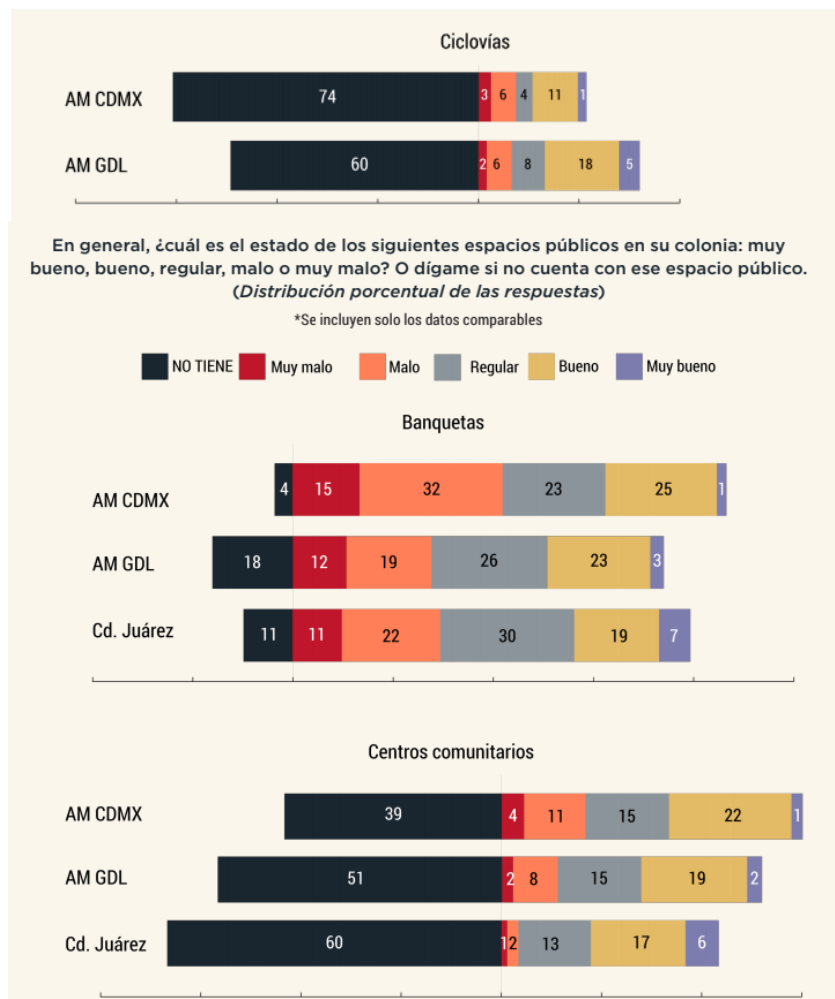
⁴ Se trata de una herramienta analítica que suele emplearse para medir la concentración de ingresos entre los habitantes de una región, en un periodo de tiempo determinado (Torres, 2016)

Gráfica comparativa de servicios del uno al diez, que responde la encuesta ¿Qué tan satisfecho está con la calidad de cada uno de los siguientes servicios públicos? Dividido en: el servicio de recolección de basura, el servicio de agua, el servicio del alumbrado público, las vialidades y la semaforización, la disponibilidad de áreas verdes y espacios públicos, las calles y la pavimentación (Foss 2018).

Gráfica 6. Espacios públicos



Continuación de la Gráfica 6

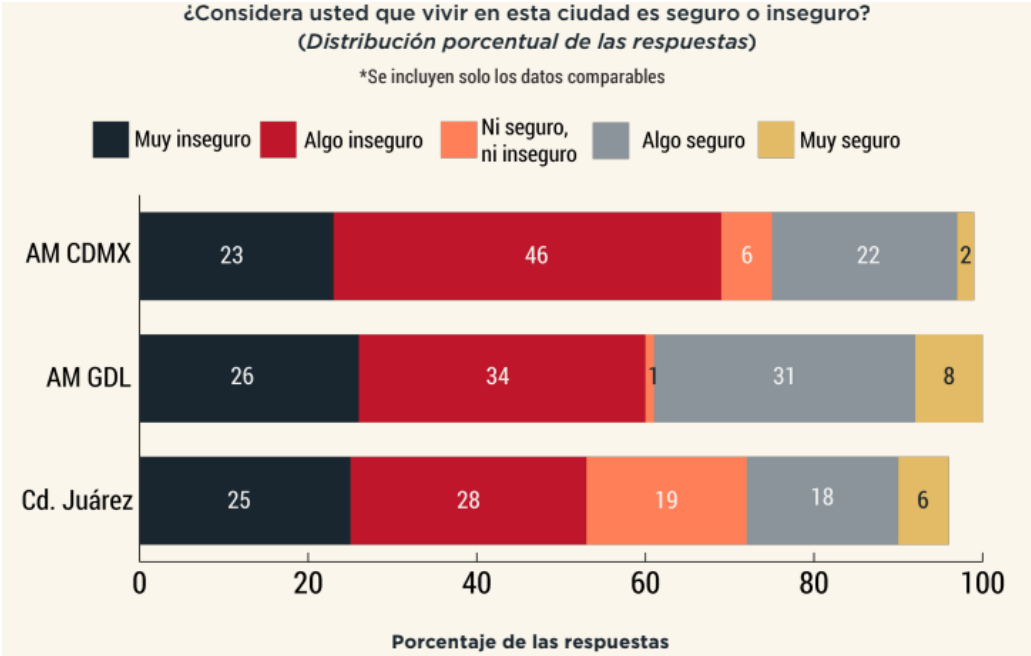


Gráfica 6. Responde a la encuesta entre Área Metropolitana de la Ciudad de México, Área Metropolitana de Guadalajara y Ciudad Juárez. ¿Cuál es el estado de los siguientes espacios públicos en su colonia? Cada una basada en diferentes áreas como: banquetas, centros comunitarios, ciclovías, plazas comerciales, cines o teatros, bibliotecas, unidades deportivas, plazas públicas, parques y espacios para personas con discapacidad. Se pueden observar las diversas carencias del AMG, las cuales engloban el estado deplorable de banquetas, la falta de centros comunitarios y el número preocupante de ciclovías en la ciudad (Foss 2018).

Los servicios públicos y espacios públicos también son de suma importancia, según Xelha Montserrat, Para nosotros, además de un proceso dialéctico, se trata de un proceso de implantación de instituciones por sistemas jurídicos extranjeros, sea por globalización, sea por sociología jurídica como la llamada colonización del saber, la idea resulta de ese choque de intereses que el Estado tiene el deber de equilibrar: el de los usuarios, el del prestador del servicio,

el de la sociedad en general, y el del Estado mismo. En pocas palabras el servicio público es parte del funcionamiento básico de una ciudad, por municipio, se divide la prestación de servicios y está proporciona bienestar a la ciudad en ámbitos de movilidad, luz, agua, drenaje, entre otros servicios básicos para la vida cotidiana. Estos servicios son de extrema importancia para el bienestar y sustento de una ciudad. Dentro de ellos se encuentra la seguridad.

Gráfica 7. Percepción de seguridad



Gráfica siete muestra la encuesta que responde en escala de porcentaje del cero al cien ¿Considera usted que vivir en esta ciudad es seguro o inseguro? En escala del cero al cien, considerando el Área Metropolitana de la Ciudad de México, el Área Metropolitana de Guadalajara y Ciudad Juárez, En donde negro es muy inseguro, rojo es algo inseguro, anaranjado es ni seguro ni inseguro, gris es algo seguro y amarillo es muy seguro (Foss 2018).

Política en el AMG. El neoliberalismo y sus efectos en el desarrollo urbano

El neoliberalismo es un modelo ideológico basado en la competición, a la que identifica como principio de progreso y condición de la libertad individual. Por ello, se opone frontalmente a las dinámicas de solidaridad y apoyo mutuo, a las que considera manifestaciones irracionales que se alejan de la búsqueda del beneficio propio.

—De Rivera, 2017.

Es importante comprender el régimen político actual del país para lograr contextualizar factores como la economía y el desarrollo social.

El neoliberalismo nace después de la Segunda Guerra Mundial en el oeste de Europa y Norteamérica como una vehemente reacción teórica y política contra el intervencionismo de Estado y contra el Estado de bienestar. Todo cambió desde el nacimiento de la gran crisis del modelo económico de posguerra ocurrida en 1974. Los países capitalistas desarrollados entraron en una profunda recesión. Por primera vez se combinaron una baja tasa de crecimiento y una elevada inflación, dando lugar a la estanflación⁵ (Harvey 2007).

La consecuencia con mayor alcance fue el impacto del “shock” sobre la deuda de los países periféricos, que había aumentado, entre otras cosas, por el agotamiento del modelo de industrialización y la urgencia de la banca por colocar los petrodólares. El resultado fue la crisis global de la deuda, anunciada dramáticamente por el caso mexicano. En los años siguientes el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional (FMI) participan en la renegociación de la deuda de la mayoría de los países del sur. En todos los casos, la ayuda estaba condicionada por la adopción de lo que se conoce como Programas de Ajuste Estructural, que básicamente imponían el programa neoliberal: disminución del gasto público, reducción del déficit, control de la inflación, privatización de activos públicos, apertura comercial (Escalante, 2015).

El impacto del triunfo neoliberal en Europa del Este se hizo sentir en otras partes del globo, particularmente en América Latina. Ésta es la tercera gran región de experimentación de las políticas neoliberales. De hecho, aún cuando en ciertos países de Europa oriental se aplicaron algunas privatizaciones masivas después de las de los países de la OCDE, el continente latinoamericano ha sido el epicentro de la primera experiencia neoliberal aplicada de forma sistemática (Harvey 2007).

⁵ La estanflación es ejemplo de falta de eficiencia en los mercados, las políticas o ambos (OBS Business School).

El desarrollo del neoliberalismo en México

En el caso de México el neoliberalismo se inicia con la ruptura del modelo prevaleciente por las últimas tres décadas de 1952 a 1982 con el gobierno de De la Madrid: el modelo de crecimiento económico, *sustitución de importaciones*, *desarrollo hacia adentro y economía mixta*. Desde la década de los años cuarenta, la estrategia de desarrollo en México, se sustentó en la protección del mercado interno, a través de barreras arancelarias y no arancelarias que mantuvieron al aparato productivo virtualmente aislado de la competencia internacional. El Estado, desempeñó un importante papel, al asumir un alto grado de intervencionismo y regulación de la actividad económica. Tomando en cuenta que la legalidad de una ciudad está basada en la política, es necesario saber bajo qué régimen o ideales se rige. Dicho esto, resulta fundamental destacar que la historiografía del urbanismo moderno ha evidenciado un carácter reformista y social (Gaja i Díaz, 2015).

