

CARACTERIZACIÓN DEL CIUDADANO METROPOLITANO

del Área Metropolitana
de Guadalajara

Acuerdo de contribución entre
el Gobierno del Estado de
Jalisco y ONU-Habitat



Caracterización del ciudadano metropolitano del Área Metropolitana de Guadalajara

**Acuerdo de contribución entre el Gobierno del Estado
de Jalisco y ONU-Habitat**

Documento preparado para:





Caracterización del ciudadano metropolitano del Área Metropolitana de Guadalajara

Derechos reservados

© Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos
Av. Paseo de la Reforma 99, PB.
Col. Tabacalera, CP. 06030, Ciudad de México.
Tel. +52 (55) 6820-9700 ext. 40062

Primera edición: agosto de 2016

La presente publicación cuenta con una lectura avalada por ONU HABITAT México, que garantiza su calidad y pertinencia. El responsable técnico de esta publicación fue Erik Vittrup Christensen

Se prohíbe la reproducción total o parcial de esta obra, sea cual fuere el medio, sin el consentimiento por escrito del titular de los derechos.

Proyecto:

Acuerdo de Contribución entre el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat) y el Gobierno del Estado de Jalisco

Coordinador:

Efrén Josué Jonatán Osorio Lara

Autor:

Héctor Eduardo Castañón Reyes

HS: HS/048/16S

ISBN: 978-92-1-132716-8

PRÓLOGO

El Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) actualmente cuenta con una de las infraestructuras institucionales más innovadoras a nivel nacional para la gestión metropolitana. El régimen de coordinación metropolitana vigente es un modelo que sienta sus cimientos fundamentales en el principio de la buena gobernanza. Es decir, reconoce como parte fundamental de los esquemas de planeación y de gestión a los ciudadanos. Por tal motivo, el proyecto metropolitano que se impulsa desde el Gobierno del Estado de Jalisco, busca tener incidencia no únicamente en el desarrollo y la consolidación territorial, si no que además, busca consolidar a los habitantes del AMG como una ciudadanía que se sienta y se entienda como metropolitana.

Actualmente el fortalecimiento de capacidades institucionales y técnicas para la eficacia gubernativa ha comenzado a rendir frutos con la instauración y puesta en marcha de las Instancias de Coordinación Metropolitana. Ahora es turno de empezar a articular las decisiones de gobierno con la construcción de una ciudadanía metropolitana. Dicha tarea requiere de un arduo trabajo, es por eso que contar con el apoyo del Programa de Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU Habitat), como un actor activo en el impulso de ésta labor, lo convierte en un aliado estratégico ya que las aportaciones hechas a través del estudio "Caracterización del Ciudadano Metropolitano del Área Metropolitana de Guadalajara" son un insumo sustantivo para comprender cuáles son sus creencias, cómo participan en la vida cotidiana de la ciudad y lo más importante, de qué manera se pueden apropiar del proyecto metropolitano que actualmente está en marcha y así, consolidar una ciudadanía metropolitana.

Jorge Aristóteles Sandoval Díaz
Gobernador Constitucional del Estado de Jalisco

INTRODUCCIÓN

El crecimiento urbano en el mundo, desde el norte hasta el sur y desde el este al oeste, es un fenómeno que no se detiene, y que al menos, no se vislumbra que se detenga en los próximos años, incluso décadas. Esta situación, significa que en un escenario de expansión urbana acelerada, el reto de que todas y todos los ciudadanos tengan acceso a los beneficios y oportunidades que las ciudades ofrecen, es sin duda uno de los mayores desafíos que están enfrentando los tomadores de decisiones en todas las regiones del mundo.

Latinoamérica, es la región con las mayores tasas de crecimiento urbano en el mundo, con cifras demográficas que alcanzan del 70% al 75% de la población que habita en ciudades. México no es la excepción, el sistema nacional urbano mexicano reconoce desde la federación la configuración de 59 zonas metropolitanas. Si se consideran aquellas que además reconocen las entidades federativas, la cifra ascendería al 80% y aumentando.

El caso específico del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG) es particular. La ciudad ha cambiado notablemente desde que se levantaron o se edificaron las primeras conurbaciones entre los municipios que hoy integran la mancha urbana. Esta expansión que inició en los años cuarenta del siglo pasado, no se ha detenido, y de la otrora conurbación de cuatro municipios, hoy son nueve los que forman la segunda aglomeración urbana más importante en México y la primera ciudad no capital de habla hispana en el planeta.

Sus poco más de cuatro millones y medio de habitantes, construyen, transitan, viven y evolucionan con la ciudad. Sin distinciones, trabajan, estudian y realizan sus actividades individuales o colectivas en alguno de los municipios del AMG. Desafortunadamente, la realidad es que la ciudad no es una sola, sino muchas ciudades, donde viven ciudadanías distintas y ninguna de ellas es integral, ninguna es metropolitana.

A este enorme reto se enfrentan las autoridades locales y estatales para la adecuada gobernanza de la segunda ciudad más importante de México. Los costos y externalidades de la mala urbanización, cobran factura a todos los que habitan la ciudad, por lo que cada vez se vuelve más importante que toda la ciudadanía se considere parte no únicamente del municipio que habitan, sino de la ciudad que viven, para que entonces los dividendos y las oportunidades se puedan distribuir equitativamente.

Desde el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat), estamos convencidos de la importancia del

involucramiento participativo de las personas en los procesos de planeación, gestión y construcción de la ciudad. Lo anterior es la piedra angular de la gobernanza urbana, y más aún, de la gobernanza metropolitana.

La Caracterización del Ciudadano Metropolitano del Área Metropolitana de Guadalajara, es un reporte que tiene el propósito de aportar recomendaciones para fortalecer el sentir colectivo de lo que significa habitar una ciudad completa y no fragmentada.

Sin excluir la gran importancia de los gobiernos y las demarcaciones municipales, este trabajo busca entender cómo las personas que habitan el AMG perciben y entienden la ciudad. Explora cómo se perciben ellos mismos como ciudadanos y corrobora el hecho de que no se perciben como ciudadanos metropolitanos, sino como personas que habitan, transitan, viven y conviven entre municipios. Finalmente, con la intención de revertir esta tendencia, se enlistan una serie de recomendaciones, que de implementarse, podrán impulsar la construcción colectiva de la ciudadanía metropolitana.

Este trabajo es de útil consulta y referencia. Provee de información y evidencia para la toma de decisiones que permitan formar ciudadanos completos, ciudadanos metropolitanos del AMG. En ONU-Habitat estamos seguros que sí es posible aprovechar las ventajas y oportunidades que ofrecen las metrópolis cuando se define un modelo urbano de desarrollo sostenible que pone en el centro de su planeación y gestión a las personas, siempre con miras a un mejor y más próspero futuro urbano.

Erik Vittrup Christensen
Representante de ONU-Habitat México

CONTENIDO

I.	Presentación	9
II.	Justificación	9
III.	Marco teórico	13
IV.	Objetivos y preguntas rectoras	23
V.	Metodología de investigación	27
VI.	Desarrollo de la investigación	37
	Análisis sociodemográfico del AMG	
	Análisis de marginación en el AMG	
	Encuesta de percepción ciudadana 2014 del Observatorio Ciudadano de Calidad de Vida Jalisco Cómo Vamos	
	Encuestas realizadas por medios de comunicación locales sobre servicios municipales y desempeño estatal en el AMG, 2015	
	Consultas y foros de opinión para la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2013-2033	
	Temas prioritarios identificados en la revisión de documentos, estudios y encuestas sobre la ciudad	
	Entrevistas / Investigación audiovisual	
VII.	Resultados	87
VIII.	Conclusiones	101
IX.	Recomendaciones	111
X.	Referencias bibliográficas	119
XI.	Anexos	125



Presentación



Justificación



PRESENTACIÓN

Los trabajos realizados en el marco del Acuerdo de Contribución entre el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Habitat) y el Gobierno Constitucional del Estado de Jalisco, México, mostraron la necesidad de proponer nuevas formas, mecanismos e instrumentos para fortalecer la gobernanza del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG).

Es así que la presidencia del Consejo Ciudadano Metropolitano ha solicitado cooperación técnica a ONU-Habitat dentro del citado Acuerdo de Contribución para la realización de un proceso de trabajo que ayude a definir la caracterización del ciudadano metropolitano del AMG, con el objetivo de ampliar la comprensión sobre los sujetos a quienes responde la actual institucionalidad para la gestión metropolitana, ésta está conformada por la Junta de Coordinación, como instancia política; el Instituto Metropolitano de Planeación, como instancia técnica; y el propio Consejo Ciudadano Metropolitano como instancia de participación social.

El presente reporte da cuenta de los distintos ejercicios llevados a cabo para proponer un perfil del ciudadano metropolitano, a partir de la investigación documental, la integración de información sociodemográfica y el levantamiento de información en campo para los nueve municipios que integran el AMG.

JUSTIFICACIÓN

Tras la aprobación del Convenio Marco de Coordinación Metropolitana y el Estatuto Orgánico de las Instancias de Coordinación Metropolitana, ocurrida en febrero de 2014, se dio inicio a la conformación de la institucionalidad de planeación y gestión integrada para el Área Metropolitana de Guadalajara (AMG).

Estas instancias, a cerca de dos años de su integración, se encuentran en un proceso de consolidación, toda vez que su funcionamiento implica adecuar una serie de procesos y miradas sobre el territorio, que hasta antes de su existencia se asumían limitadas por las demarcaciones administrativas que fragmentaban los espacios de actuación sobre la metrópoli.

Sin embargo, la metrópoli, como concepto analítico, ha sido utilizado en la elaboración de diversos diagnósticos y planes de ciudad desde hace más de tres décadas, por lo que se ha adoptado plenamente en el discurso de las disciplinas relacionadas al desarrollo urbano y la gestión territorial. Como concepto operativo, en cambio, su adopción ha sido lenta y tortuosa, ya que supone trascender las lógicas municipalistas y estatales que se encuentran profundamente arraigadas en la cultura de organización política en México. Por otra parte, la metrópoli como constructo social, se encuentra aún muy distante del imaginario y lenguaje popular, por lo que se recurre al concepto de ciudad para describir el espacio en el que se habita y se desarrollan las actividades cotidianas sin considerar las fronteras administrativas.

En sentido estricto, en México no existe gobierno metropolitano ni derechos políticos específicos para los habitantes de esos espacios. Pero este tema tiene una importancia de primer orden por el rol que las grandes ciudades están desempeñando en el escenario global.

Es en este contexto en el que se inserta el presente trabajo, a través del cual se busca dotar de sentido social a la agenda de trabajo del Consejo Ciudadano Metropolitano, con la que a la vez se propone incidir en la actuación de las instituciones de gobierno sobre el territorio que comprende el AMG.

De acuerdo con el Reglamento Interno del Consejo Ciudadano Metropolitano del AMG en su Artículo 2, el Consejo es el órgano consultivo intermunicipal (honorífico y no vinculante), de participación ciudadana, cuyo objeto es elaborar, emitir, recibir, discutir, organizar y canalizar propuestas desde la sociedad civil.

Para ello es necesario, por un lado, que la propia sociedad civil se asuma como sujeto de derechos y obligaciones frente a la institucionalidad metropolitana, lo que implica incorporar la mirada metropolitana (bajo la perspectiva analítica y operativa) en su condición de ciudadano. De ahí que la idea de Ciudadano Metropolitano es una que se encuentra apenas en su fase de inyección en el discurso social, de cara a esta forma de pensar la gestión urbana y gubernamental.

Por el otro lado, resulta necesario que el Consejo Ciudadano Metropolitano defina y desarrolle mecanismos de interlocución con la sociedad civil para hacer valer su condición de órgano de representación, como lo mandata el Artículo 5 de su reglamento interno, y así tomar fuerza de la base social para funcionar efectivamente como custodio de los intereses legítimos de la ciudadanía frente a la Junta de Coordinación Metropolitana y el Instituto Metropolitano de Planeación, de conformidad con lo establecido en el Artículo 4, fracciones I, II, V y VIII del mismo reglamento.

Por su parte, ONU-Hábitat plantea que es fundamental promover la cooperación metropolitana para lograr un desarrollo urbano sostenible. Es así que lo metropolitano es uno de los ejes centrales para la definición de la Nueva Agenda Urbana que se debatirá en el marco de la Tercer Conferencia de Naciones Unidas sobre el hábitat y el desarrollo urbano sostenible Habitat III, a celebrarse en el mes de octubre del 2016.

El sentido de cooperación que da vida al presente trabajo se refiere a los aportes que éste pueda ofrecer a los procesos de desarrollo metropolitano, tanto a nivel local, como a escala global.



Marco teórico



MARCO TEÓRICO

Sobre lo ciudadano

Desde la perspectiva clásica – estado-centrista –, en México la ciudadanía metropolitana no existe, porque “en sentido estricto no existen gobiernos metropolitanos ni derechos metropolitanos reconocidos” (Ramírez Sáiz, 1999:220).

Thomas H. Marshall, considerado como uno de los pioneros en la concepción moderna de ciudadanía, la definió como “un status que se otorga a los que son miembros de pleno derecho de una comunidad” (1997:312). Dicho status tiene tres componentes: el civil (libertades individuales), el político (derecho de participación en el ejercicio de autoridad pública) y el social (derecho a bienestar mínimo y a participar en la herencia social) (p. 302).

Sin embargo, se trata de un planteamiento que actualmente se encuentra rebasado, ya en el mundo contemporáneo se trata de un concepto que se desplaza entre las fronteras de las culturas moderna/tradicional, culta/popular, letrada/audiovisual, local/global (Martín-Barbero, 1994).

Para García-Canclini, “ser ciudadano no tiene que ver sólo con los derechos reconocidos por los aparatos estatales a quienes nacieron en un territorio, sino también con las prácticas sociales y culturales que dan sentido de pertenencia” y reorganizan continuamente los vínculos entre Estado y sociedad (2009:37).

Según Habermas (1994), la ciudadanía es algo más que el goce pasivo de derechos otorgados por la autoridad del Estado, porque estos son resultado de demandas y luchas sociales enclavadas institucionalmente y que definen a una persona como miembro competente de la sociedad para intervenir en ella (Turner, 1994) ¹

El ciudadano para Michel de Certeau (2010) es un agente activo dentro del orden programático de la vida cotidiana que se caracteriza por sus maneras de emplear esos órdenes dentro de sus propios universos de sentido.

La visión ofrecida por De Certeau plantea entonces la posible existencia de una forma de ciudadanía, que existe como apropiación o intervención de aquella que ha sido fabricada por los actores con la capacidad de esquematizar y difundir una imagen preponderante del ser en la ciudad y que se constituye como una forma electiva de ser.

Tal como lo señala Ramírez Sáiz, como ocupantes y usuarios del territorio, los ciudadanos poseen derechos y obligaciones sobre él.

Constituyen elementos centrales de estos derechos: el libre tránsito [...], la libertad de asentamiento, el acceso al suelo y a la infraestructura y servicios urbanos básicos, la participación en la definición de las políticas territoriales, así como en el seguimiento o monitoreo de su aplicación por parte de los gobernantes”, mientras que la obligación fundamental de los ciudadanos ante el territorio “es la corresponsabilidad en su correcto uso y preservación (Ramírez Sáiz, 1999:211).

1 En Ramírez Sáiz (1999).

La ciudadanía urbana sería, de acuerdo con Holston (2008), el marco conceptual más adecuado para abordar la idea del derecho a la ciudad, que es el derecho fundamental que los habitantes de las grandes urbes tácitamente reclaman. Para Harvey (2008), la libertad de hacer y rehacer nuestras ciudades y a nosotros mismos es el más valioso pero negado derecho. Para Holston, el derecho a la ciudad se trata del rechazo a ser excluidos de los espacios urbanos físicos, políticos y simbólicos:

“Si las ciudades han sido históricamente el locus del desarrollo de la ciudadanía, el proceso de urbanización global crea condiciones particularmente volátiles al tiempo que se vuelven lugares cada vez más poblados por ciudadanas y ciudadanos marginalizados y no-ciudadanos que desafían su exclusión. En estos contextos, la ciudadanía se desestabiliza y desestabiliza” (2008:3).

Blokland, *et al.* (2015) nos recuerda que en los últimos años hemos sido testigos de numerosas movilizaciones urbanas, de Tel Aviv a Atenas, del Cairo a Nueva York, de Madrid a Santiago de Chile, o de Estambul a São Paulo, en las cuales la propia ciudad se ha vuelto el sujeto y el motor de nuevas articulaciones y reclamos de ciudadanía. Las demandas son diversas: desde el derecho a una vivienda accesible, a la educación gratuita, a salarios justos y oportunidades de empleo para las generaciones jóvenes, a protestas sobre el incremento del costo de transporte público y contra proyectos empresariales que sólo benefician a una pequeña élite. Todas ellas son demandas sobre asuntos urbanos, que si bien usan espacios centrales en las ciudades, no se refieren siempre a espacios geográficos o a una entidad administrativa específica, sino a un arreglo sociopolítico e institucional, en el cual varias escalas – de lo local a lo transnacional – se enciman, condensan y materializan.

Das (2015) señala que los planeadores y urbanistas operan en una red de contradicciones. Con desarrolladores y constructores movidos por las fuerzas del mercado y cada vez más obsesionados con el retorno financiero de su inversión, consideran a los técnicos de la planeación como meros proveedores de servicios. A su vez, éstos han expresado poca preocupación por causas socio-ambientales más amplias. Tras la incorporación de estos criterios financieros y de mercado como rectores del desarrollo por parte de las autoridades urbanas, se configura el contexto prevaleciente de exclusión y discriminación, fragmentación urbana y abusos sobre el medio ambiente.

Para este autor, reclamar el derecho a planeación y al diseño urbano es reconocer el poder de la gente sobre las formas en que las ciudades se crean, con una determinación por construir ciudades social y ambientalmente justas y democráticas. La ciudadanía urbana, según Plyushteva (2009), se trata precisamente del derecho a exigir derechos.

Lo anterior coloca a la ciudadanía como un modelo basado en un conjunto de ideales, creencias, valores (obligaciones) y derechos, que se practican, y que al hacerlo, instituyen de facto formas de relación en la vida cotidiana. Es por ello que podemos hablar de ciudadanía, de manera simultánea y no excluyente como estatus atribuido, como práctica social y como proceso institucional.

De esta forma, lo que debe hacerse para comprender la ciudadanía urbana es explorar en los actores locales la idea de ciudad que construyen a partir de su experiencia cotidiana y sus prácticas intersubjetivas. Como lo han señalado Borja y Muxi, los ciudadanos en la práctica urbana: “expresan su opinión con los pies, no con la cabeza: utilizan más o menos los

espacios urbanos. Cada uno tiene su trama subjetiva: la forma de la ciudad según sus trayectos cotidianos”(2000:37).

El abordaje de los imaginarios urbanos, como lo afirman Hiernaux y Lindon, es particularmente útil para el estudio de la ciudad vivida. El estudio de los imaginarios urbanos es destacado por Nieto como la “dimensión por medio de la cual los distintos habitantes de una ciudad representan, significan y dan sentido a sus distintas prácticas cotidianas” (1998:125).

De acuerdo con Castoriadis, el imaginario es la “creación incesante y esencialmente indeterminada (histórico-social y psíquica) de figuras/formas/imágenes” (2013:12) a partir de las cuales se crea lo que llamamos ‘realidad’ y ‘racionalidad’.

Para Grimaldo (2015), lo más importante en la relación entre ciudadanía e imaginarios urbanos es que mediante estos nos es posible acceder al resultado del encuentro entre fabricantes y usuarios del espacio urbano. Por un lado, identificando aquellas imágenes que son enunciadas y plasmadas en el paisaje urbano a través de la arquitectura, los anuncios publicitarios y la señalización, por ejemplo; y por otro lado a las apropiaciones o intervenciones de los usuarios surgidas de las formas de practicar cotidianas que se restringen o bien subvierten esas formas instituidas. Se trata de un acceso a la relación entre las formas instituidas y las prácticas instituyentes de la ciudad y del ser en la ciudad, que permite acercarnos a la concepción de ciudadanía que se practica en el AMG.

Sobre ciudadanía y metrópoli

Usualmente la relación existente entre ciudadanía y territorio se aplica a la dimensión nacional. Pero desde hace cerca de dos décadas “se encuentra en proceso de construcción una comunidad política territorial y una ciudadanía nuevas, es decir, las metropolitanas” (Ramírez Sáiz, 1999:212).

Es la dimensión instituyente de la ciudadanía la que ha obligado al abordaje metropolitano del fenómeno urbano. Su principal herramienta ha sido la exigencia de eficacia y legitimidad hacia los gobernantes implicados en los fenómenos metropolitanos.

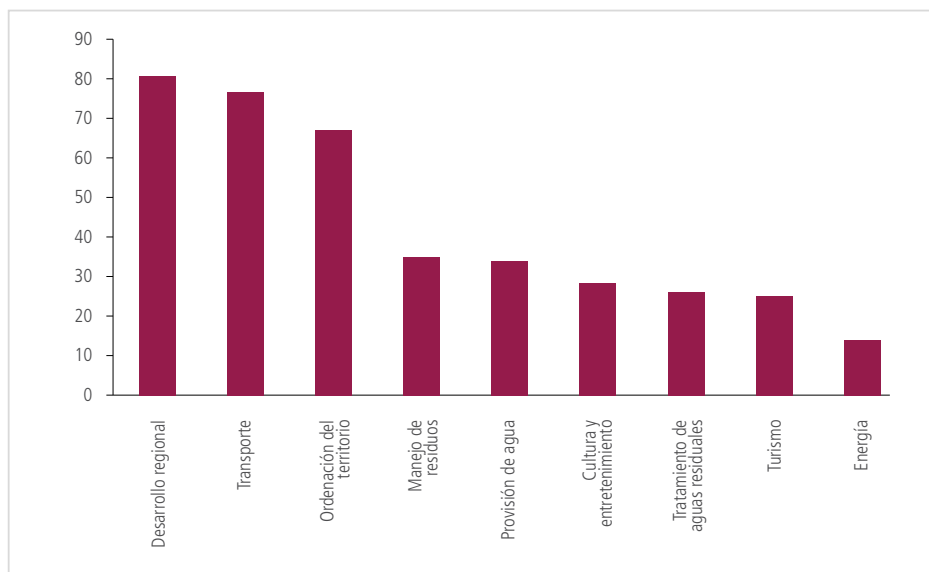
La urgencia por el abordaje metropolitano de los problemas complejos se acentúa en un contexto donde el acelerado ritmo del crecimiento urbano en algunas regiones como la nuestra, ha aumentado las disparidades económicas, sociales y territoriales, acentuado la falta de bienes y servicios básicos esenciales para la vida urbana, acelerado la degradación de la salud y del medio ambiente, y engendrado un alza significativa de costos para las economías domésticas (Declaración de Montreal sobre Áreas Metropolitanas, 2015).

Es así que “el acotamiento teórico del fenómeno metropolitano así como su gestión pública poseen una importancia estratégica para la resolución de los múltiples problemas que emergen en estos ámbitos y para prever su posible solución” (Ramírez Sáiz, 1999:187-188).

Como respuesta institucional para abordar estos complejos procesos urbanos, el desarrollo regional, el transporte y el ordenamiento territorial han pasado a formar parte de las competencias principales otorgadas a los organismos de planificación metropolitana que han venido surgiendo en las últimas décadas. Entre los organismos identificados en los países de la OCDE, más del 80% tienen como sector de competencia el desarrollo regional, más del 70%, el

transporte, y más del 60%, el ordenamiento territorial. En la práctica, estas competencias reflejan los que se entienden como asuntos metropolitanos.

Figura 1 Porcentaje de organismos metropolitanos activos en los distintos sectores de competencia



Fuente: Documentos de trabajo sobre desarrollo regional de la OCDE. Ahrend, R. et. al. (2014).