Es importante saber cuándo se generó el cambio del desarrollo urbano y es precisamente con el presidente Miguel de la Madrid. En 1983 se aprobó la Ley de Planeación y con ella se definió el Sistema Nacional de Planeación Democrática, con el propósito de sistematizar la práctica de esta disciplina en los estados y los municipios así como legitimar la participación de la sociedad en los procesos de toma de decisiones, a través de los Comités de Planeación del Desarrollo tanto estatal (Coplade) como municipal (Copladem). Esta ley establecía también una jerarquía de los instrumentos al dejar reservado el nombre de plan para el documento rector que acotaba las acciones durante un periodo constitucional del gobernador y del presidente municipal y normaba la obligatoriedad para que el ejecutivo estatal y los ayuntamientos elaboraran en el seno del Coplade o Copladem su respectivo plan en un periodo determinado. Finalmente enmarcaba las relaciones entre los poderes para la coordinación de planes, programas y proyectos.

Durante la administración de Carlos Salinas de Gortari se consolidó la participación social en la toma de decisiones y se reorientó la planeación sobre todo en el plano nacional, con la fusión de la Secretaría de Programación y

Presupuesto (SPP) y la Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología (Sedue), para crear la Secretaría de Desarrollo Social, y posteriormente establecer los Consejos de Desarrollo Social Municipal con el fin de integrar la participación de representantes de la sociedad organizada, en la distribución de recursos para obras y acciones en localidades urbano–marginadas.

En el periodo de Ernesto Zedillo (1994–2000) se desarrolló la planeación institucional a través del Programa para la Modernización de la Administración Pública 1995–2000 (Propam). Si bien esta iniciativa significó el rediseño de planes y proyectos, el establecimiento de indicadores y metas así como nuevas formas de diagnóstico más sintéticas (técnica de fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, FODA) se incorporó la rendición de cuentas y la transparencia como parte de los instrumentos rectores de la planeación, también representó el inicio de la planeación estratégica en las instituciones, que posteriormente se incorporó a los planes territoriales y urbanos. En materia de planeación urbana específicamente, se impulsó el “Programa 100 ciudades” derivado del Programa Nacional de Desarrollo Urbano 1995–2000 con el objetivo de garantizar la continuidad del desarrollo urbano ordenado en 116 ciudades medias y pequeñas, que junto con las cuatro zonas metropolitanas que se reconocían en ese periodo, concentraban más de 32 millones de habitantes, más de la mitad de la población en 2000 (Instituto de Investigaciones Jurídicas, 2010).

Con la administración de Vicente Fox la planeación regional recuperó importancia a través de la Oficina de la Presidencia del Ejecutivo Federal, que tenía el propósito de consensuar macroproyectos en beneficio de varios estados y la constitución de fideicomisos para su financiamiento estatal y federal; a través de éstos se impulsaron seis regiones y sus respectivos planes de desarrollo, y entre los temas prioritarios de las agendas se encontraba el desarrollo urbano y el sistema de ciudades.

A lo largo de los últimos 36 años la planeación ha tenido diversas orientaciones que han respondido principalmente a cuestionamientos sobre sus ámbitos de responsabilidad, su efectividad, sus mecanismos de formulación, seguimiento, control y evaluación, así como sobre su temporalidad; por ello, es

necesario hacer una revisión sobre su enfoque de la planeación urbana que permita hacer un ajuste de los principios, niveles, propósitos y en general sus conceptos, lo cual haga pertinente, efectiva, de vanguardia y sobre todo que agregue valor a sus procesos, ciudades y beneficiarios.

Es importante reconocer el problema actual y saber identificar su influencia en el desarrollo de una ciudad; aquí es donde la corriente política se fusiona con el desarrollo urbano. “El urbanismo neoliberal” es la actualidad y el resultado de este cambio; es básicamente la corriente política actual en conjunto con el desarrollo urbano de una ciudad, es una manifestación más de la transformación del modelo económico (por ende del cambio ideológico y social) como respuesta frente a márgenes decrecientes de beneficio. La aplicación del neoliberalismo al urbanismo puede concretarse en cuatro principios clave: desregularización, flexibilización, competitividad y privatización (Gaja i Díaz, 2015). Con esto es posible identificar, de manera positiva o negativa, los aspectos que merman el desarrollo urbano.

Desregularización y flexibilización urbana

La desregularización es el proceso de reducir o eliminar las normas que controlan una actividad económica con el fin de que sean las fuerzas de mercado las que determinen el equilibrio entre oferta y demanda. Se basa en la idea de que el mercado es el mecanismo más eficiente para asignar recursos, por lo que se deberían eliminar las barreras a la entrada o salida y otras restricciones a la competencia (De Rivera, 2017), en donde la desregularización sería la modificación constante de la ley para integrar nuevas leyes que con la ayuda de la flexibilización se permitirá extender los límites de una ley hasta donde se desee, dejando así la legalidad del todo un poco más “libre”. En conjunto ambas presentan un posible avance a algunas leyes retrógradas que se tienen en el país y debido a la corrupción estas presentan un problema mayor al desarrollo urbano.

Las desventajas vitales son:

- El proceso regulatorio es costoso: regular y reestructurar implica incurrir en altos costos de tiempo y recursos. Por ejemplo: tener un equipo de

economistas que estudie el mercado, desarrollar y aplicar la normativa, fiscalizar y sancionar.

- La regulación puede tener consecuencias indeseables: no importa cuán capacitados sean los reguladores, las relaciones en los mercados son complejas por lo que la regulación puede tener consecuencias insospechadas. Por ejemplo la regulación del precio de un producto puede reducir su oferta y perjudicar a los consumidores.
- No genera incentivos a la eficiencia o innovación: las empresas reguladas que no enfrentan competencia no cuentan con incentivos a la eficiencia o innovación. Cuando las empresas están protegidas de la competencia no enfrentan los verdaderos costos de su baja productividad o derroche de recursos.
- No se ajusta a entornos dinámicos: la regulación puede retrasar el necesario ajuste de las empresas a los cambios en el mercado ya sean tecnológicos, de demanda u otros. La regulación puede introducir rigidez y falta de adaptación (De Rivera, 2017).

En Guadalajara la desregularización y flexibilización de las normas del desarrollo urbano se ven reflejadas en áreas como la vivienda económica, espacio público, transporte, crecimiento y desarrollo urbano. De la mano de éstas vienen la competitividad y la privatización, factores que en cierta forma pueden beneficiar a una ciudad, aunque no debería omitirse el hecho de que, según su contexto, pudieran perjudicarla.

Competitividad y privatización

La competitividad urbana se refiere al grado en el cual una ciudad, zona metropolitana o región urbana, en comparación con otras ciudades en competencia, es capaz de atraer inversiones productivas que se traduce en generación de empleos e incremento de los ingresos, al tiempo que acrecienta y consolida eventos culturales, atractivos de recreación, cohesión social,

gobernanza y un medio ambiente adecuado para la población residente (Global Urban Competitiveness Project, 2005).

Guadalajara se encuentra en una posición favorable, es una de las ciudades más importantes de México, la expectativa y la responsabilidad con la que carga es alta, pero el índice de competitividad puede verse afectado por los factores mencionados anteriormente.

Tomando en cuenta los factores que sugiere el profesor Lain Begg (1999) podemos definir los siguientes puntos basados en las necesidades del AMG para ser una ciudad más competitiva:

- Índice de desempleo y salarios
- Producción de bienes y servicios
- Sustentabilidad
- Alta elasticidad–ingreso de la demanda
- Crecimiento económico en relación con el comportamiento del mercado laboral
- Escolaridad
- Desarrollo urbano
- Materia prima y ubicación geográfica
- Calidad de vida

Las formas más significativas provienen de las inversiones privadas en fondos públicos, mercado interior y demanda local, capital humano, poder político y eventos de alto nivel (como las Olimpiadas y torneos de soccer). Michael Porter establece que las razones por las que una ciudad alcanza un éxito competitivo quedan comprendidas dentro de las mismas consideraciones incorporadas en su diamante de cuatro aristas:

1. Condiciones de los factores (entre otros, mano de obra, capital, infraestructura y recursos como tierra y agua).
2. Condiciones de la demanda (entre otras, complejidad de la demanda, clientes exigentes, anticipación de las necesidades de éstos).

3. Industrias relacionadas y que se apoyan (facilita la comunicación y la promoción de ideas e innovaciones entre éstas).
4. Estrategia y estructura de las firmas y la rivalidad entre éstas (la manera en que se crean, organizan y administran las firmas, así como la rivalidad entre éstas, redundan en la productividad e innovación) (Porter, 1991).

La privatización es un mecanismo existente en la economía, mediante el cual el gobierno hace que una industria o una actividad deje de formar parte del ámbito público, siendo transferidas o traspasadas por el Estado hacia empresas u organizaciones privadas.

A menudo suele relacionarse el concepto de privatización con herramientas de mejora de la competencia, que ayudan a las empresas a mejorar su estructura de costes, permitiendo que los productos puedan tener mayor calidad y a precios menores, favoreciendo al consumidor. Dado que la privatización reduce la participación del Estado en la economía, se identifica con políticas capitalistas. Esta herramienta es opuesta a la nacionalización⁶ (Sánchez Galán, n.d.).

Con esto se puede entender que el urbanismo neoliberal habla de competencia entre ciudades (ciudades modelo), que funcionen como empresas, que generen eficiencia (privatización) en la prestación de servicios. Estas propuestas tienen en común la captación de plusvalías generadas desde el ámbito público, el abandono de las políticas progresivas en beneficio de la creación de condiciones para la aportación, apropiación privada y plusvalías en el proceso de creación y transformación de la ciudad.

Métodos de privatización:

- Venta de empresas anteriormente estatales a agentes privados.

⁶ Nacionalización: es el proceso mediante el cual el Estado pasa a ser propietario o controlador de bienes o actividades que pertenecían al ámbito privado. Véase en: <https://economipedia.com/definiciones/nacionalizacion.html>

- Transferir funciones de administración de bienes y servicios públicos, los cuales no se convierten en propietarios de los mismos pero sí que pueden ocuparse de su explotación durante un determinado periodo. Se hace a través de concursos públicos, habitualmente.
- Privatización parcial, en la que el Estado compra determinados servicios a empresas privadas para no tener que realizarlos por sí mismo.

Al entender estos conceptos (desregularización, flexibilización, privatización y competitividad) podemos identificar algunos casos que detienen el desarrollo urbano, conflictos que actualmente afectan al AMG. Uno de ellos es que el municipio de Guadalajara se conforma de siete zonas, entre ellas, el Centro Histórico, en el cual es más evidente el despoblamiento, consecuencia de una caída en la inversión inmobiliaria, escasa generación de empleo e ingresos de alta remuneración, carencia de servicios públicos, el estrangulamiento de las vialidades, debido a sus rutas de transporte público y el envejecimiento de sus edificios. Sin embargo, otra razón por la que el Centro Histórico se está despoblando es porque ahí se han autorizado la mayor cantidad de giros restringidos, como bares, cantinas o tabledance en los que se consumen bebidas alcohólicas (sin licencia), generan contaminación auditiva y no tienen espacios para estacionar los vehículos de sus clientes. Esto ha provocado que los vecinos abandonen el centro histórico de la ciudad paulatinamente (Jiménez, García, 2014).

El Programa Municipal de Desarrollo Urbano de Guadalajara es el marco estratégico que guiará el desarrollo urbano del municipio; lamentablemente, estos programas, en la práctica, se quedan archivados. Su mal diseño no asigna funcionarios ni dependencias responsables de aplicarlos.

Otro de los problemas que ha generado la mala aplicación de la norma para el desarrollo urbano es la deforestación de extensas áreas verdes luego pasan a convertirse en zonas comerciales, habitacionales o de infraestructura urbana. Datos del INEGI obtenidos en 2014 reflejan que Guadalajara contaba con 2.5 cuadrados de áreas verdes por habitante, otros municipios de la AMG, como Zapopan cuenta con 4.8 m² /hh o Tlajomulco de Zúñiga que tiene 8.5 m² /hh.

Como consecuencia de la falta de áreas verdes y del parque vehicular, la contaminación del aire se ha deteriorado en los últimos años. En 2007, por ejemplo, el Índice Metropolitano de la Calidad del Aire (Imecas) era de 9.2 y en 2011 se incrementó a 110.

Éstos son sólo algunos indicadores asociados a la aplicación de las leyes y reglamentos que deben emplear los funcionarios públicos municipales. El diagnóstico del Programa Municipal de desarrollo Urbano reconoce una serie de problemas como:

- Un proceso de expansión urbana inmoderado bajo un modelo horizontal no sustentable.
- El surgimiento de múltiples polos de actividad económica en la conurbación.
- El agotamiento y deterioro de las redes de infraestructura, servicios públicos y del sistema vial.
- Una modernización urbana desordenada, impulsada por políticas de corto plazo que no favorecieron la articulación ni la armonía del entramado territorial. La zonificación restrictiva y las limitaciones a la densidad frenaron las inversiones en el municipio.
- La construcción de una estructura urbana supramunicipal que hoy resulta insostenible y que afecta negativamente la competitividad territorial del municipio y su metrópoli.

A partir de estos puntos se pueden dictaminar algunas de las ineficiencias que detienen el desarrollo urbano del AMG en áreas clave que sirven para el sustento internacional tanto como en su promoción nacional.

La movilidad como un factor clave para el desarrollo urbano

Con el extenso y constante crecimiento de viviendas verticales en el AMG se han desarrollado nuevos problemas que afectan el desarrollo urbano. La gentrificación es el fenómeno que, con el deseo de restablecer un territorio y darle plusvalía, termina por desplazar a la gente hacia la periferia de la ciudad, alejándose de los servicios básicos, lugares de empleo y actividades. Esto termina por causar mayor

afluencia vehicular en las vías principales de comunicación y la saturación del transporte público, que además es deficiente.

En búsqueda de una solución a estos conflictos existe una metodología a través de la cual, se puede realizar un mapeo con el que se identifiquen puntualmente cada uno de los “actores” que influyen en un sistema de movilidad deficiente. Este planteamiento representa la relación que tienen ellos con un servicio (como puede ser el transporte público) y su contexto.

En una mesa de trabajo a la que asistimos que fue realizada por el ayuntamiento de Zapopan e integrada por arquitectos, urbanistas y trabajadores de gobierno, se abrió un diálogo utilizando la metodología anteriormente mencionada (definir metodología). Posteriormente se seleccionaron las ideas que la mayoría consideró trascendente y factible. Posteriormente se hizo una relación de los factores y se fueron descartando ideas. A continuación hablaremos sobre algunas de las propuestas e ideas que podrían ser de gran ayuda para la mejora de la movilidad en el AMG.

Uno de los grandes problemas del AMG son las leyes, ya que son claras pero obsoletas. Se debería realizar una actualización rigurosa a las leyes de movilidad y urbanización tomando en cuenta los conflictos que aquejan a la ciudad actualmente.

Otro de los grandes conflictos relacionados con el desarrollo urbano y el tránsito es el crecimiento del parque vehicular. Sólo en Guadalajara el promedio es de un automóvil por cada dos personas, número que se ha disparado desde el año 2000 y que resulta alarmante para el deterioro ambiental. Mientras en el año 2000 había 848 mil 533 autos, para 2017 el número se disparó a dos millones 328 mil 262. Esto revela que durante ese periodo en promedio entraron en circulación poco más de 87 mil automóviles cada año. El gran salto se dio a partir de 2001, pues en apenas 12 meses la cifra de vehículos creció 21% (2002 cerró con 241 mil 883 unidades más) (El Informador, 2018).

Por otro lado, el gobierno se ha visto muy laxo en implementar nuevas medidas al respecto, las opciones adicionales al transporte privado son escasas y en muchas ocasiones nacen de la iniciativa privada, como Uber o CarPooling.

Sólo destacan el Macrobus, que fue inaugurado en marzo de 2009, mientras que en este sexenio sobresalen MiBici, que inició operaciones en diciembre del 2014, los 142 kilómetros de ciclovías y la expansión de las estaciones del Tren Ligero. Estas son algunas de las razones que contribuyen a la expansión vehicular (El Informador, 2018).

Hablando en términos generales, varios arquitectos se han planteado la misma pregunta para lograr una buena planeación de una ciudad. Camilo Sitte en su libro *City Planning According to Artistic Principles* dice que la buena planificación es aquella que está pensada en función del auto y los peatones, principalmente la funcionalidad del automóvil (Sitte, 1889).

Por otro lado, el arquitecto Ebenezer Howard, creador de la reconocida *Ciudad jardín* que ha sido una influencia en el mundo, su solución fue tomar la enérgica vida de la ciudad, combinada con la belleza del campo: “Town and country must be married” (el campo y la ciudad deben ser unidas) (Howard, 1898). “La sociedad humana y la belleza de la naturaleza están destinadas a ser disfrutadas juntas. Los dos imanes deben hacerse uno. Como el hombre y la mujer, por sus variados dones y facultades, se complementan entre sí”, dijo Howard (1898).

El espacio público y su papel fundamental en la ciudad

El AMG se ha caracterizado por ver nacer a grandes personalidades del mundo de la arquitectura, entre ellos encontramos a arquitectos destacados como Ignacio Díaz Morales, Julio de la Peña, Alejandro Zohn y el ganador del premio Pritzker, Luis Barragán. Éstos mantuvieron durante su carrera un enfoque social del cual plantearon la manera en la que se debería diseñar una ciudad para aportar un beneficio. Como ejemplo está la colonia Jardines del Bosque.

Ésta es una de las colonias características del AMG cuyo diseño y planteamiento fueron concretados por el arquitecto Luis Barragán, la cual fue pensada completamente para la sociedad y sin dejar de lado su contexto económico e incluso político. En Jardines del Bosque podemos destacar la presencia de un generoso espacio público, en el cual encontramos el parque lineal

de La Arboleda, el templo Calvario, lo que en algún momento fuera el arbolado del Pájaro Amarillo de Mathias Goeritz y el Parque de las Estrellas. Hasta la fecha es difícil encontrar una colonia que haya sido pensada de la manera en que lo hizo Luis Barragán para Jardines del Bosque.

Fotografías: El Calvario y arbolado de pájaro amarillo



Jardines del Bosque colonia planeada por el Arq. Luis Barragán Fuente: Palomar, 2017

El arquitecto Ricardo Agraz se desempeñó hasta el año 2018 como director de proyectos en el área de espacio público, durante su gestión, se realizaron diversas intervenciones para mejorar el estado de algunas áreas que se encontraban ya en el olvido y con un grave deterioro. Además de esto, se optó por reactivar espacios que además de estar inutilizados se estaban dirigiendo al abandono. Hablando de Jardines del Bosque, en 2018 se concluyó un proyecto de rehabilitación para el Parque de las Estrellas. Este espacio es de gran importancia ya que cuenta con más de 450 especies de árboles, los cuales han sido plantados por los vecinos a través de los años (El Informador).

En este caso vemos la importancia que tienen los usuarios en la planeación de la ciudad. Podemos asegurar que es la pieza clave para un correcto desarrollo urbano. Pensemos ahora, si el AMG tiene ejemplos tan exitosos y valiosos, ¿qué la ha conducido a seguir las prácticas fallidas que la aquejan hoy en día?

Algunas respuestas a esta pregunta las podrían tener Josep María Montaner y Zaida Muxí en su libro *Arquitectura y política*, en el cual se analizan diversos factores que influyen en el comportamiento de una ciudad desde su planeación. Por otro lado, también plantean algunos casos en los cuales ya se

tomaron medidas y se ha optado por un replanteamiento urbano. Tres ejemplos claros a analizar son Curitiba, Seúl y Bogotá. A continuación se hace referencia a cada uno de estos tres ejemplos y se analizará la posible aplicación de las estrategias para el AMG.

Ciudades modelo

Curitiba, la apuesta por el espacio público

Fundada en 1693, Curitiba es una ciudad que comenzaba ya a sufrir los estragos de la mala planeación urbana hacia la mitad del siglo XX. Es por eso que a partir de 1965 se planteó un plan para devolver la ciudad a las personas y convertirse en una metrópoli sostenible y ecológica. Como primera estrategia (y un poco a la inversa del AMG) en Curitiba se optó por cambiar de un crecimiento radial a un crecimiento con ejes estructurados, cuya lógica es incuestionable. Tener calles en dos sentidos (norte a sur y oriente a poniente) es uno de los planteamientos más lógicos para el desarrollo urbano, sin embargo, en el AMG esto se dejó de respetar desde la construcción de las nuevas colonias (Colinas de San Javier, Jardines del Bosque, etc). Esta solución indujo el crecimiento y densificación lineales de la ciudad y ayudó al descongestionamiento vial, facilitando a su vez el flujo al transporte público.