A la par de esta evolución institucional, la idea de metrópoli se inserta cada vez más en el discurso ciudadano aunque con diferentes significados, ya que para la mayoría de ellos, ciudadanía y metrópoli “constituyen realidades todavía débilmente articuladas”, como lo señala Ramírez Sáiz (1999:215-216) al afirmar que “entre los habitantes de las conurbaciones predomina la visión y actuación en torno a problemas locales (vecinales, barriales o, en el mejor de los casos, municipales) sobre los metropolitanos”. Es así que “consolidar la ciudadanía metropolitana es un decisivo campo de lucha y parte sustancial de la tarea de lograr la gobernabilidad en las metrópolis” (p. 221).

Habitar y transitar. Ser ciudadano en el AMG²

Como se ha dicho ya, cada ciudad responde a condiciones históricas particulares, por lo cual el análisis de la relación entre morfología y prácticas ciudadanas deberá ser específico en cada caso. El presente apartado se enfocará a la descripción del caso de Guadalajara, enfatizando los períodos de transformación en su morfología urbana; así como las prácticas contemporáneas mediante las cuales sus habitantes experimentan el espacio público.

Al igual que en otras ciudades latinoamericanas, la ciudad de Guadalajara responde a la realidad de un territorio conquistado y colonizado. Esto de entrada le imprime una característica distintiva respecto a las ciudades de otros continentes. Además, a diferencia de otras

² Las reflexiones que aparecen en este apartado son extractos del trabajo de tesis doctoral que el maestro Christian Omar Grimaldo Rodríguez realiza para obtener su grado como doctor en ciencias sociales por el Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS) sede occidente. Se presentan aquí con algunas adecuaciones respondiendo a la invitación del doctor Héctor Castañón para colaborar en el proyecto Caracterización del Ciudadano Metropolitano del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG).

ciudades que responden al mismo modelo, Guadalajara fue una ciudad fundada bajo la lógica de la segregación racial que tomó la forma de un núcleo central español circundado por asentamientos indígenas (Vázquez, 1992).

Vázquez distingue dos grandes períodos que explican la urbanización de la ciudad y que se definen a partir de la velocidad de sus procesos urbanizadores. El primer período abarca de 1531 a 1950 y se refiere a la fundación, traslado, asentamiento definitivo y crecimiento de Guadalajara en un proceso lento y uniforme de configuración regional. El segundo, comprende de 1950 a 1991 asociado a la explosión urbana, caracterizada por una serie de transformaciones urbanas aceleradas en las que intervienen procesos de industrialización, movilidad y consumo, para finalmente consolidarla como metrópolis (*ibídem*).

A partir de 1950 es cuando se consolida y se acentúa la división de la ciudad en dos hemisferios. Mientras en el poniente de la ciudad se construían una serie de colonias extranjeras que conformaban una nueva forma de habitar (la Colonia Americana y la Moderna, por ejemplo), en las periferias, fuera y lejos del casco urbano, se establecían una serie de fábricas textiles y de papel junto a las cuales se originó una forma de habitar distinta para los obreros. Según Jiménez, Olveda y Núñez (1995), los primeros síntomas de cambio que alteraron la organización y distribución del espacio urbano comenzaron a percibirse con la construcción de tales fábricas.

La modificación que representó la industrialización naciente de Guadalajara se debió principalmente a que surgieron “nuevos sistemas y zonas para trabajar” (*ibídem* p. 142) logrando que muchos habitantes no tuvieran la posibilidad de laborar en sus casas, obligándolos a desplazarse del sitio donde vivían al lugar de trabajo, agrandando la noción de espacio vivido. Esto logró que el espacio se estratificara según la naturaleza de las labores que desempeñaban los distintos grupos sociales y con ello “el individuo ya no tiene necesidad de medir el lugar donde vive, sino su accesibilidad; en lo sucesivo, lo apreciará de acuerdo con los tiempos que necesita para trasladarse de un punto a otro. Es entonces cuando la conciencia del espacio pasa de lo continuo a lo discontinuo” (*ibídem* p. 142).

Puede decirse que en este período se alimentó la lógica de segregación poblacional según la condición social y racial, creando una distinción entre la otredad que habita la ciudad en función de sus puntos cardinales, la función de ciertas zonas territoriales y las formas arquitectónicas más comunes que les eran afines. Debido a estas nuevas condiciones, la movilidad tomaría importancia como elemento articulador de las discontinuidades del espacio vivido, que con la separación del lugar de habitar y de trabajar acababa de iniciar.

Hasta aquí, se han mencionado ya varios elementos que modificaron la experiencia del espacio vivido que tenían los ciudadanos de Guadalajara antes de 1950. La existencia de fábricas en las periferias; la modificación de la traza urbana conforme la ciudad se expandía; la introducción de formas arquitectónicas nuevas; la necesidad de crear nuevos caminos y calles o ampliar las existentes aprovechando la desamortización de bienes y la desaparición de algunos templos; la aparición y proliferación de vehículos automotores de carga y transporte. Todo esto modificó el patrón habitual para vivir la ciudad y, por ende, la forma en que los ciudadanos se identificaban o diferenciaban entre sí, sobre todo tratándose de una ciudad que nació bajo la lógica de la segregación. En cualquiera de los casos, las modificaciones materiales que se han mencionado conllevan la construcción de nuevos referentes simbólicos, a partir de los cuales también se construyen formas identitarias específicas.

La relevancia que fue adquiriendo el tráfico vehicular tuvo varios efectos en la traza y morfología urbana, desde el ensanchamiento de calles, hasta los asentamientos de viviendas a los márgenes de las vialidades principales. Así, se llenaron los “huecos” en el paisaje que había entre los asentamientos originales, generando un paisaje urbano continuo pero escindido en cuestión de interacción dadas las condiciones de clase social y funcionalidad de cada zona.

Más allá del centro, las modificaciones principales recayeron sobre todo en la construcción o re-construcción de vialidades o elementos que favorecieran el tránsito. Núñez observa un detalle importante en cuanto a estas modificaciones urbanas cuando nota que “el automovilista es quien utiliza estas vías, no el transporte público, pues a éste no se le permite circular en la mayoría de túneles, puentes vehiculares y avenidas” (1999:132). De manera que, si como ocurre todavía hoy, el transporte público mueve a la mayoría de la población, los beneficiarios de las obras son el menor porcentaje.

De acuerdo con la encuesta de DINAMIA (2012) el 57 % de la población en el AMG utiliza con mayor frecuencia el transporte público, mientras que un 17% el automóvil particular. Para el 26% de la población ésta representa su única opción, en la que invierten entre \$100 y \$300 pesos a la semana. El 37% de los usuarios del transporte público opina que el servicio es malo o pésimo, el 75% considera que es inseguro, y el 78% piensa que es incómodo.³

Hoy vivir en la metrópolis exige cada vez con mayor acuciosidad que el habitante se convierta en transeúnte. Los lugares de trabajo ya no se encuentran en las inmediaciones de los barrios; el crecimiento de la mancha urbana impone distancias cada vez más grandes entre familiares y amistades; los lugares y horarios de residencia se restringen en función de las lejanías o cercanías; incluso la posesión de automóviles se ha convertido en un factor determinante para la sociabilidad.

El modo de vida que la población de Guadalajara adquirió a lo largo de los siglos ha generado nuevas problemáticas, y ha incorporado nuevas dinámicas de segregación con sus respectivas formas materiales, como es el caso de los cotos y suburbios residenciales, marcando aún más el carácter de las fronteras imaginarias que los espacios de flujo potencian.

De acuerdo con Camus (2015), los ciudadanos de coto viven condicionados a planificarse su cotidianidad y presentan una fuerte dependencia de sus automóviles pues, al estar ubicados en la periferia de las ciudades donde la accesibilidad es más complicada.

Todo movimiento hacia fuera del espacio cercado debe realizarse en coche [...] la vida en la periferia supone que el carro se convierta en el símbolo por excelencia de esta vida [...] y el momento más intenso de su utilización se relaciona con el ciclo familiar (Camus, 2015:264).

Esto convierte de una u otra manera al vehículo en un segundo hogar que incluso acondicionan con elementos electrónicos de entretenimiento y un sinfín de comodidades.

¿Qué impacto han tenido todas estas formas de transitar y habitar en el tipo de ciudadanos de esta metrópoli? Ciertos autores han sostenido que la sustitución de lugares de encuentro por lugares de tránsito y la infravaloración de las centralidades tradicionales tienen como efecto la pérdida de identidad y de sentido comunitario (Valenzuela, 2002; Martín-Barbero, 1994).

³ <http://dinamia.com.mx/wp-content/uploads/2014/01/encuesta-transporte-en-guadalajara.pdf>

Para los habitantes de los cotos, la ciudadanía y los derechos privilegiados que ostentan son adquiridos por pago (Camus, 2015). “La segregación urbana se hace más intensa en la escala micro a través de bolsas urbanas aisladas entre sí, mientras en la gran escala se exhibe una aparente mayor heterogeneidad y los indicadores de segregación residencial se hacen menores” (*ibidem* p. 279).

Es en este escenario que el estudio de aquello que el ciudadano que transita de manera cotidiana comprende por metrópoli. Si se asume que buena parte de eso que pensamos como tal proviene de la experiencia subjetiva y cotidiana de la interacción con los otros y la materialidad de la ciudad, se tendrá que pensar a la metrópoli como la suma de experiencias de las y los ciudadanos que habitan y transitan un espacio geográfico e imaginario fragmentado.

IV

Objetivos y
preguntas
rectoras



OBJETIVOS Y PREGUNTAS RECTORAS

El principal objetivo de esta investigación es desarrollar una caracterización del ciudadano metropolitano. Dicha caracterización implica investigar y responder a las siguientes preguntas:

1. ¿Qué idea de lo metropolitano se configura en el imaginario de las y los entrevistados? (Noción de metrópolis, fronteras, distancias, paisajes).
2. ¿Qué aspectos de su identidad ciudadana se pueden apreciar al describir esta experiencia? (Cómo va entendiendo implícita o explícitamente su posición como sujeto de derechos y obligaciones).
3. Desde la perspectiva de las y los entrevistados, ¿cómo se entenderían como ciudadanos metropolitanos?

Además de desarrollar esta caracterización, el propósito central de este proyecto es fortalecer las vías de incidencia ciudadana en la agenda metropolitana, a través de la identificación de prioridades, visiones y propuestas del ciudadano metropolitano.

Con lo anterior se busca dar sentido social a los contenidos que integren la agenda de trabajo del Consejo Ciudadano Metropolitano, para lo cual es necesario que la propia sociedad civil se asuma como sujeto de derechos y obligaciones e incorpore la mirada metropolitana (desde la perspectiva analítica y operativa) en su condición de ciudadano o ciudadana.

Con esta investigación no se pretende construir una nueva hipótesis teórica, sino observar los matices que la práctica y la experiencia concreta de habitantes del AMG ofrecen a los planteamientos formulados por quienes han estudiado la relación entre ciudad, ciudadanía e instituciones metropolitanas.



Metodología de
investigación



METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

La caracterización del ciudadano metropolitano supone aceptar de entrada el hecho de que existen tantos perfiles como ciudadanos en la ciudad. Mucho tenemos de común, pero son muchas también las diferencias en función de las variables que nos sujetan: los espacios que ocupamos, las rutas por las que nos trasladamos, los servicios que tenemos disponibles, entre tantas otras. La intención es, entonces, indagar sobre aquello que nos es común en la experiencia de la metrópoli, mientras que se rescatan las diferencias derivadas de los distintos contextos que nos enmarcan.

Para responder las preguntas rectoras y alcanzar el objetivo propuesto fue necesario definir qué información se debe consultar, a partir de qué informantes y con base en cuáles preguntas. Esto nos obligó a revisar la información de orden cuantitativo y cualitativo que ya existe y a diseñar un proceso de investigación que nos arrojara la información faltante. Un importante elemento a considerar es que esta misma cuestión sobre el ciudadano metropolitano ha sido planteada por un representante del Consejo Ciudadano Metropolitano al director de Jalisco Cómo Vamos, un observatorio local sobre calidad de vida, quienes asumieron la tarea de sistematizar la información derivada de las encuestas anuales que realizan, con el propósito de describir al ciudadano metropolitano. Esta información fue sin duda de gran valor para esta consultoría, por lo que fue analizada y considerada en el diseño de los instrumentos de investigación, para avanzar en el conocimiento de nuestro objeto de estudio.