Por otro lado, con el propósito de generar una ciudad ecológica se optó por reducir espacio a las vialidades principales y reemplazarlas por espacios verdes destinados al uso recreativo de la sociedad. A continuación podemos ver cómo los andadores peatonales pueden funcionar incluso para dar una mejor imagen urbana a la ciudad.

A pesar de ser una ciudad relativamente joven, Curitiba ya se puede considerar un parteaguas en el desarrollo urbano en el mundo globalizado en que vivimos. El sistema de transporte público ha sido exitoso y, nuevamente, el sistema lineal con el que se desarrolló ha funcionado para que la ciudad se pueda recorrer de punta a punta en veinte minutos. El logro fundamental de Curitiba ha

sido la transformación total en la mentalidad de sus habitantes, y es que se ha promovido aumentar la conciencia de la ciudadanía en cuestiones de ecología.

Finalmente, cabe señalar que ha sido criticado el hecho de que se hayan construido hasta el momento más parques que viviendas sociales, aunque esto ha favorecido la reducción de la delincuencia y ha aumentado la convivencia entre las personas de todos los estratos sociales (Montaner, 2011).

Seúl, un gran cambio en un lapso temporal muy corto.

Históricamente, Seúl ha tenido un desarrollo urbano muy importante. Después de la guerra, durante la cual la ciudad se vio severamente afectada, llegó una crisis económica que la llevó a la quiebra. Como respuesta a la creciente crisis y sin contar en muchas ocasiones con la opinión popular, se realizaron importantes reformas que centralizaron el desarrollo político, económico, social y cultural de Corea del Sur. En principio, el proceso a través del cual Seúl inició su nueva expansión territorial generó preocupación por los posibles daños que empezaba a causar en el medio ambiente, aunque gradualmente este factor fue revalorado.

La evolución urbana de Seúl que mayor trascendencia tuvo hasta llegar a lo que es hoy partió de la década de los años sesenta. Desde entonces el desarrollo que ha tenido la metrópoli surcoreana ha sido muy veloz. Es importante destacar que, al igual que Guadalajara, Seúl empezó la urbanización a las orillas de un río, el Han.

Durante la dictadura de Park Chung Hee (1961–1979) se optó por generar un corredor verde perimetral para limitar el crecimiento de la mancha urbana. Esta estrategia no tuvo resultados, ya que el índice de población continuó aumentando considerablemente, lo que forzó el desplazamiento de la población hacia los exteriores de la ciudad. En 1970 se optó por construir una línea de metro y algunos túneles que pudieran satisfacer la demanda de tránsito que exigía la expansión de la ciudad.

En un marco temporal que abarca aproximadamente los años 1972 a 1985 se llevó a cabo la construcción de edificios habitacionales a mayor escala. Menciona Beatriz Sarabia que específicamente dos distritos fueron los más

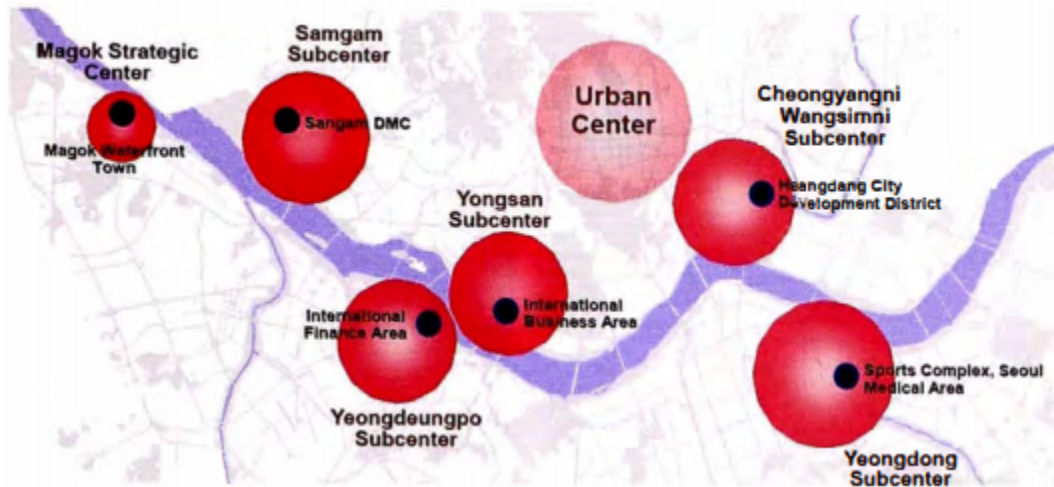
desarrollados en este ámbito: Gangnam y Yeouido. Estos dos son actualmente la mayor potencia comercial de Seúl. La influencia para el diseño urbano de Seúl nace principalmente en Estados Unidos, donde el uso del automóvil representaba un enorme riesgo para el tráfico y el medio ambiente; por otro lado, la gentrificación comenzó a aumentar debido a que la gente ya no podía pagar las viviendas y tenían que ser desplazados.

Las industrias fueron localizadas estratégicamente en sectores muy específicos de la ciudad. Por ejemplo, en Ulsan se encuentra la fábrica de Hyundai. Ésta cuenta con su propio puerto de embarque, lo que logró facilitar y mitigar ciertos problemas de transporte a través de la ciudad. También en estas áreas se dieron facilidades para el transporte.

Al comienzo de los años noventa el tráfico vehicular ya era un problema grave e insostenible. En consecuencia y atendiendo a la fuerte preocupación de la ciudadanía, en 1995 se puso en marcha una estrategia para incorporar el modelo BTR de carril exclusivo para el transporte público, así como la apertura de una nueva línea de metro (la línea 7) (Sarabia, 2015).

La década del cambio

La verdadera preocupación por la calidad de vida y la protección ambiental nace en el año 2000. Las estrategias que se tomaron incluyen el aprovechamiento de zonas centrales a través de la renovación urbana y la reutilización de espacios antiguos. Aquí podríamos notar la verdadera importancia de conservar el patrimonio histórico de una ciudad. Otra de las grandes propuestas surgió del renacimiento del río Han, frente al cual se realizaron intervenciones y espacios comerciales, financieros, del sector médico y deportivo.



Croquis con los desarrollos nuevos sobre el río Han

Esquema de ubicación de los proyectos a lo largo del río Han Fuente: Dr. In Keun Lee. LH Corporation, 2015.

En 2005 se inauguró una nueva vía elevada que permitió la recuperación de otro río (el Cheonggyecheon), lo que tuvo enormes resultados en la recuperación de la imagen urbana, con grandes beneficios. El sistema BTR continuó teniendo expansión, con lo que se logró consolidar un sistema de transporte bien articulado y funcional para los proyectos habitacionales. Por otro lado, esto provocó que los edificios habitacionales se convirtieran en edificios de usos mixtos (Sarabia, 2015).

Bogotá y la cultura como herramienta para el cambio

Bogotá es una ciudad que también ha sufrido varios cambios con el transcurso de la historia, de hecho, uno de los aspectos que ha caracterizado su evolución urbana es que, a diferencia de Guadalajara, las propuestas y proyectos han tenido continuidad durante los distintos gobiernos. Recordemos que Bogotá y Medellín hace algunos años tenían graves problemas de inseguridad y transporte, lo que hacía muy difícil habitarla y que alejaba al turismo en gran medida.

En 1994 Antanas Mockus ganó las elecciones y se convirtió en el nuevo alcalde para la ciudad de Bogotá, éste sería el parteaguas para la evolución que tendría la ciudad a futuro hasta convertirse en la que conocemos hoy.

La primer estrategia consistió en moldear la mentalidad de la gente, transmitir nuevos “valores urbanos y de convivencia” (Montaner, 2011). Llevando a cabo estas acciones se logró que las obras y proyectos se dotaran de un sentido social y cultural. Estas primeras acciones permearon de tal manera en la sociedad, que incluso los mismos ciudadanos comenzaron a actuar generando conciencia en las otras personas sobre la vida cívica.

Posteriormente, entre los años 1998 y el año 2000 se comenzó a trabajar en una nueva estrategia durante el mandato de Enrique Peñalosa, que consistió en la renovación urbana como tal. El cambio que se buscó generar partía de una gran idea que al día de hoy permanece vigente: recuperar el espacio público. Menciona Josep María Montaner en su libro *Arquitectura y Política* que durante esta segunda etapa de cambio se crearon bibliotecas públicas, se reurbanizaron las calles y los carriles para ciclistas, lo que favoreció principalmente a aquellos ciudadanos que prescindían del uso del automóvil. Hemos hablado ya sobre la gran importancia que tiene el transporte público en el desarrollo de una ciudad, es por ello que dentro de este lapso también Bogotá estrenó la línea de autobuses públicos “Transmilenio”. Este sistema de transporte público nació de una idea, la cual tomó por modelo al Omnibus de Curitiba, sin embargo, esta idea se mejoró con el tiempo, aumentando el espacio a dos carriles por sentido para el transporte público.

Otro de los grandes aciertos en la renovación de Bogotá durante el gobierno de Peñalosa fue la recuperación de barrios que se encontraban en el olvido. El ejemplo más claro es La Candelaria, al cual se le hicieron modificaciones en las viviendas, se instalaron más equipamientos para abastecer a la zona y se dotó de espacios culturales. Este punto es de vital trascendencia, pues al tener sitios en los que los jóvenes puedan hacer actividades relacionadas con la cultura en vez de optar por la delincuencia es una gran herramienta para bajar el índice delictivo de una zona.

3. Resultados del trabajo profesional

Durante el análisis se descubrió el significado y la importancia de una ciudad modelo. Derivamos que Guadalajara, al ser la segunda ciudad más importante del país, tiene un gran potencial que se puede aprovechar para un crecimiento urbano digno, ya que tiene una cobertura territorial y ubicación geográfica privilegiada.

No obstante, observamos que existen diversas carencias dentro del desarrollo urbano del Área Metropolitana de Guadalajara. A continuación, enlistamos los puntos que nos parecieron de mayor importancia.

A. Existencia de una base económica sostenible

Se descubrió que la economía actual detiene el desarrollo urbano y genera desigualdad dentro de la sociedad. Esto ocasiona un desbalance que actualmente se vuelve el ciclo vicioso del cual, creemos es difícil de solucionar. Los salarios no son suficientes según las encuestas y, definitivamente, hay escasez de oferta y alta demanda en el área laboral, lo que representa un desequilibrio dentro de la sociedad y el mercado.

“Para México, el más importante de los desequilibrios es la tendencia de tener un mayor nivel de déficit de gobierno que lleva a mayor endeudamiento público. Hoy, la preocupación es la estabilidad del financiamiento externo y en la deuda pública, más que el nivel, la acelerada velocidad de su crecimiento” (Sanchez 2014).