De manera paralela, se realizó una revisión de datos sociodemográficas (con base en INEGI/COEPO/IMSS, 2015) rescatando la siguiente información de quienes habitan la metrópoli: dónde vive, qué tipo de vivienda, habitantes por vivienda, esquema de propiedad, jefatura familiar, discapacidad y tipo, ocupación, edad, género, origen étnico, acceso a servicios y telecomunicaciones, nivel de escolaridad, si tiene automóvil, religión, derechohabiencia, estado civil, nivel socioeconómico, número de cuartos y baños, nivel de marginación y municipio que habita.

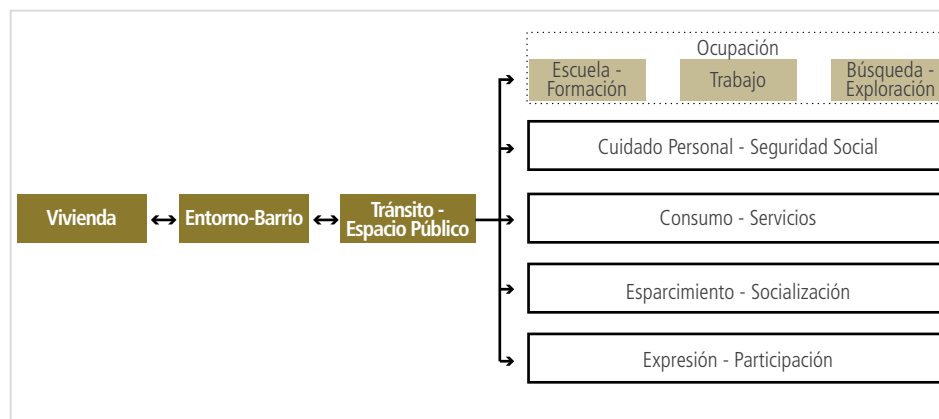
Siguiendo con las implicaciones del objetivo definido para esta investigación, se buscó que fueran los propios ciudadanos metropolitanos quienes ayudaran a describir las características que los identifican como tales. La decisión metodológica de adoptar un enfoque cualitativo para el estudio de perfil metropolitano fue tomada con base en lo propuesto por Guber (2011) quien afirma que se debe investigar con el sujeto y no al sujeto. Esto significa que, además de una explicación a partir de una caracterización meramente estadística, se busca llegar a la comprensión del ciudadano metropolitano. Se propone así una investigación horizontal donde no sólo se habla sobre el otro sino con el otro (Kaltmeier, 2012).

De esta manera, para ampliar la comprensión sobre la idea del ciudadano metropolitano – entendido como sujeto de derechos y obligaciones que se constituye frente a la institucionalidad necesaria para gestionar el habitar en una metrópoli – se propuso el uso de dos técnicas: la entrevista individual semiestructurada y la observación participante en campo. Este tipo de entrevista fue seleccionada porque, aunque contiene preguntas guías, permite que el sujeto reflexione de manera libre sobre temas en específico (Reguillo, 2003). De forma complementaria, la observación participante en campo permite dar cuenta de los fenómenos sociales a

partir de la observación de contextos y situaciones en que se generan los procesos sociales, así como captar la complejidad del sujeto como productor de sentidos así como de potencialidades de transformación (Sánchez, 2001).

Fue así que se realizaron una serie de entrevistas y observaciones de campo en los nueve municipios que integran el Área Metropolitana de Guadalajara con informantes clave sobre sus prácticas cotidianas en el territorio, su comprensión de la metrópoli y su autoconcepción como ciudadano o ciudadana metropolitana. En el siguiente esquema se muestran los ámbitos a partir de los cuales se construyó el relato de la manera en que las y los ciudadanos experimentan y despliegan su actuar sobre el territorio metropolitano:

Figura 2 Ámbitos de construcción de relato sobre la metrópoli



Fuente: Elaboración propia

Además de la descripción de su forma de habitar y transitar la metrópoli, con base en las actividades cotidianas, en un registro audiovisual se indagó sobre la comprensión que las entrevistadas tienen sobre la metrópoli, para explorar la dimensión político-administrativa en su imaginario. Finalmente se interrogó a los informantes clave, sujetos de esta investigación, sobre su auto definición: su auto-caracterización como ciudadano metropolitano. Además de lo anterior, se llevó a las entrevistas un mapa impreso del AMG para que los sujetos describieran los desplazamientos que realizan cotidianamente, los propósitos para realizarlos y su experiencia al llevarlos a cabo, ya que de acuerdo con Grimaldo (2015) el transitar como práctica urbana es el elemento articulador de las funciones, los significados y las poblaciones que habitan las ciudades modernas.

Las preguntas, como fueron enunciadas ante los sujetos, son las siguientes:

1. ¿Quién eres tú (dónde vives, a qué te dedicas, de dónde eres..)?
2. ¿Qué piensas cuando escuchas "metrópoli"?
3. ¿Cómo son tus rutinas/trayectos en la ciudad?

Para la selección de entrevistadas se diseñó una muestra que permitiera un mejor entendimiento de la diversidad de perfiles que habitan la metrópoli. Se realizaron 22 entrevistas definidas a partir de una muestra estratificada por municipio, género, edad, nivel de marginación, grado y características de urbanización, etnicidad, lugar de nacimiento y ocupación. Cada una de las entrevistas fue realizada en casa del sujeto. El formato de presentación en videos tiene una duración aproximada de 3 minutos cada uno. La estratificación de la muestra de personas entrevistadas se resume en las siguientes tablas:

	Guadalajara	Guadalajara	Zapopan	Zapopan	Zapopan
NOMBRE	Edith	Juan Manuel	Yunuen	Jonathan	Susan
EDAD	26		11	10	
COLONIA	San Antonio	Providencia	Jardines de Guadalupe	Parques Tesistán	Pinar de la Venta
Mujer	X		X		X
Hombre		X		X	
Marginación alta					
Marginación media				X	
Marginación baja	X	X	X		X
6 - 12 años			X	X	
13 - 24 años					
25 - 60 años	X				X
60 años en adelante		X			
Urbano	X	X	X		
Rural/agricultor					
Periurbano				X	
Indígena					
De la ZMG	X	X	X	X	
Foráneo		X			
Extranjero					X
Residente de fraccionamiento					X
Ciclista	X			X	
Usuario del TP	X				X
Automovilista		X			
Motociclista					
Estudiante			X	X	
Académico					X

	Tlaquepaque	Tlaquepaque	Tonalá	Tonalá	Tonalá
NOMBRE	María	Iván	Alma Rosa	Edgar Giovanni	Bonesi
EDAD		40		19	17
COLONIA	San Pedrito	Las Águilas	Coyula	Camichines	Arcos de Zalatitán
Mujer	X		X		X
Hombre		X		X	
Marginación alta	X		X		
Marginación media				X	X
Marginación baja		X			
6 - 12 años					
13 - 24 años				X	X
25 - 60 años	X	X			
60 años en adelante			X		

	Tlaquepaque	Tlaquepaque	Tonalá	Tonalá	Tonalá
NOMBRE	María	Iván	Alma Rosa	Edgar Giovanni	Bonesi
EDAD		40		19	17
COLONIA	San Pedrito	Las Águilas	Coyula	Camichines	Arcos de Zalatlán
Urbano	X	X		X	X
Rural/agricultor					
Periurbano			X		
Indígena	X				
De la ZMG			X	X	X
Foráneo	X	X			
Extranjero					
Residente de fraccionamiento					
Ciclista		X			
Usuario del TP	X		X	X	X
Automovilista		X			
Motociclista					
Estudiante	X				X
Académico		X			

	Tonalá	Ixtlahuacán	Ixtlahuacán	Tlajomulco	Tlajomulco
NOMBRE	Lalo	Paye	Miguel Ángel	Bertha	Georgina
EDAD					
COLONIA	Camichines			Villas Terranova	Los Gavilanes
Mujer				X	X
Hombre	X	X	X		
Marginación alta				X	
Marginación media	X	X	X		
Marginación baja					X
6 - 12 años					
13 - 24 años					
25 - 60 años	X	X	X	X	X
60 años en adelante					
Urbano	X				X
Rural/agricultor		X	X		
Periurbano				X	
Indígena					
De la ZMG	X		X		
Foráneo		X		X	X
Extranjero					

	Tonalá	Ixtlahuacán	Ixtlahuacán	Tlajomulco	Tlajomulco		
NOMBRE	Lalo	Paye	Miguel Ángel	Bertha	Georgina		
EDAD							
COLONIA	Camichines	Villas Terranova			Los Gavilanes		
Residente de fraccionamiento							X
Ciclista	X						
Usuario del TP				X			
Automovilista	X	X	X				X
Motociclista							
Estudiante							
Académico							
	Tlajomulco/El Salto	El Salto	El Salto	Zapotlanejo	Zapotlanejo	Juanacatlán	Juanacatlán
NOMBRE	Omar	Enrique	Sofía	Oswaldo	Cheli	Perla	Isabel
EDAD	17	57	27	24			21
COLONIA	La Cofradía						
Mujer			X		X	X	X
Hombre	X	X		X			
Marginación alta							
Marginación media	X	X	X	X	X	X	X
Marginación baja							
6 - 12 años							
13 - 24 años	X			X	X	X	X
25 - 60 años		X	X				
60 años en adelante							
Urbano							
Rural/agricultor	X	X	X	X	X	X	X
Periurbano							
Indígena							
De la ZMG	X	X	X	X	X	X	X
Foráneo							
Extranjero							
Residente de fraccionamiento							
Ciclista	X		X				
Usuario del TP	X	X	X			X	X
Automovilista					X		
Motociclista				X			
Estudiante			X			X	X
Académico							

Proceso de trabajo

De la integración de los tres elementos arriba citados: información existente, investigación audiovisual y observación en campo se logró generar la caracterización del ciudadano o ciudadana metropolitana. La estrategia metodológica de esta investigación se dividió en cuatro etapas:

1. Preparación

En esta etapa se realizó la revisión de la información existente para el diseño de instrumentos de investigación, así como el pilotaje de las primeras propuestas de entrevista para afinar los instrumentos de investigación. También se entabló contacto con los sujetos informantes y se procedió a agendar citas programadas.

2. Levantamiento de información

En esta fase se consultaron dos fuentes de información: INEGI y las encuestas de percepción de Jalisco Cómo Vamos. El levantamiento de información en campo se realizó durante varias semanas pues supuso un trabajo de coordinación con los informantes claves. Se realizaron 18 entrevistas, como se mencionó anteriormente, cada una de ellas en la casa de los sujetos. De manera paralela, se hizo un trabajo de observación en campo en cada uno de los nueve municipios.