B. Preparación para la vida en comunidad, con la recalificación del diseño urbano y la universalización de servicios

Aunque durante la investigación se descubrió que entre el Área Metropolitana de la Ciudad de México, Ciudad Juárez y Monterrey, el AMG cuenta con servicios públicos nivel siete, clasificados en un rango del uno al diez. Esto significa que, de las 4 ciudades mencionadas, Guadalajara no tiene un servicio público deplorable.

En comparación con otras ciudades a nivel internacional, se descubrió que existen áreas del servicio público que carecen de infraestructura o inversión suficiente para su desarrollo, pero con posibilidad de mejora. Incluso hablando de

espacios públicos, el AMG se encuentra en un rango similar, en el cual se puede decir que la ciudad no se encuentra en una situación deplorable, pero definitivamente existe posibilidad de mejorar.

C. Valoración de la calidad urbana a partir de la identidad, Planificación continuada y transparencia en la gestión

Por cuestiones de corrupción, política e incumplimiento de leyes, Guadalajara se encuentra en una situación deplorable, hablando específicamente del desarrollo urbano. Pudimos analizar la historia política del país al igual que la trayectoria del AMG, las cual nos dio apertura sobre el origen de los problemas que han causado daños casi irreversibles a la ciudad.

La privatización y flexibilización de leyes solo ha generado que áreas como el centro de la ciudad pierdan protagonismo. De igual manera, esto les permite a negocios de giros prohibidos establecerse en zonas de la ciudad donde no está permitido. Esto daña la imagen de la ciudad y detiene su desarrollo a partir de la identidad urbana y es un ejemplo de corrupción.

Por otro lado, aprendimos que el AMG carece de transparencia en la gestión y desarrollo urbano al igual que una planificación continuada y organizada. Esto se pudo analizar en el contexto y como su desarrollo a través de los años ha cambiado, y no necesariamente de forma, no se ha podido mantener ni darle continuación adecuada a la planeación urbana. Ésto se ha debido a sus cambios de gobierno y la transformación constante de la ley.

D. Capacidad de articulación e intercambio de prácticas innovadoras con otras ciudades y comunidades

En la comparativa nacional con el área metropolitana de la ciudad de México fue bastante interesante. Con esto nos dimos cuenta que no existe una verdadera correlación con la infraestructura. Aunque el país sea uno, cada ciudad maneja su desarrollo como individuo y esto genera particularidades, las cuales están subdivididas por estados y municipios, esto no es información particularmente nueva, pero es importante entender que en otros países existe el intercambio de

prácticas innovadoras entre ciudades y esto les permite mantener un orden, estándar de identidad entre ellas.

El AMG no presenta ningún nivel de relevancia dentro de la comparativa nacional, es decir, no sobresale en las encuestas. Por lo general, el Área Metropolitana de la Ciudad de México tiene más beneficios en esta área, esto es debatible por la cantidad exacerbada de gente poblando la mancha urbana, al igual que es la capital del país. Sin embargo, estamos hablando de que Guadalajara debería de tener un desarrollo similar o mejor, esto se debe a la importancia del AMG y su potencial como ejemplo a seguir.

Las carencias previamente expuestas, predispusieron que el desarrollo del AMG resultara incompetente, generando una cadena de acciones que puede percibirse como irreversible.

E. En comparación con las ciudades modelo

En el AMG se ha dado un desarrollo importante en las últimas décadas, sobre todo tomando en cuenta las dificultades y los límites que ha generado el desmedido crecimiento irregular de la ciudad. Analizando los tres casos de éxito (Curitiba, Seúl y Bogotá) logramos ver que Guadalajara, en realidad, no se encuentra tan lejos de ser una ciudad digna. No obstante, las estrategias que se han tomado por parte del gobierno se han realizado en zonas en las que el impacto no es tan grande. Por ejemplo, las líneas del tren ligero. Es innegable que el transporte público se ha convertido en una prioridad por resolver, sin embargo no se ha podido conseguir un sistema completo de transporte público en el que existan puntos de convergencia entre rutas y medios. Además, estas soluciones adquieren sentido cuando la sociedad está de acuerdo con el potencial de las mismas y no se toman decisiones buscando intereses económicos e incluso mediáticos.

4. Reflexiones del alumno o alumnos sobre sus aprendizajes, las implicaciones éticas y los aportes sociales del proyecto.

Alejandro Ávila Ramírez

- Aprendizajes profesionales

En lo personal encontré que el trabajo expandió exponencialmente los conocimientos que tenía sobre mi ciudad, no obstante, debería empezar por explicar cómo el trabajo logró dar luz sobre la situación actual del Área Metropolitana de Guadalajara y como cambió mi visión a futuro de ésta.

La investigación puso a prueba mis habilidades para investigar y analizar información. Siento que mi léxico y comprensión del ámbito arquitectónico creció considerablemente. Aunque personalmente tengo experiencia laboral en mi carrera, definitivamente me eduqué en áreas en las que anteriormente no había considerado importantes.

La investigación buscaba también comparar ciudades similares a Guadalajara para poder discernir entre sus fortalezas y debilidades. Dentro de la comparación pude observar ambos aspectos con mayor objetividad, al conocer el contexto histórico se puede empezar a correlacionar las circunstancias que dieron a luz muchas más de las que anteriormente podía comprender. Dentro del desarrollo urbano descubrí las importancias de la política como régimen institucional, que por medio de la ley controla y regula el crecimiento de una ciudad. Aprendí a entender cómo la economía y la historia de una ciudad en un periodo determinado puede afectar o detener su crecimiento, cómo la cultura moldea la visión de una ciudad a escala internacional y como puede también perjudicar su imagen. Problemas con soluciones, al final logré entender que existen muchas maneras de solucionar un problema, específicamente hablando del tema. Puedo decir que aprendí que existe siempre una solución, pero no todas son las correctas, y que se necesita una consideración inmensa en cuestiones de viabilidad, economía, población, política, geografía, historia, sociología, psicología entre otras áreas, para poder realmente identificar la solución más viable, correcta y no necesariamente la que se quiere.

- Aprendizajes sociales

El trabajo implicaba realizar una investigación del AMG que incluyera su evolución y contexto para poder analizar su desarrollo urbano y buscar una solución de los problemas actuales. La investigación incluye datos históricos de la ciudad y su desarrollo urbano, información que comúnmente se omite en las clases de historia. Por supuesto que se habla de la fundación de las ciudades más importantes, no obstante, no incluye datos de su desarrollo periódico y actual, eso es algo que sólo ciertas personas llegan a aprender. Como arquitecto, poder aprender de los hechos históricos que marcaron tu ciudad y su traza urbana te da un sentido de pertenencia mayor. Creo fuertemente que ésa fue una de las enseñanzas más importantes: conocer tu historia, entender realmente el proceso y las circunstancias que formaron tu entorno. Esto lo relaciono en la profesión de un arquitecto como el estudio que se hace del terreno a construir o el de un cliente para poder visualizar el diseño por hacer. Aunque es mucho más complejo, es una manera en la que puedo decir que se expandió mi apreciación por la historia y el desarrollo urbano.

Al final, ambos aprendizajes lograron reformar mi visión sobre el futuro del AMG. Creo fuertemente que tenemos el potencial para ser una ciudad que sea un ejemplo a seguir a escala mundial, creo tenemos la tierra y la cultura para lograrlo, pero de igual manera creo que por culpa de la ignorancia de sus habitantes, incluyéndome, y la falta de interés en las áreas del desarrollo de la ciudad, se pierde esta visión. El futuro que yo creía tan cerca lo veo distante, pero es un futuro lleno de luz y me inspira a ejercer mi profesión en torno a un mejor futuro. Esta visión no simplemente de Guadalajara sino también del país me inspira a creer que existen maneras en las que el cambio pueda hacerse hoy, que existe una manera de revolucionar la actual realidad del desarrollo urbano. Descubrí finalmente que dar luz a estos temas es una responsabilidad de todos.

- Aprendizajes éticos

Durante la investigación tuve que ser objetivo sobre los temas que se investigaron, se generó debate sobre qué ciudades deberíamos de comparar y cuáles eran los

temas más relevantes dentro de la investigación. Tuve que imponerme ante la decisión de retirar ciertos temas de la investigación, ya que en mi opinión eran de gran relevancia. No hubo discusiones en el equipo, sólo discrepancias de redacción por la manera de escribir de cada quien.

Este trabajo me invita continuar en la expansión de conocimientos y análisis crítico dentro de mi profesión. Con el tiempo podré crear arquitectura y ejercer mi profesión en todos los ámbitos posibles, haciendo así plena mi experiencia laboral.

- Aprendizaje en lo personal

El PAP me ayudó a reformar mis habilidades de investigación, al igual que mi capacidad de colaborar en equipo. Definitivamente me ayudó a encontrar una forma de apreciación por el conocimiento dentro de la arquitectura. El PAP me ayudó a descubrir cómo la historia, cultura social y política, son factores primordiales para el desarrollo urbano de una ciudad, aunque esto ya lo tenía presente, me resultó altamente productivo y relevante para mi desarrollo como profesionalista.

Erich Eduardo Ramírez Dingfelder

- Aprendizajes profesionales

Como arquitecto creo que se tiene un campo de acción muy grande, ya que creo que tengo ahora la capacidad de analizar un espacio para interpretarlo y lograr extrapolar sus necesidades. En lo personal, me parece muy interesante el trabajo del sector urbanístico de la ciudad y estoy convencido de que un buen sistema de parques y transporte público sería el parteaguas para el AMG. Creo también que nuestra formación lleva una carga muy importante sobre el respeto y el enfoque social, por lo que ahora me creo completamente capaz de resolver un proyecto que beneficie no solamente a la población que habita dentro de la ciudad, sino también a los que se han extendido a la periferia.

- Aprendizajes sociales

La problemática que vive el AMG en nuestra era se vuelve cada vez más evidente, pues los medios y la tecnología han permitido que la comunicación y la información se encuentre a unos pocos segundos de distancia. En el marco de la presente investigación logramos obtener datos muy interesantes que nos muestran que sí ha existido un avance importante en cuanto a temas urbanos, sin embargo, aún nos falta un camino muy largo por recorrer. Personalmente, me appena un poco que los gobiernos piensen en soluciones a corto plazo y que no se planifiquen bien, ya que en la mayoría de las ocasiones éstas tienen muy buenas intenciones o parece que van a funcionar bien pero al final la ejecución termina por mermar el resultado.

Creo también que la sociedad es un factor que influye mucho en el desarrollo urbano, pues a pesar de las inconformidades con las obras del gobierno seguimos criticando y no actuamos como ciudadanos para generar un cambio en nuestra manera de comportarnos. Por ejemplo, el comportamiento “gandalla” que incluso nos ha caracterizado como mexicanos hasta convertirse en una cuestión cultural. Yo creo que el gran cambio de la ciudad empieza por un cambio en nuestra forma de relacionarnos con los otros habitantes y con nuestro entorno mismo. Quizá el gobierno instala un mobiliario nuevo en algún parque y a la gente no le guste, pero habría que empezar por respetarlo y cuidarlo.

- Aprendizajes éticos

En el transcurso de esta investigación ocurrieron tres incendios consecutivos en el AMG, dos de ellos en el bosque de la Primavera y uno más cercano al cerro del Colli. Los datos dicen que estos incendios fueron provocados y esto me pone a pensar: ¿Qué tan mal debe estar alguien para causar un desastre de esta magnitud? Estos hechos que, lamentablemente no son aislados, nos demuestran que nos falta aún mucho como sociedad y que no podemos tan sólo confiar de lo que nos da la política.

- Aprendizajes en lo personal

En conclusión, quisiera añadir que la cultura también es un factor decisivo para tener una ciudad digna. Ya aprendimos de Bogotá y de otras ciudades, ya sabemos que a través de actividades artísticas y culturales como la música y la danza se puede incorporar a la gente a hacer otras cosas que no sea el vandalismo o la delincuencia. El Centro Cultural Constitución en Zapopan ya es un caso que presuntamente ha dado frutos, un foco rojo muy importante del AMG es ahora un espacio recreativo y con conciertos de música académica. Yo pienso que sí es posible reducir la delincuencia habitando los espacios, llenándolos de gente haciendo actividades y cuidándose los unos a los otros.

Samantha González Schacht

- Aprendizajes profesionales

A lo largo del proceso de investigación puedo decir con certeza que los desafíos que ha enfrentado el Área Metropolitana de Guadalajara en las últimas décadas han provocado en cierta manera un colapso de sistemas obsoletos en cuanto a la movilidad, transporte, infraestructura e inseguridad, entre otros. Desde mi punto de vista, es evidente que el mayor problema enfrentado por el AMG fue haber planeado una ciudad sin tener una visión a largo plazo. Lamentablemente, la ciudad fue planeada para tener una densidad de población baja, lo cual repercute hoy en día con los problemas que enfrentamos.

Como reflexión personal, diría que un tema abierto a cuestionarse es el futuro crecimiento vertical de la ciudad, debido a su rápido crecimiento demográfico en las últimas décadas que por poco alcanzó a duplicarse, según los datos que proporciona el INEGI. Personalmente creo que Guadalajara no está preparada para ello, puesto que se volvería muy complicado controlar los servicios para los habitantes en una zona previamente pensada para baja densidad de población.

- Aprendizajes sociales

A pesar de los graves problemas que ha alcanzado el AMG es posible que con una visión a largo plazo los recursos suficientes de bases informativas y consenso social podamos llegar a construir soluciones basadas en un desarrollo sustentable, social y sostenible.

Teniendo en cuenta los ejemplos que nos aportan ciudades como Curitiba, Seúl y Bogotá, donde encontraron soluciones exitosas que promovieron la recuperación y conservación de espacios públicos, así como mejoras en el transporte público, Guadalajara podría de la misma manera buscar la colaboración constante entre los sectores público, social y privado. De esta forma pienso que también se garantizaría la protección y conservación tanto de fincas patrimoniales, como de recursos naturales.

A partir de estos indicadores cabe resaltar que es importante tomar conciencia de brindarle el respeto que se merece nuestra ciudad, con el fin de sembrar un verdadero desarrollo humano integral y llevar una vida digna.

- Aprendizajes éticos

Como futura arquitecta considero que nuestro deber como profesionistas es enfocarnos en las necesidades de una sociedad con el fin de brindar espacios dignos de habitar, recorrer, disfrutar a simple vista y, al mismo tiempo, que sean lo suficientemente sustentables para el medio ambiente.

Un aspecto importante que debemos tomar en cuenta al planificar es incorporar nuestros valores éticos al desarrollar un proyecto. Por ejemplo, cumplir con las pautas y el reglamento que nos brinda el plan de desarrollo urbano, así como encontrar un balance entre la misma profesión y los ciudadanos, siempre reflejando responsabilidad, transparencia y honestidad. De igual manera, creo que debemos ser lo suficientemente capaces para reconocer y denunciar aquellas planificaciones sin un fin social o lucrativo que evidencien que fueron construidos en contra de sus respectivos reglamentos.

Pienso que es de suma importancia reconocer que nuestro trabajo, pues no sólo nos beneficia como individuos, sino que realmente podemos generar un

cambio en una sociedad, o en este caso, beneficiar a toda una ciudad en el presente y en el futuro, para que las próximas generaciones puedan seguir mejorándola.

- Aprendizajes en lo personal

Uno de los aspectos que me ayudó a contemplar el PAP ha sido aspirar a ser una profesionalista con ética y valores dentro del ámbito laboral, construyendo futuras soluciones que conlleven a un bienestar social.

El PAP también despertó mi interés por continuar investigando los temas culturales que hacen a las ciudades modelo ser identificadas por el comportamiento de su sociedad. De igual manera, aprendí que el mejor resultado, no sólo en cualquier ámbito, es trabajando en equipo, sino que en el ámbito de la ciudad es esencial para alcanzar una estrategia de desarrollo urbano exitosa.

Katia Lara Ildefonso

- Aprendizajes profesionales

El crecimiento desmedido de la población del AMG ha traído consigo un sinnúmero de problemáticas que hoy nos impiden llegar a ser una ciudad modelo, desencadenando con esto problemas que necesitamos resolver para tener éxito como ciudad, algunos de estos son la insuficiencia en el transporte público, el crecimiento hacia las periferias de la ciudad, causando que los habitantes necesiten hacer más trasbordos para llegar a su trabajo, caos vial debido al aumento de automóviles que hacen que colapse la ciudad.

Teniendo como consecuencia la pérdida de la retícula que fue pensada en un principio y trayendo con esto el desordenamiento de la ciudad. La pérdida de fincas con valor patrimonial que le restan identidad y gran valor arquitectónico que tiene el AMG.

Para llegar a ser una ciudad modelo es necesario rescatar los factores de éxito que han tenido las ciudades modelo que mencionamos en la investigación, Curitiba, Seúl y Bogotá.

Curitiba apostó por el espacio público, algo que en el AMG las autoridades todavía no aceptan a pesar de tener propuestas para el incremento de estos espacios públicos; al momento de sacrificar espacio que actualmente está destinado a vialidades, con la falta de comunicación entre autoridades, se pierden los proyectos, como mencionamos, pueden tener un proyecto o iniciativa que mejoraría la ciudad pero éstos no tienen continuidad y es un problema que nos impide avanzar.

De Seúl creo que el priorizar el transporte público, dando mantenimiento a éste, teniendo espacio y planeación a conciencia, proponer una mejor oferta de transporte público sin duda es algo que ayudaría a agilizar la ciudad y al mismo tiempo disminuiría muchos problemas como la contaminación, el caos vial, seguridad, entre otros.

La manera en que Bogotá empezó a educar a sus habitantes, transmitiendo valores que permitieran generar conciencia sobre la vida cívica, algo que también nos falta, el sentirnos parte de una ciudad al cuidarla y respetar lo que tenemos.

- Aprendizajes sociales

Un buen desarrollo urbano puede llegar a tener un impacto muy importante en la sociedad, favoreciendo nuestro estilo de vida teniendo confort en todos los sentidos, económico, de vivienda, hasta el mejorar nuestros valores y manera de ver la vida. Y para llevarlo a cabo es necesario hacer una investigación de antecedentes, situaciones actuales y ejemplos como lo realizamos en este PAP con el fin de contribuir a la sociedad y a los investigadores de este tema.

- Aprendizajes éticos

Después de realizar este trabajo me siento aún más comprometida con hacer arquitectura con ética, sin olvidar los valores con los que me formó la universidad, respetando la diversidad social, nuestro entorno, los ciudadanos y todos los que formamos parte de este entorno urbano.

- Aprendizajes en lo personal

El PAP me ayudó a incrementar mi interés en la diversidad cultural que hay en el mundo, de la cual para este proyecto nos aportó para hacer nuestras las estrategias que otros países han utilizado en el tema del urbanismo adaptándolas a las necesidades de la AMG.

Este proyecto como persona me hizo reflexionar sobre los problemas que tenemos en nuestra ciudad, que también son parte de nosotros como ciudadanos participando en el crecimiento y el respetar los espacios públicos, algo que sin duda nos hace falta como sociedad. Este tipo de reflexiones nos hace dar cuenta que como arquitectos nuestra profesión va mucho más allá de solamente proyectar.

Shelka Mariana Dónjuan Cerón

- Aprendizajes profesionales

Durante el proceso de análisis e investigación del tema pude desarrollar mi sentido de investigación analítica y selección de datos. Puse a prueba habilidades obtenidas en materias pasadas como Manejo de la información y datos numéricos y de esta manera encontrar artículos y publicaciones adecuados y que ayudaron a nutrir la investigación. Una herramienta que nos ayudó mucho fue la información que encontramos en la biblioteca del ITESO, que personalmente me pareció sumamente útil, pues encontramos archivos y mapas de la ciudad que no pudimos encontrar en ningún otro lugar. Al estudiar toda esta información entendí que más allá de la creatividad, una de las principales competencias que debe tener un arquitecto es la capacidad de investigación, pues es una pieza esencial para entender el contexto de cualquier proyecto y a mi parecer es uno de los factores que actualmente recibe menos relevancia, de esta manera pude concluir que la información adecuada es una guía muy valiosa, la cual si en su momento hubiera sido tomada en cuenta y aplicada adecuadamente, nos ahorraría la mayoría de los problemas a los que nos enfrentamos actualmente.

- Aprendizajes sociales

En cuanto al ámbito social, la intención del proyecto es brindarles a todos los habitantes del AMG una ciudad digna a partir de una investigación clara y concisa que identifica los puntos débiles que afectan el desarrollo urbano del AMG. El proceso fue largo y un poco tedioso, pero una vez que comenzamos a buscar la estructura inicial sobre la cual se edificó Guadalajara encontramos un punto de partida. Fue evidente y cada vez más obvio encontrar los errores que dieron pauta al caos urbano y social al cual se enfrenta la ciudad. Uno de los hallazgos que más me sorprendió fue encontrar que el tapatío, que aunque pareciera tener una identidad bastante clara, carece de identidad y amor por la ciudad.