3. Análisis de información

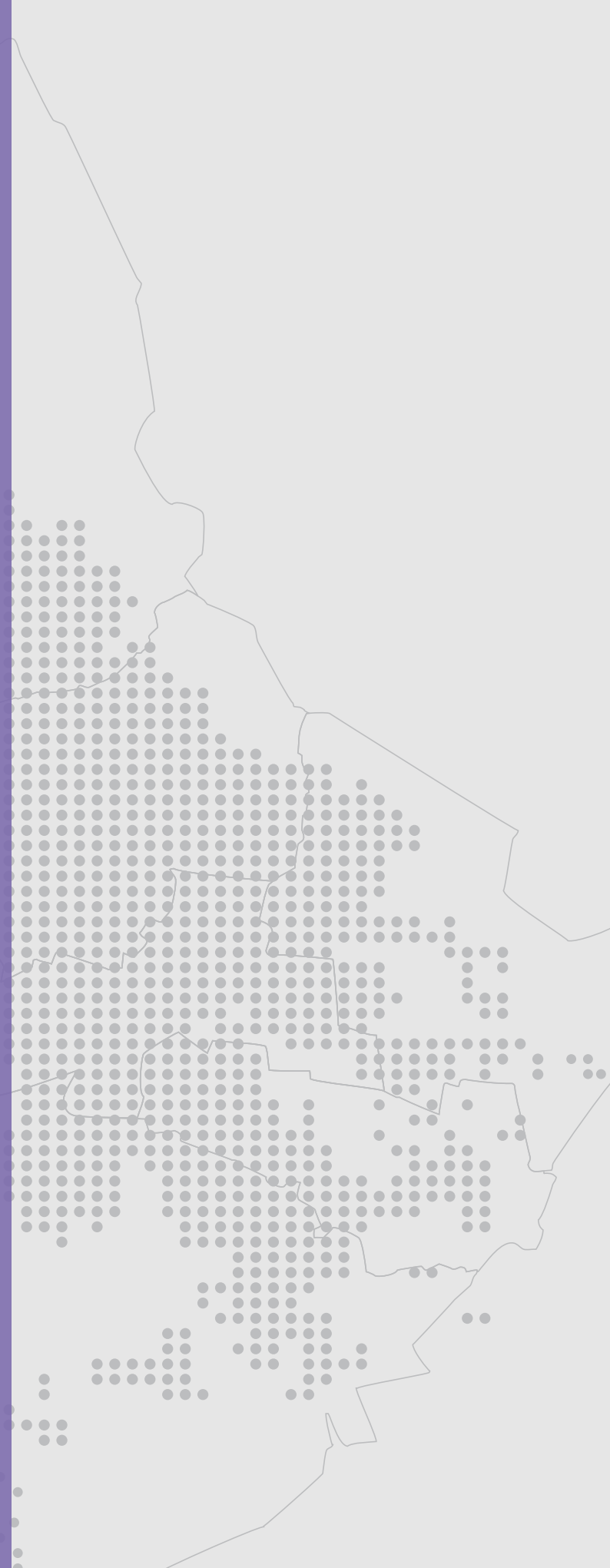
Tras el levantamiento de la información, se procedió a sistematizarla y se realizó un análisis de la misma. De igual manera, se hizo una revisión y sistematización de informaciones existentes, censos, consultas, encuestas u otras, de utilidad para la caracterización.

4. Integración de resultados

En esta fase se generaron los materiales para presentación de los resultados (sistematización, síntesis y matriz de resultados), y se integraron los contenidos y entrega de reporte final que incluye archivos de video, gráficos y documento escrito.



Desarrollo de la investigación



DESARROLLO DE LA INVESTIGACIÓN

En este apartado se presenta la información obtenida de la revisión de datos sociodemográficos, las encuestas de percepción, las entrevistas y la observación en campo. La información, aunque pudiera considerarse extensa, es de vital importancia para comprender los hallazgos y conclusiones de esta investigación. Lo presentado aquí es fruto de un intenso trabajo de sistematización.

Aquí se incluye el reporte de la consulta de distintas fuentes de información a las que se recurrió para conocer las perspectivas ciudadanas sobre los asuntos metropolitanos, por un lado, y para recoger elementos que son útiles para aproximar una caracterización del ciudadano metropolitano, por otro.

Con la idea de identificar los temas de ciudad que han sido considerados como prioritarios por la ciudadanía, se realizó una revisión de distintos ejercicios de diagnóstico y consulta realizados para la ciudad de Guadalajara. Los documentos revisados fueron los siguientes:

1994 – 2006 Planes Municipales de Desarrollo del Municipio de Guadalajara

2004 Estudio Internacional de Turismo de Negocios Guadalajara – Plantune, GDL 2020

2006 Guadalajara Metrópoli con Rumbo – Foro Ciudad. Encuesta CITIES

2006 Encuesta Líderes de Opinión – GDL 2020

2006 Prospectiva para el ordenamiento territorial de Zapopan

2007 Encuesta de opinión ¿Cómo la Ves? – GDL 2020

2007 Plan Municipal de Desarrollo del Municipio de Guadalajara

Encuestas de opinión

Buzones electrónicos

Encuesta de ideario colectivo

Foros con especialistas

Asambleas comunitarias

2007 Agenda Común – Grupos Edilicios del Ayuntamiento de Guadalajara

2008 Plan Intermunicipal de Desarrollo Urbano

2010 Estudio de Violencias Urbanas SEDESOL-INCIDE

2010-2012 Plan Municipal de Desarrollo de Guadalajara

2010 Documento base para la realización de un informe de desarrollo humano ZMG

2011 -2014 Encuestas sobre Calidad de Vida de Jalisco Cómo Vamos

2010 / 2015 Información oficial basada en el Censo y Encuesta Intercensal 2015 del INEGI.

2010 Análisis de marginación en el AMG con información de CONAPO

2012 Consultas y foros de opinión para la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2013-2033

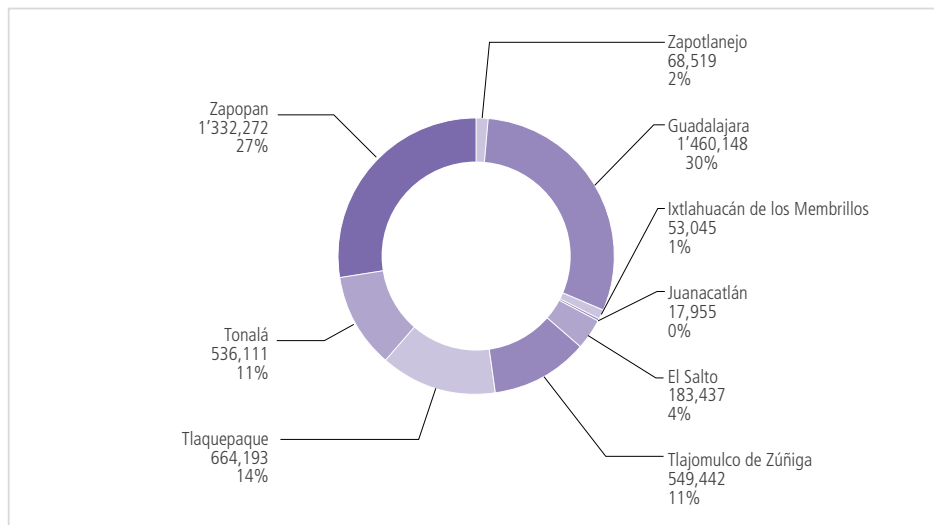
2015 / 2016 Encuestas realizadas por medios de comunicación locales sobre servicios municipales y desempeño estatal en el Área Metropolitana de Guadalajara, 2015

a) Análisis sociodemográfico del AMG

El Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), conformada por los municipios de Guadalajara, Ixtlahuacán de los Membrillos, Juanacatlán, El Salto, Tlajomulco de Zúñiga, San Pedro Tlaquepaque, Tonalá, Zapopan y Zapotlanejo, tiene una población de 4'865,122 habitantes (INEGI, 2015).

Tan sólo la población de los municipios de Guadalajara y Zapopan representa más del 50% de la cifra total, siguiendo Tlaquepaque con 14%, y Tonalá y Tlajomulco de Zúñiga con 11%. La población presenta un balance de género en todos los municipios de 51% mujeres y 49% hombres.

Figura 3. Población del AMG por municipio



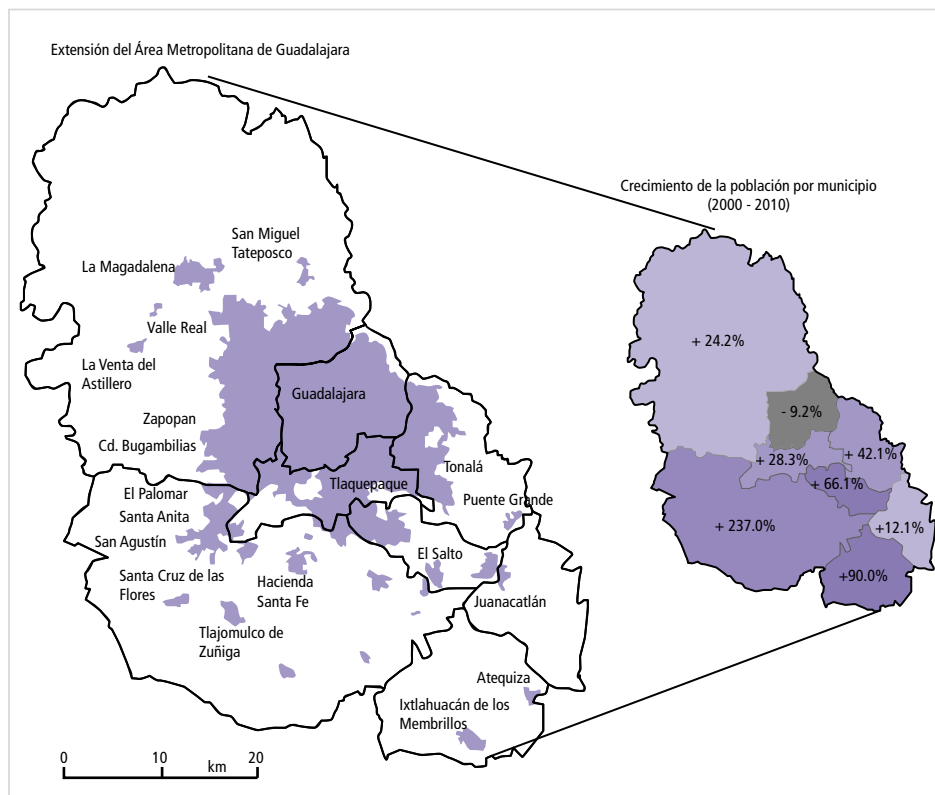
Fuente: INEGI, 2015

En la figura 4 se muestra el crecimiento poblacional por municipio en el periodo entre el 2000 y el 2010, cuando se dio un fuerte impulso desde la política nacional de vivienda a la construcción de desarrollos unifamiliares en las periferias urbanas. La composición actual de la población en el AMG es resultado de ese proceso de desplazamiento poblacional hacia las periferias generado por la oferta de suelo urbanizable y vivienda.

Las Tasas de Crecimiento Media Anual (TCMA) que presentó el municipio de Tlajomulco de Zúñiga en ese mismo período (2000-2010) fue de 12.92%, dato muy similar al que presentó el municipio de Tonalá para el período entre 1980 y 1990 cuando su TCMA alcanzó los 12.45%. Zapopan, por su parte, mostró su mayor TCMA en el período entre 1960 y 1970 cuando llegó a los 11.04%. En el municipio central del AMG, Guadalajara, la TCMA pasó de 3.92% en la década entre 1970 y 1980 a -0.96% entre 2000 y 2010. Aunque se percibió una ligera recuperación en los años posteriores, entre el 2010 y el 2015 mostró una pérdida de 35,041 habitantes, mientras que el municipio cuya población creció más en términos netos, siguió siendo Tlajomulco de Zúñiga al incrementar su población en 132, 816 habitantes en el mismo quinquenio, seguido de Zapopan con 88,516, Tonalá con 57,422 y Tlaquepaque con 56,079.

En términos proporcionales, los municipios que más incrementaron su población fueron Juanacatlán, El Salto, Tlajomulco de Zúñiga e Ixtlahuacán de los Membrillos. Zapotlanejo, por su parte, mostró uno de los incrementos poblacionales más bajos en términos proporcionales, sólo después de Guadalajara y a la par del municipio de Zapopan, como puede apreciarse en la figura 5.