Esto genera una desestructuración social, pues quien no valora el entorno donde vive por ende no lo cuida, esto aunado al desorden urbano que se vive en Guadalajara, genera un círculo vicioso donde pareciera que lo único que importa tanto a los ciudadanos como gobernantes es lucrar con las necesidades de la metrópoli, dejando atrás la calidad de vida digna.

- Aprendizajes éticos

Los aprendizajes éticos que obtuve van estrechamente ligados de los sociales, pues debido que el tapatío promedio ha perdido la identidad y el amor por la ciudad, es fácil entender los cambios negativos que afectan cotidianamente a la ciudad. Me parece de suma importancia nuestro rol como futuros arquitectos, pues la ciudad y la dignidad del espacio público pronto pasará a estar en nuestras manos, está dentro de nuestro alcance marcar la diferencia y sobreponer la integridad de la ciudad sobre nuestros intereses propios, desde mi parecer, es este el factor que desde nuestra perspectiva y responsabilidad como arquitectos generará la revolución y restructuración urbana del AMG.

- Aprendizajes personales.

Desde mi punto de vista, el PAP es una herramienta muy valiosa que nos ayuda a darle pauta a nuestra próxima etapa como profesionales, pues nos ayuda a entender el entorno social en que estamos situados, empujandonos a reconocer

los problemas de los cuales ya estábamos enterados pero nunca habíamos dedicado la importancia merecida. Desde mi punto de vista nos ayuda a formarnos como arquitectos más conscientes y a la vez preparados, pues poseemos esa sensibilidad social, que nos diferencia del resto de profesionistas. Descubrir que cada factor es importante en el funcionamiento de una ciudad enriquece la manera de entender la arquitectura y a su vez el urbanismo y más allá desde la perspectiva profesional, nos enriquece como ciudadanos que formarán parte de una sociedad con la posibilidad de un cambio positivo.

5. Conclusiones

Con base en los resultados encontrados a lo largo de la investigación podemos concluir que el deterioro en el desarrollo del AMG ha dependido de diversos factores que se han dado a lo largo de más de cuatro décadas. El crecimiento desmedido que el AMG ha presentado en ese periodo ha sido muy difícil de frenar, ya que éste responde a otra serie de conflictos que nosotros mismos hemos generado. Por otro lado, debido a la falta de instrumentación de políticas públicas y la ambigüedad de los planes urbanos, por no mencionar la corrupción y el constante incumplimiento de las normativas. Es posible identificar estos conflictos como una causa importante del crecimiento descontrolado en el que se encuentra la ciudad actualmente.

Creemos también que gran parte de los problemas del AMG son provocados por la movilidad, ya que las vialidades, tanto principales como colectoras, resultan cada día menos capaces de contener la cantidad de vehículos que se trasladan diariamente a sus actividades cotidianas. Esto sin mencionar que, de acuerdo con la información recabada, el AMG puede clasificarse como imposible de caminar o recorrer en bicicleta, lo que genera una situación alarmante para el peatón.

Al ver el status de una de las metrópolis más importantes del país no nos queda nada más que preguntarnos si este daño es reversible. La respuesta del equipo es sí, aunque de manera paulatina. Es evidente que cuarenta años de malas prácticas urbanas no son fáciles de resolver, pero el objetivo del proyecto

fue generar una revolución de ideas que fuese respaldada por una investigación comparativa, analítica y crítica. Durante el proceso nos percatamos de la importancia de la historia como herramienta de análisis, con ella pudimos discernir la realidad de la ficción, incluso se pudo identificar el origen de los diversos problemas que presenta nuestra ciudad.

Durante el proceso de investigación del contexto histórico identificamos que la ignorancia, tanto de las autoridades como de los ciudadanos, fue uno de los aspectos clave que desencadenaron esta serie de daños que parecieran irreversibles. Esto nos permitió analizar el origen de los problemas del AMG y consecuentemente facilitó la comparación de nuestro contexto con los de Curitiba, Seúl y Bogotá, ciudades que presentaron conflictos similares a los de Guadalajara y encontraron mejores soluciones en algunos de los problemas que compartimos como ciudad, como el caso de Bogotá, donde se priorizó un sistema de transporte público por encima del uso del automóvil particular. Por otro lado, encontramos el ejemplo de Seúl donde se recuperaron ríos que se utilizaron para generar espacios públicos dignos y nuevos equipamientos que ayudaron a articular el desarrollo de la ciudad, a diferencia de Guadalajara, donde se optó por entubar el río San Juan de Dios, algo que ha desencadenado los problemas de infraestructura que hemos mencionado a lo largo de esta investigación. De la misma manera que Seúl, Curitiba optó por recuperar los espacios públicos, generando extensas áreas verdes que mejoraron la calidad de vida y fomentaron la convivencia de sus habitantes.

A partir de este análisis podemos concluir que la generación de espacios públicos produce un sentido de pertenencia provocando el respeto y amor por parte de los ciudadanos hacia la ciudad, fomentando una serie de acciones que benefician al ambiente urbano. Una vez generando esos cambios a partir de todos los lineamientos mencionados, podríamos considerar el inicio de una revolución urbana del AMG hacia una ciudad modelo.

Bibliografía

Ávila, Jonathan (2018, marzo 29). Transporte público, mal calificado. Sitio web: <http://www.reporteindigo.com/reporte/transporte-publico-mal-calificado/>

Ayón Zester, Francisco (1981). "Guadalajara, su patrimonio cultural". México: Ayuntamiento de Guadalajara. Sitio web: http://librosantiguoseltejaban.mex.tl/frameset.php?url=/photo_dsc03323-jpg.html

Bancalari Bassaury, Agustín. Plano general de la ciudad de Guadalajara: 1896. Consulta: Abril, 2019. Sitio web: https://www.researchgate.net/publication/31769269_Plano_general_de_la_ciudad_de_Guadalajara_1896_A_Bancalari_Bassaury

Begg, Iain (1999). "Cities and Competitiveness". *Urban Studies*, vol. 36, núm. 5-6, pp. 795-809.

Canales, Fernanda. (2017). *Vivienda colectiva en México*. Barcelona: Gustavo Gili.

Chueca Goitia, F. (2011). *Breve historia del urbanismo*. Madrid: Alianza Editorial.

Duque, Jorge (2013) La disección *in vivo* (Vivisección): Una Visión Histórica. Sitio web: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0717-95022014000100017&lng=en&nrm=iso&tlng=en

El Informador (2018). "En Guadalajara hay un auto por cada dos personas". Sitio web: <https://www.informador.mx/En-Guadalajara-hay-un-auto-por-cada-dos-personas--l201809220002.html>

Escalante Gonzalbo, F. (2015). Los años setenta. Breve historia del neoliberalismo. Sitio web: <https://www.nexos.com.mx/?p=24790&fbclid=IwAR0-t09OypuDpfXWy0jmyKkb9duv5dSoektBWpNc03CisATQkQUbWlseF6U>

Foss, Vicki (2018). “Calidad de vida en México”, Jalisco Cómo Vamos.

Documento:

<https://drive.google.com/file/d/1mNVRdSTwFZrbWomYhimq6JKOIAW5iCEs/view>

Gaja i Díaz, Fernando (2015). *Urbanismo convencional. Modernización, privatización y cambio de hegemonía en la acción urbana*. Sitio Web:

<https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/99671/Ciudades%2018%20103-126%20GAJA%20I%20DIAZ.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

García, María y Jiménez, Bernardo (2014). “Corrupción y caos urbano Guadalajara, Jalisco, México” Documento:

http://www.ecorfan.org/bolivia/series/Topicos%20Selectos%20de%20Recursos_I/Articulo%206.pdf

Global Urban Competitiveness Project (2005; 2019). *Mission Statement and Activities of the Urban Competitiveness Project*. Ottawa.

González, Emiliano (2009). *Programa Municipal de Desarrollo Urbano en el Gobierno de Guadalajara*. Página Oficial del Gobierno de Guadalajara. Sitio web:

<https://guadalajara.gob.mx/>

Harvey, David (2007). “Breve historia del neoliberalismo” . Madrid: Ediciones Akal. p. 49

Howard, Ebenezer. (1898). Garden Cities of To–Morrow. The B&N Sci–Fi and Fantasy blog. Sitio web: www.barnesandnoble.com/w/garden-cities-of-tomorrowsir-ebenezer-howard/1116876890.

Jorge Sánchez Tello y Guillermo Zamarripa (2014). Desequilibrios económicos y su impacto en el sistema financiero. sitio web:

<http://fundef.org.mx/sites/default/files/fundeforgmx/paginas/archivos/%3Cem%3EEditar%20Página%20básica%3C/em%3E%20Documentos%20de%20Coyuntura%20Estructural/fundef2014desequilibrios.pdf>

López, Alberto, Santamarina, Daniela & Nowakowski, Kelsey (2016). The world's top cities for people and the planet. Sitio web:

<https://www.nationalgeographic.com/environment/urban-expeditions/green-buildings/sustainable-cities-graphic-urban-expeditions/>

López Moreno, Eduardo (2002). *La cuadrícula: en el desarrollo de la ciudad hispanoamericana*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño.

Martínez, Ilse (2018). *Parque de las Estrellas*. Sitio web:

<https://www.informador.mx/jalisco/En-siete-semanas-terminan-Parque-de-las-Estrellas-20180414-0070.html>

Montaner, Joseph, & Muxí, Zaida (2011). *Arquitectura y Política*. Barcelona: Gustavo Gili (pp 132-133).

Mora Mora, Fernando (2016). Guadalajara, Pasado, Presente y Futuro. Sitio web:

<http://iippg.cucea.udg.mx/sites/default/files/Guadalajara%20-%20Pasado.pdf>

Palomar, Juan (2018) Últimas noticias de Jardines del Bosque. Columna La ciudad y los días. Sitio web: <https://www.informador.mx/ideas/Ultimas-noticias-de-Jardines-del-Bosque-20180907-0036.html>

Palomar, Juan. (2018) Jardines del Bosque como una pieza de arte contemporáneo. Columna La ciudad y los días. Sitio web: <https://www.informador.mx/ideas/Jardines-del-Bosque-como-una-pieza-de-arte-contemporaneo-20180412-0044.html>

Porter, Michael (1991). *La ventaja competitiva de las naciones*. Buenos Aires: Vergara.