Figura 4. Crecimiento demográfico y geográfico del Área Metropolitana de Guadalajara (No incluye Zapotlanejo)



Fuente: Obtenido de The geography and dynamics of modern Mexico (2011), Population change in Guadalajara Metropolitan Area, disponible en <http://geo-mexico.com/?p=3395>

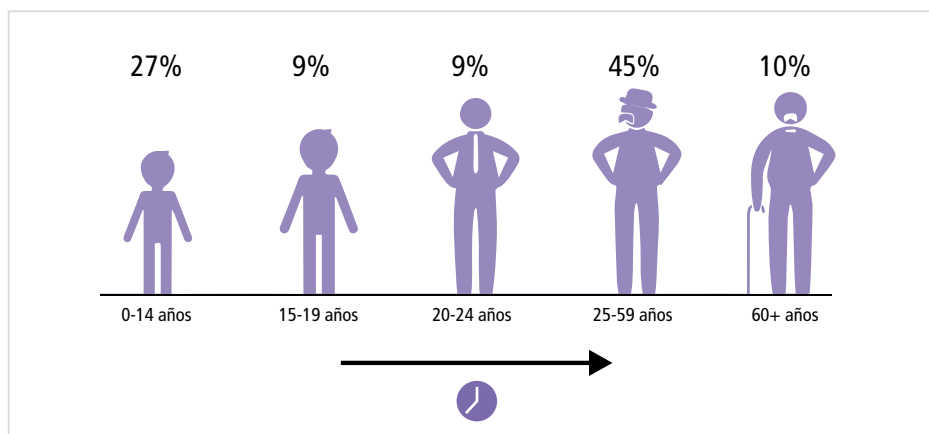
Figura 5. Variación de población entre 2010 y 2015 por municipio

Municipio	Población total 2010	Población total 2015	Variación absoluta	Variación porcentual
Guadalajara	1'495,189	1'460,148	35,041	0.02
Ixtlahuacán de los Membrillos	41,060	53,045	11,985	0.23
Juanacatlán	13,218	17,955	4,737	0.26
El Salto	138,226	183,437	45,211	0.25
Tlajomulco de Zúñiga	416,626	549,442	132,816	0.24
Tlaquepaque	608,114	664,193	56,079	0.08
Tonalá	478,689	536,111	57,422	0.11
Zapopan	1'243,756	1'332,272	88,516	0.07
Zapotlanejo	63,636	68,519	4,883	0.07
Total AMG	4'498,514	4'865,122	366,608	

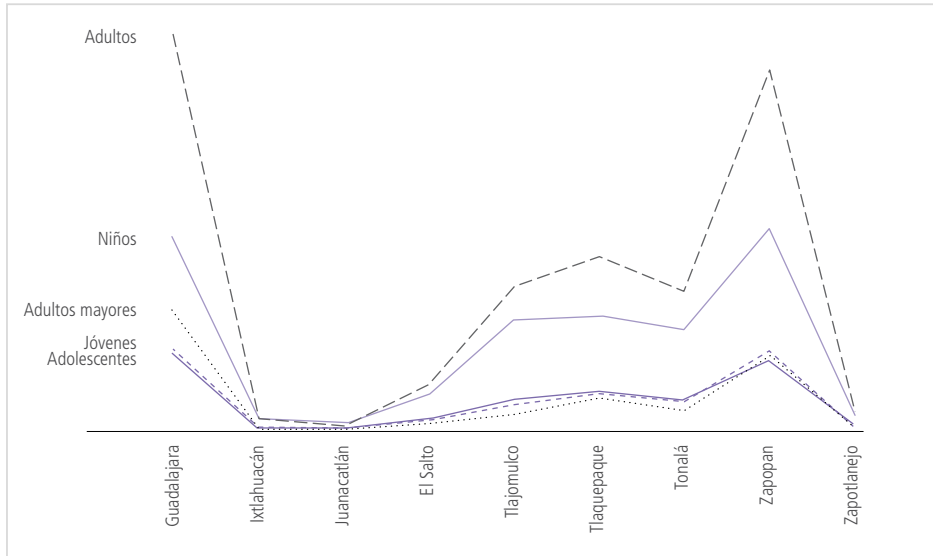
Fuente: INEGI, 2010 y 2015

En cuanto a los rangos de edad, casi la mitad de la población se encuentra en la categoría de adultos (de 25 a 59 años), siguiendo como grupo más fuerte el de los niños (de 0 a 14 años) con 27%. El casi 30% restante está dividido entre adolescentes (de 15 a 19 años), jóvenes (de 20 a 24 años) y adultos mayores (más de 60 años) como se muestra en la figura 6. Estas cifras son la tendencia general en todos los municipios que integran el AMG como puede verse en la figura 7, con la única diferencia en la cantidad de habitantes debido al tamaño y grado de urbanización de cada municipio.

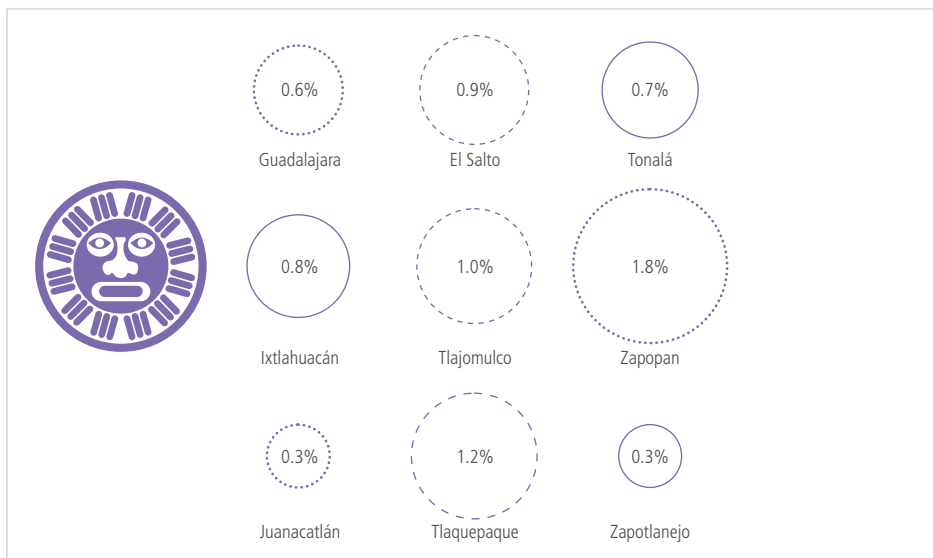
Existe un 15% de la población total del AMG que nació en otra entidad, y se reporta tan sólo el 1.08% (48,878 habitantes) de población en hogares censales indígenas. Los municipios que presentan mayor concentración de población en hogares censales indígenas son Zapopan (1.8%), Tlaquepaque (1.2 %) y Tlajomulco de Zúñiga (1.02%); ver figura 8. Esta presencia de hogares indígenas se presenta particularmente en algunas colonias del AMG. En cuanto a limitaciones físicas, el 3% de la población presenta limitación en la actividad de algún tipo (ceguera, sordera, física, entre otras).

Figura 6. Población del AMG por rangos de edad

Fuente: INEGI, 2015

Figura 7. Población del AMG por rangos de edad por municipio

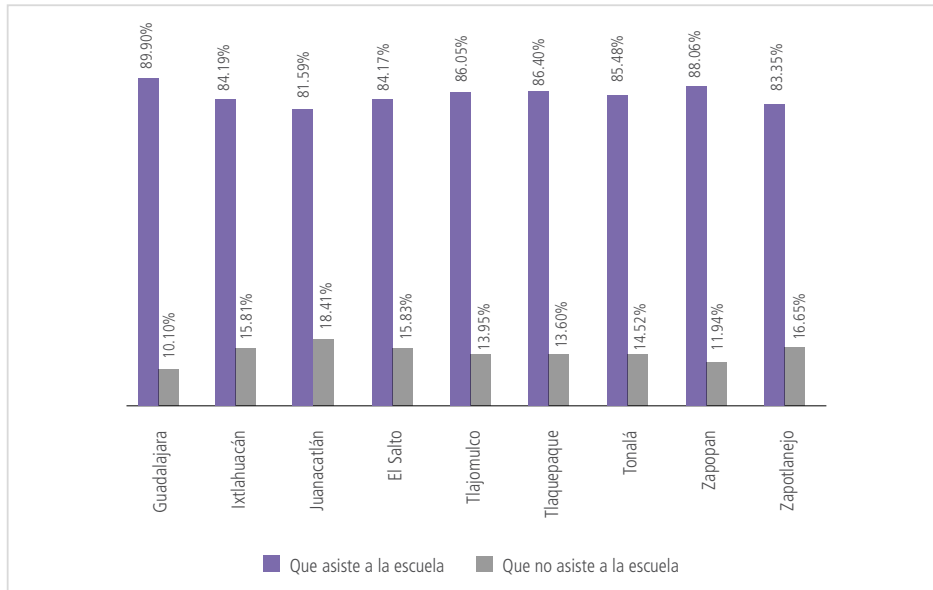
Fuente: INEGI, 2015

Figura 8. Población indígena por municipio

Fuente: INEGI, 2010

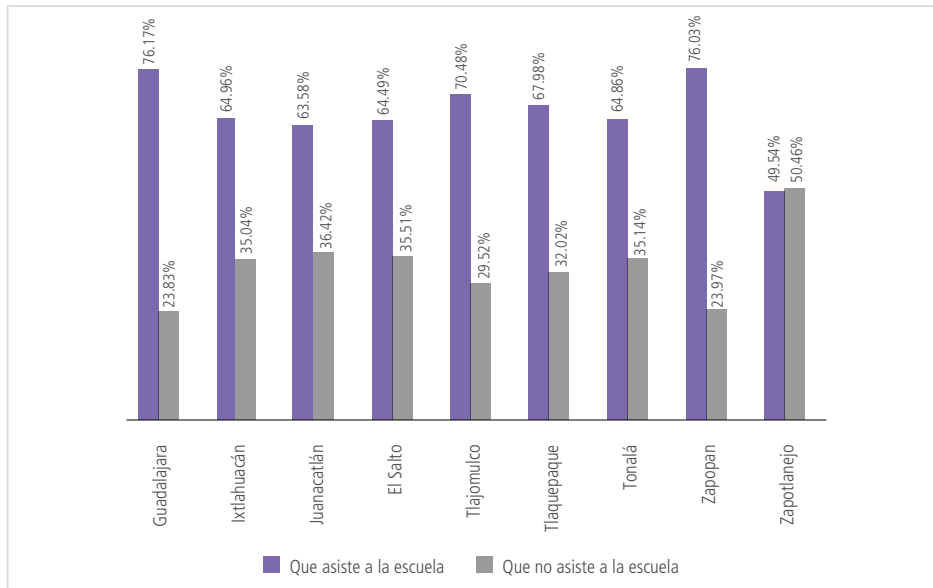
Con relación al tema educativo, existe una tendencia de deserción en las escuelas conforme los grados avanzan. Mientras que sólo un 15% de la población en edad preescolar, primaria y secundaria (3 a 14 años) no asiste, en edad de preparatoria (15 a 17 años) esta cifra aumenta hasta un 34%. El grado universitario es el que menos presenta asistencia entre jóvenes de 18 a 24 años con sólo 19%.

Figura 9. Asistencia a la escuela en población de 3 a 14 años por municipio

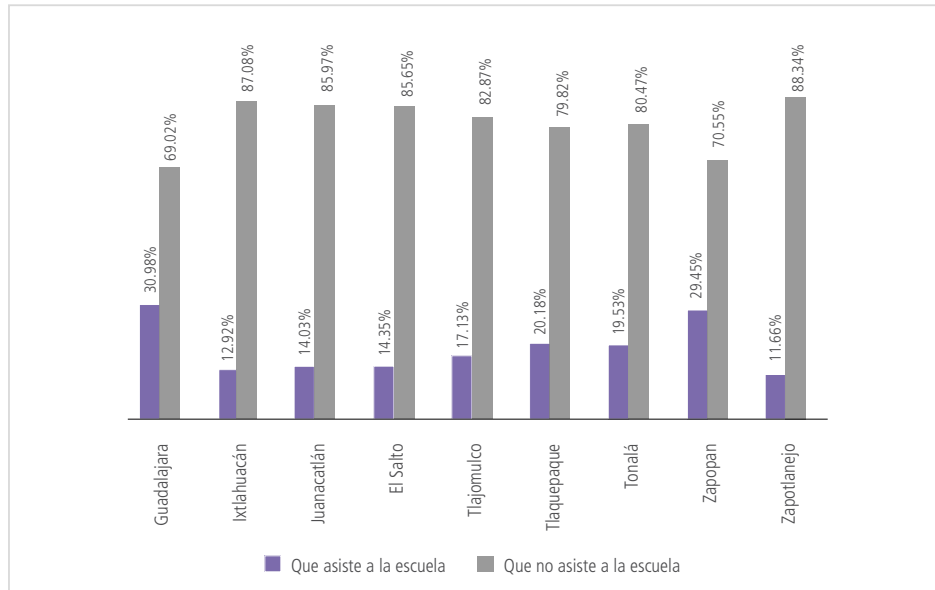


Fuente: INEGI, 2015

Figura 10. Asistencia a la escuela en población de 15 a 17 años por municipio

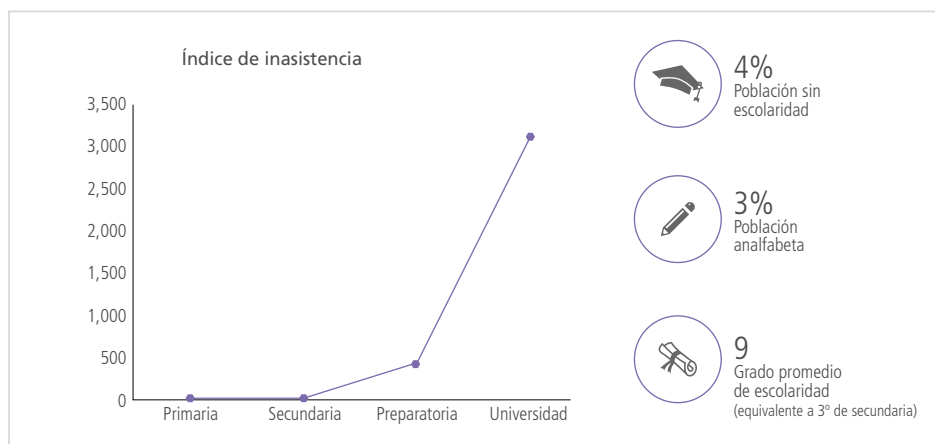


Fuente: INEGI, 2015

Figura 11. Asistencia a la escuela en población de 18 a 24 años por municipio

Fuente: INEGI, 2015

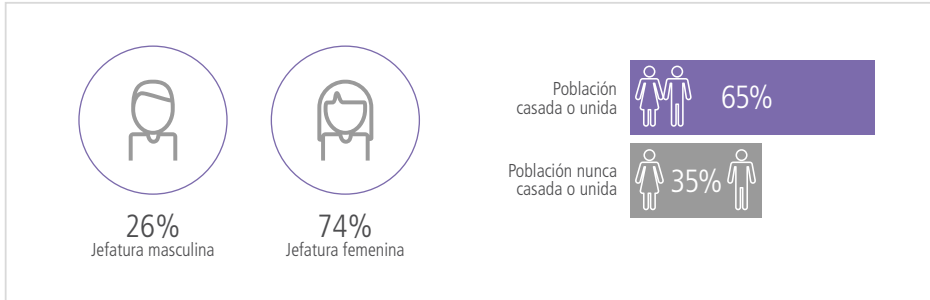
Los niveles de analfabetismo se mantienen en tan sólo un 3% de la población total según los datos del censo de 2010. En cuanto a la escolaridad, sólo el 4% de la población no cuenta con ningún grado educativo. Los municipios de Juanacatlán y Zapotlanejo presentan un mayor porcentaje de analfabetismo, con 3.16% y 5.10%, así como un mayor porcentaje de población sin escolaridad con 4% y 6% respectivamente, lo cual podría explicarse por su incipiente desarrollo urbano. El grado promedio de escolaridad para la población del AMG es de 8.65 años, lo que equivale al tercer grado de secundaria. El grado promedio más alto lo presenta el municipio de Zapopan con 10.38, y el más bajo Zapotlanejo con 6.64.

Figura 12. Educación en la AMG

Fuente: INEGI, 2015

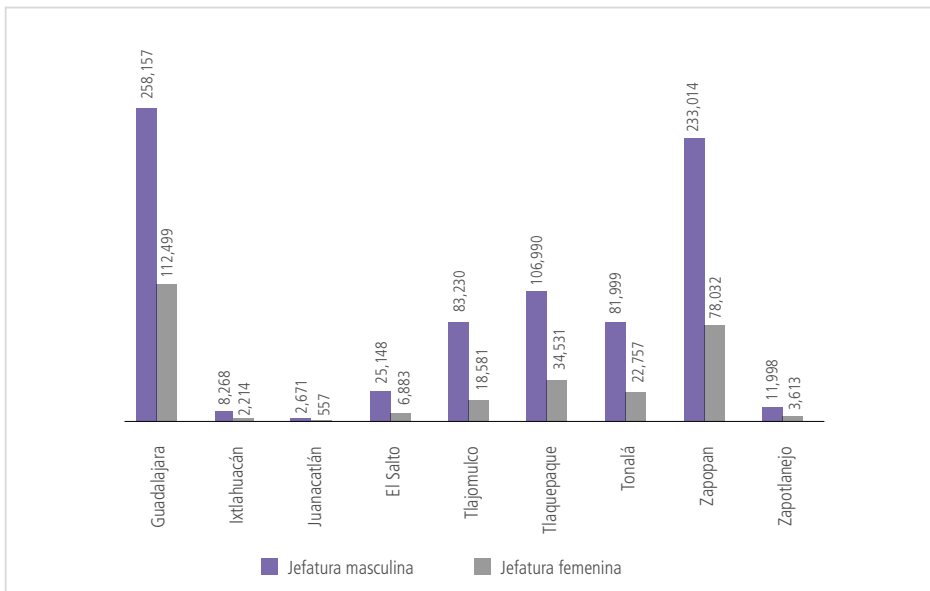
En cuanto a la estructura familiar en el AMG, poco más de una cuarta parte de las familias presentan una jefatura femenina contra el 74% de jefaturas masculinas. Los municipios de Guadalajara y Zapopan son aquellos para los que se reporta un mayor porcentaje de jefaturas femeninas con 30 y 25% respectivamente. En lo que se refiere a la situación conyugal, el 65% de la población mayor de 12 años está o ha estado casada, dejando un 35% a aquellos que se reportan como solteros o en uniones libres.

Figura 13. Jefaturas y situación conyugal en el AMG



Fuente: INEGI, 2010

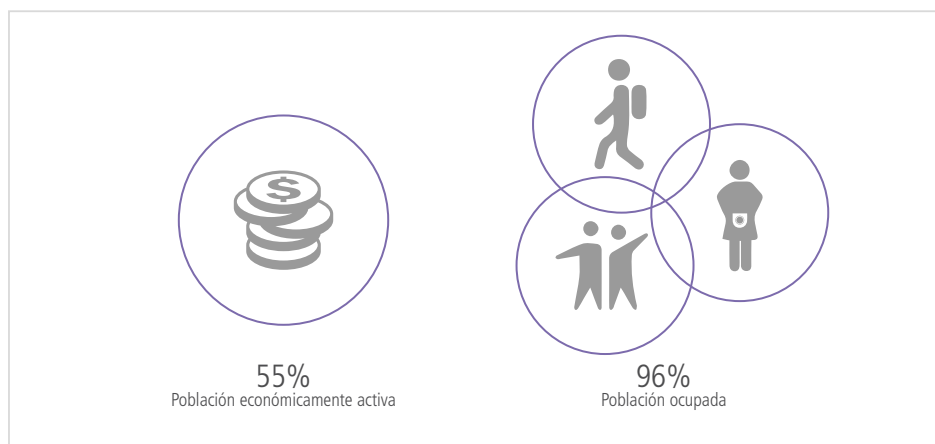
Figura 14. Jefaturas familiares por municipio



Fuente: IINEGI, 2010

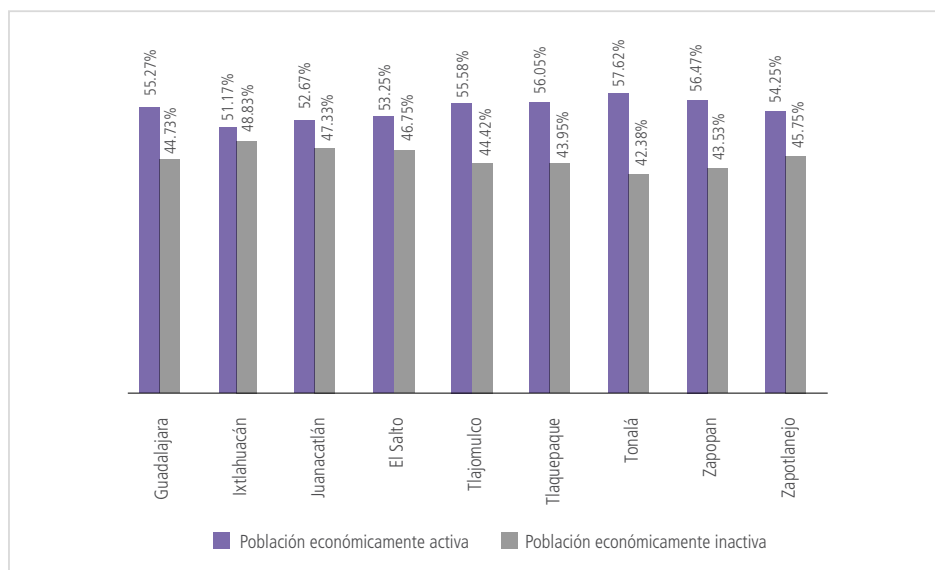
Según datos de INEGI (2015), un 55% de la población es económicamente activa y un 96% está ocupada, este último dato recuperado del censo 2010. Cabe explicar la diferencia entre estos dos indicadores: mientras el primero se refiere a aquellas actividades que generan dinero, el segundo se refiere a todas aquellas actividades que se hacen sin recibir remuneración, como la administración del hogar o el estudio. Las cifras de población ocupada/desocupada se mantienen con la misma tendencia en todos los municipios, sin embargo en cuanto a la actividad/inactividad económica sí varían. El municipio con mayor población económicamente inactiva es Ixtlahuacán de los Membrillos con un 49%, y aquellos con la menor cantidad son Tonalá con el 42%, y Zapopan y Tlaquepaque con 44%.

Figura 15. Economía en el AMG



Fuente: INEGI 2010; INEGI, 2015

Figura 16. Población económicamente activa (PEA) por municipio



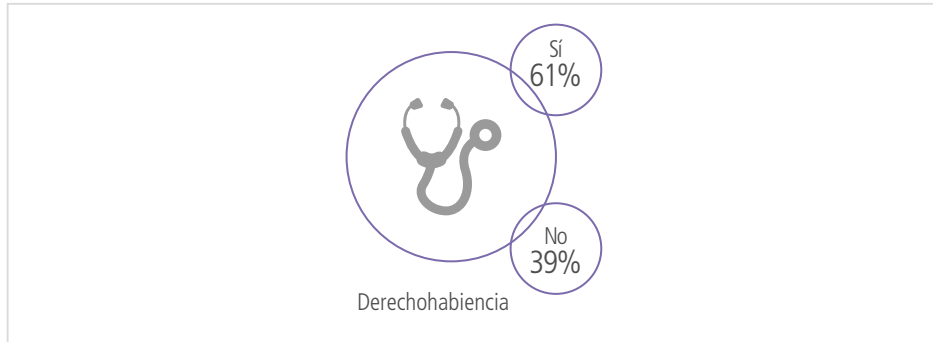
Fuente: INEGI, 2015

De acuerdo con los indicadores de informalidad laboral de INEGI, alrededor del 50% de población ocupada siguió trabajando en el sector informal durante el 2015. El dato reportado en este rubro fue de 50.62% para el primer trimestre de 2015, de 50.13% para el segundo trimestre y para el período de julio a septiembre del 2015, de 48.85%. Esto significa que la mitad de los 2.7 millones de tapatías y tapatíos que tienen un empleo, no trabaja bajo un contrato, ni cuenta con prestaciones de ley como el acceso a la seguridad social.