Ramírez, Genaro (2018). “Área Metropolitana de Guadalajara”. Sitio web: <https://www.jalisco.gob.mx/es/jalisco/guadalajara>

De Rivera, J. (2017). Guía para entender el neoliberalismo. Sitio web: <https://kaosenlared.net/guia-para-entender-el-neoliberalismo/>

Sánchez Galán, J. (2019) Privatización. Definición, qué es y concepto. Sitio web: <https://economipedia.com/definiciones/privatizacion.html>

Sánchez, Fernanda y Moura, Rosa (2005). Ciudades–modelo: Estrategias convergentes para la difusión internacional. Investigación, Santiago, Chile. Sitio web: https://scielo.conicyt.cl/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0250-71612005009300002

Sarabia, Susana Beatriz (2015). El proceso de evolución urbana en Seúl. Lima, Perú. Sitio web: http://cybertesis.uni.edu.pe/bitstream/uni/15486/1/EST_Vol.2-n4-Art.6.pdf

Sitte, Camilo (1889). Urban Planning Library. Modern System artistic limitation of modern City Planning. Sitio web: www.urbanplanning.library.cornell.edu/DOCS/sitte.htm

Scholte, Jan Aart (2000) *Globalization: A Critical Introduction*. Nueva York: Palgrave Macmillan.

Torres Rodríguez, Andrea (2016). *Coefficiente de Gini, el detector de la desigualdad salarial*. BBVA. Sitio web: <https://www.bbva.com/es/coeficiente-gini-detector-la-desigualdad-salarial/>

Ucha, Florencia (2009). Urbanización. Sitio web: <https://www.definicionabc.com/general/urbanizacion.php>

Vázquez Piombo, Pablo (2017). Proceso de transformación del paisaje urbano de Guadalajara. Sitio web: <https://rei.iteso.mx/bitstream/handle/11117/5425/Proceso%20de%20transformaci%C3%B3n%20del%20paisaje%20urbano%20Guadalajara.pdf?sequence=3>

Vázquez Piombo, Pablo (2015). Desarrollo de Guadalajara. Sitio web: <https://rei.iteso.mx/bitstream/handle/11117/5055/Desarrollo+urbano+en+Guadalajara.pdf?sequence=6>

Valdivia Flores, Doris Noemí (2019) *Arquitectura y Cultura (La globalización en la cultura de Guadalajara, desde el punto de vista arquitectónico)*. Investigación de maestría, Guadalajara, Jal. <https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2117/89997/0794-0804.pdf>

Ximénez Herráiz, Luis (2019). *La Revolución del Agua*. Sitio web: http://www.ateneoescurialense.org/Archivos/Adjuntos/Contenidos/La_revolucion_d_el_Agua_Revision_III.pdf

Zohn, Laura. (1996). *La nostalgia amotinada*. Guadalajara: Conexión Gráfica (pp 91–93)

Anexos

En una sociedad tecnológica los valores sociales pueden constituir una de las herramientas fundamentales para conseguir la estabilidad de la comunidad; la naturaleza de estos valores es dinámica y además cambian de una situación a otra. una de las responsabilidades directas del equipo de planeación , consiste en identificar los valores sociales propios de una comunidad, presentar alternativas que resuelvan ciertas condiciones cambiantes.

Entrevista con Agustín del Castillo

1 de abril de 2019

Nos encontramos con Agustín del Castillo, egresado de la carrera de Ciencias de la Comunicación por la Universidad Autónoma de Guadalajara (UAG). Se dedica al periodismo desde hace treinta años teniendo participación en diversos medios, entre ellos *Siglo XXI* y *Público*. Actualmente colabora para el Canal 44 y el diario *NTR*. Dentro de su carrera profesional se ha especializado en el periodismo ambiental y específicamente relaciona el ámbito político, económico y social que finalmente generan lo que él define como un ecosistema de gran importancia, ya que este define lo urbano del futuro y la manera en que se gestionan las ciudades.

—*¿Cuáles crees que han sido las fallas para que en Guadalajara no se tenga una correcta gestión en cuanto a la planificación territorial o urbana?*

—En términos generales, Guadalajara es una ciudad que tuvo desde hace cincuenta años muchas planeaciones, documentos y ejes rectores. Sin embargo éstos no se respetaron, o sea, lo que ha fallado es la política que no le da poder a la planeación, que no ve a largo plazo, la lógica es: tres años que dura una administración municipal, seis años que dura una administración estatal... quizá empieza a cambiar ahora que hay reelección de municipales... pero... hablando también de los poderes fácticos, que son los que crecen la ciudad (los poderes económicos), ven el negocio con una lógica a corto plazo. Si tú vas a desarrollar un lugar (así como los megadesarrollos en Tlajomulco) que tienen el equivalente a una ciudad como Santa Fe que aproximadamente comparte el número de

habitantes que Autlán, sin embargo, el lapso temporal que necesitó Santa Fe para adquirir esa población es de quince años, el de Autlán es de cuatrocientos... entonces no podemos encontrar una proporción en los retos que existen para una ciudad que crece de la nada y tan rápido, como para una ciudad que lo hace con crecimiento histórico natural y con una serie de elementos que no son tan excesivos. Es un modelo de negocios a corto plazo que domina la política, que financia la política y que ha generado desgraciadamente que las administraciones públicas no vean a largo plazo.

—¿Podrías mencionar tres desafíos de alta urgencia para resolver en el Área Metropolitana de Guadalajara y que estén ligados directamente con el urbanismo?

—Yo creo que uno de los principales problemas es la calidad del aire, asociada a la falta de áreas verdes, ya que Guadalajara cuenta aproximadamente con setenta y dos mil hectáreas de áreas verdes, de las cuales las de mayor influencia (públicas) no superan las mil doscientas hectáreas. Existe mucho arbolado, sin embargo, no es suficiente. En temas de infraestructura se ha intentado atender a la calidad del aire a través de la movilidad, pero es un tema que está divorciado completamente de las áreas verdes. Estamos en una etapa en la que estamos castigando al auto por haber dominado, aunque el auto dominó porque ese fue el mensaje que nos daban los gobiernos: “compra un auto porque nunca te vamos a dar un servicio de transporte público decente”, entonces el resultado es que se quiere castigar una decisión que se indujo desde las esferas públicas. Todo el tema de la calidad del aire y las áreas verdes sería el tema de mayor importancia en mi opinión y está ligado a la falta de sentido común que han tenido las políticas, tanto en contra, como a favor del automóvil. No se puede cortar de tajo el uso del automóvil, primero se tienen que generar las condiciones para que la gente se baje de los autos y eso no ha pasado. En cuanto a las áreas verdes, vemos que solo es un discurso político porque en realidad no se están generando áreas verdes... a cambio, se están privatizando espacios públicos con el pretexto de la redensificación de la ciudad, que no es una mala idea, sin embargo, se continúa viendo como un modelo de negocio a corto plazo, no como una solución real que busque traer resultados positivos para la ciudad. Guadalajara concentra empleos

en muy pocos puntos, concentra planteles educativos en muy pocos puntos y dispersa la vivienda. Se tiene que hacer algo, sin embargo, yo no veo el modo en que esta movilidad tuviera que estar generando centros o polos distintos dentro de la misma metrópoli para que la gente no tuviera que moverse demasiado al tratar de satisfacer sus necesidades, no tenemos todavía esta lógica y, de hecho, aunque las ciclovías han tenido un auge impresionante, están totalmente desligadas de una lógica de movilidad verdadera. Las ciclovías muchas veces se hacen para parecer que se está a la moda, porque muchas veces las ciclovías no llegan a ningún lado o no se pueden utilizar. No existe una lógica en la que se conecten el transporte público con las ciclovías y con banquetas de calidad para los peatones, por lo que la gente va a seguir simplemente diciendo —aquí me salgo del arroyo vehicular, aquí me meto a la ciclovía—, a veces la gente se estaciona y obstruye las ciclovías. Es una medida que se ha tomado de manera precipitada para demostrar o aparentar una preocupación con este estilo progresista en el que se presume una falsa mejora de la ciudad. En el caso del tren ligero, llegó muy tarde, aunque personalmente creo que la línea 3 si va a abonar a la larga, pero solo contamos con tres líneas. En este caso lo óptimo habría sido buscar algo menos costoso y que fuera más rápido. El costo de la línea es enorme, debe estar en los treinta y cuatro mil millones de pesos... con eso pudieron haber tenido un transporte articulado para que la ciudad se pudiera mover bien. La proporción entre inversión y resultado era muy distinta, sin embargo, se quiso apostar por algo que vistiera más. No es lo mismo inaugurar una línea de tren que inaugurar veinte transportes articulados que no visten lo mismo... entonces el tema de la calidad del aire, relacionado con la falta de áreas verdes y a la pésima movilidad, es el gran problema de la ciudad.

”Otro de los grandes problemas es la inseguridad, ligado directamente con la segregación urbana y con este crecimiento sin lógica de la conurbación, que hace que las ciudades dormitorio pierdan el sentido de comunidad porque hay gente que está alejada de los puntos que tienes que cubrir y esta dispersión genera un problema enorme de inseguridad...

—*Que también en cierta forma la inseguridad se relaciona con la deficiencia de los espacios públicos...*

—¡Sin duda! Dice Bernd Pfannenstein que Guadalajara ya tiene sobre 14% de la ciudad segregada, si hablamos de la población de Guadalajara han de ser más o menos 700,000 habitantes, ¡cuántas ciudades medias sacas de esa densidad! Creo que podríamos hablar de causas y efectos:

1. La ciudad que respiramos generada por las áreas verdes insuficientes y la pésima movilidad.
2. La ciudad dispersa que genera (no exclusivamente, pero en gran manera) la violencia.
3. La ineficacia de los gobiernos para generar respuestas para una ciudad tan grande.

”No hay una respuesta para resolver los problemas para una ciudad tan grande como lo es Guadalajara.

”Creo que el tercer gran tema sería la infraestructura, una ciudad tan grande no va a poder responder nunca. La infraestructura va a estar siempre un paso atrás. Nunca se va a poder responder a la necesidad. En el caso de las inundaciones tenemos un problema de infraestructura, pero también del mal uso del territorio, no existirían tantas inundaciones si no se urbanizaron los espacios por los que debe pasar el agua, pero, además, si no se urbanizaron los sitios de recarga de agua. No se tiene una visión metropolitana en este sentido y creemos que se pueden seguir gobernando municipios como cotos feudales sin una lógica verdadera de ciudad metropolitana... me parece que estos serían los tres grandes temas que yo identifico en el AMG. Es importante destacar que no se podrá lograr una visión metropolitana mientras existan nueve ayuntamientos que siguen pensando en jardinerías, banquetas, calles y una pésima gestión o atención a los conflictos que nos estamos mandando entre municipios. Por ejemplo, Guadalajara y Zapopan con su potencial económico podrían resolver respuestas para Tlaquepaque y Tonalá, pero solo están mandándoles más problemas a causa de la mala gestión.