Los datos de INEGI arrojan que sólo un 61% de la población del AMG es derechohabiente a algún tipo de servicio de salud. Sin embargo, en un análisis por municipio esta cifra muestra claras diferencias. En cinco de los nueve municipios, de un 30 a 35% de la población no cuenta con derechohabencia a servicios de salud, sin embargo en Tonalá y Zapopan esta cifra

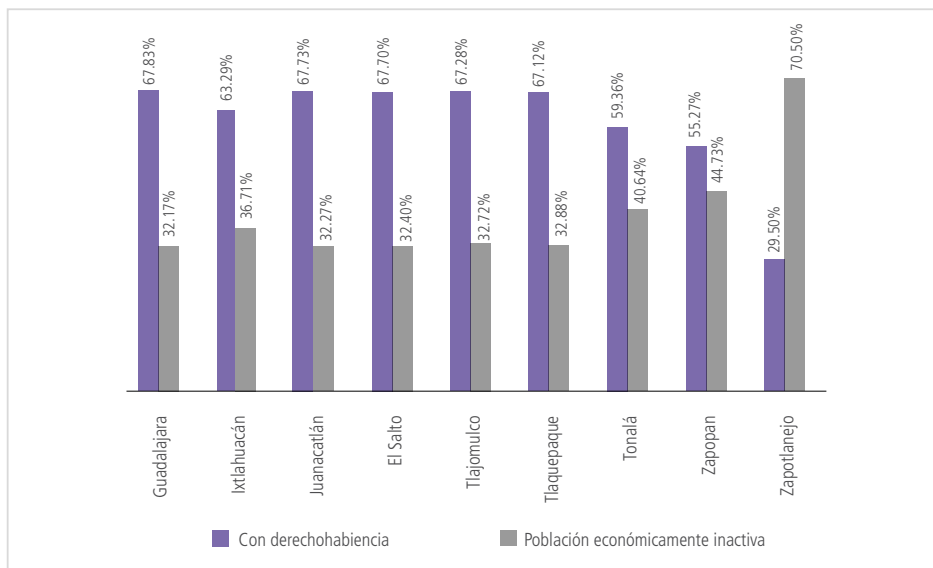
asciende a 41% y 45% respectivamente. El municipio con la mayor problemática de este tipo es Zapotlanejo, en donde el 71% de la población no es derechohabiente, sobrepasando a todos los demás municipios por más de 25 puntos porcentuales. Este municipio es, de nuevo, el que presenta un mayor rezago en temas básicos como salud.

Figura 17. Derechohabiencia



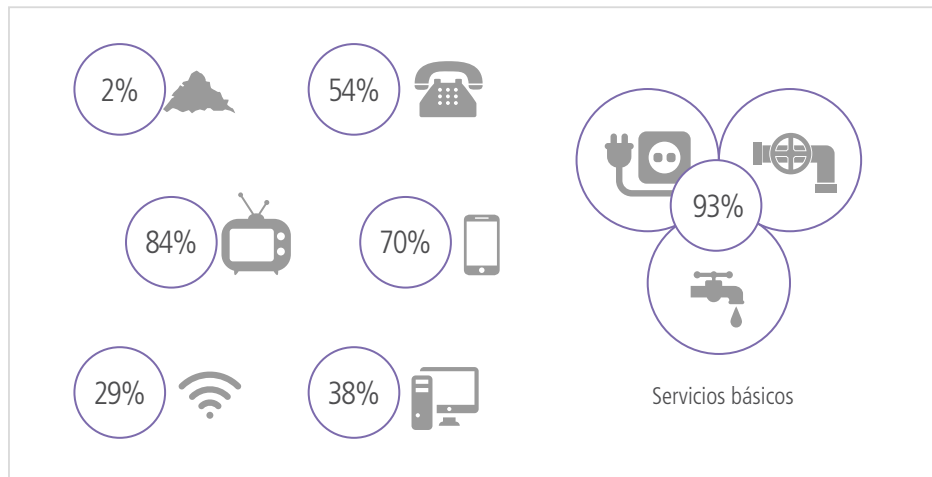
Fuente: INEGI, 2015

Figura 18. Derechohabiencia por municipio



Fuente: INEGI, 2015

Finalmente, se contabilizan 1'274,770 viviendas en 2015 en el AMG según INEGI. De estas viviendas, sólo el 81% está habitado, teniendo como 4 habitantes promedio en cada una de ellas. A pesar de que las cifras en general lanzan un panorama favorable, poco menos del 25% de las viviendas de cada municipio cuentan con los servicios básicos de drenaje, luz eléctrica y agua entubada siendo El Salto y Tonalá los de menor cantidad con 19% cada uno (INEGI, 2010). Este dato da cuenta del fuerte problema relacionado a la falta de una red integral de servicios básicos. Otro dato relevante para el contexto actual es el acceso al internet: en Guadalajara y Zapopan, los municipios con mayor grado de acceso, se reporta un 10% y 11% respectivamente. Ixtlahuacán de los Membrillos es el municipio con menor acceso con sólo un 3% de la población. Estos datos son de vital importancia para determinar el grado de marginación, análisis que se desarrolla a continuación.

Figura 19. Características de las viviendas del AMG

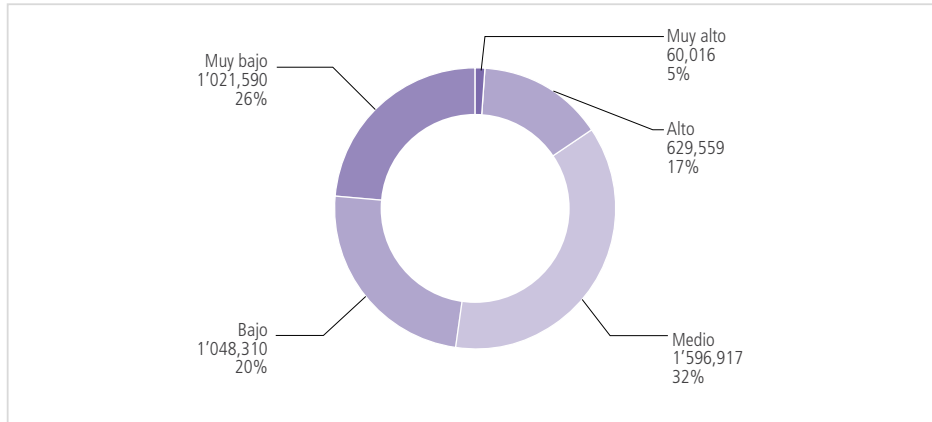
Fuente: INEGI, 2015

b) Análisis de marginación en el AMG

Para la estimación del índice de marginación urbana 2010, el Consejo Nacional de Población (CONAPO) empleó los datos del Censo de Población y Vivienda del 2010 de INEGI. Estos datos fueron procesados por AGEB y manzanas urbanas, teniendo como resultado un estudio mucho más específico. Se seleccionaron diez indicadores socioeconómicos para calcular los grados de marginación: población de 6 a 14 años que no asiste a la escuela, población de 15 años y más sin educación básica completa, población sin derechohabiencia a los servicios de salud, hijos fallecidos de las mujeres de 15 a 49 años, viviendas particulares habitadas sin agua entubada dentro de la vivienda, viviendas particulares habitadas sin excusado o conexión de agua, viviendas particulares habitadas con piso de tierra, viviendas particulares habitadas sin drenaje conectado a la red pública o fosa séptica, viviendas particulares habitadas con algún nivel de hacinamiento, y viviendas particulares sin refrigerador. De esta manera, se obtuvieron porcentajes y correlaciones que permitieron dividir a las AGEB en cinco grados de marginación: muy alto, alto, medio, bajo y muy bajo.

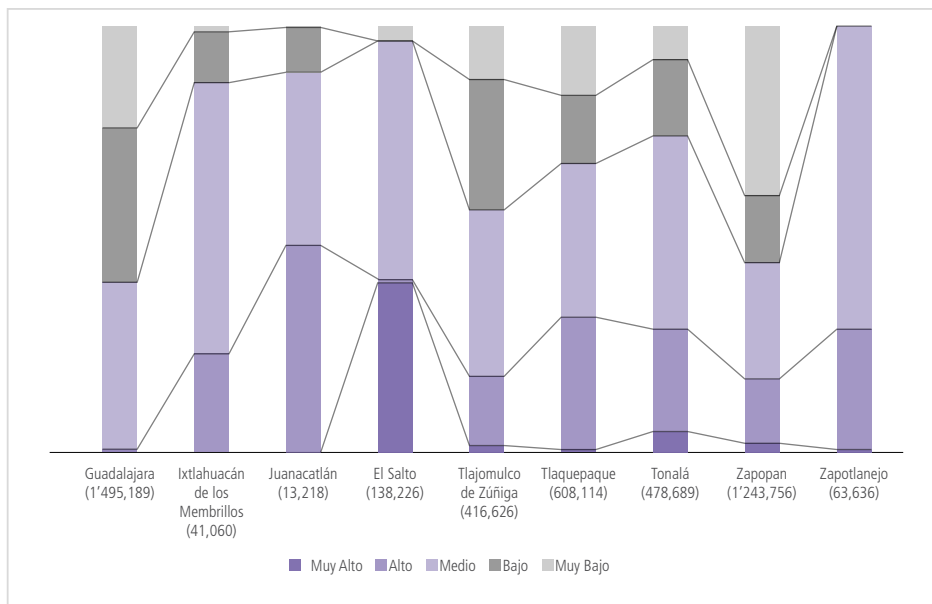
De los 4'498,514 habitantes del AMG, un 5% se encuentra en un grado de marginación muy alto, 17% en alto, 32% en medio, 20% en bajo y 26% en muy bajo. Estas cifras varían en el análisis por municipio, donde algunos como Juanacatlán y Zapotlanejo sólo presentan grado muy alto, alto y medio, sin alcanzar un grado de marginación bajo.

Figura 20. Índice de marginación del AMG



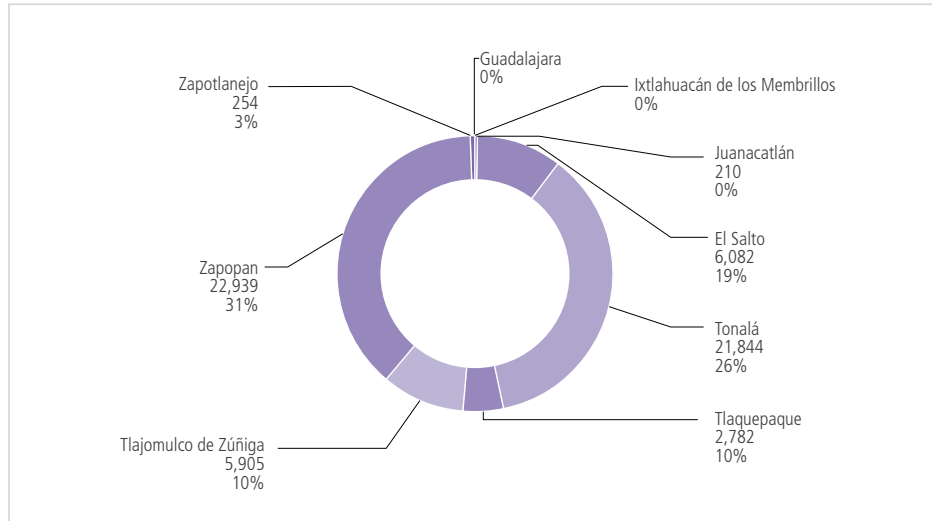
Fuente: CONAPO, 2010

Figura 21. Índice de marginación por municipio



Fuente: CONAPO, 2010

Si bien el municipio de Zapopan sólo presenta un 2% de población con grado de marginación muy alto, este dato cambia radicalmente cuando se compara con la población total del AMG. Las 22,939 personas de Zapopan para las que se reporta marginación muy alta representan el 31% de la población en muy alta marginación de toda al AMG. Es por eso que las siguientes gráficas necesitan visualizarse desde dos puntos de vista: desde la del municipio y desde la del AMG. La población de 1'243,756 de Zapopan, por ejemplo, no es equiparable a la de Juanacatlán de sólo 13,218. En otras palabras, las cifras de las siguientes gráficas siempre serán más altas en relación a Zapopan y Guadalajara por la diferencia en la cantidad de habitantes.

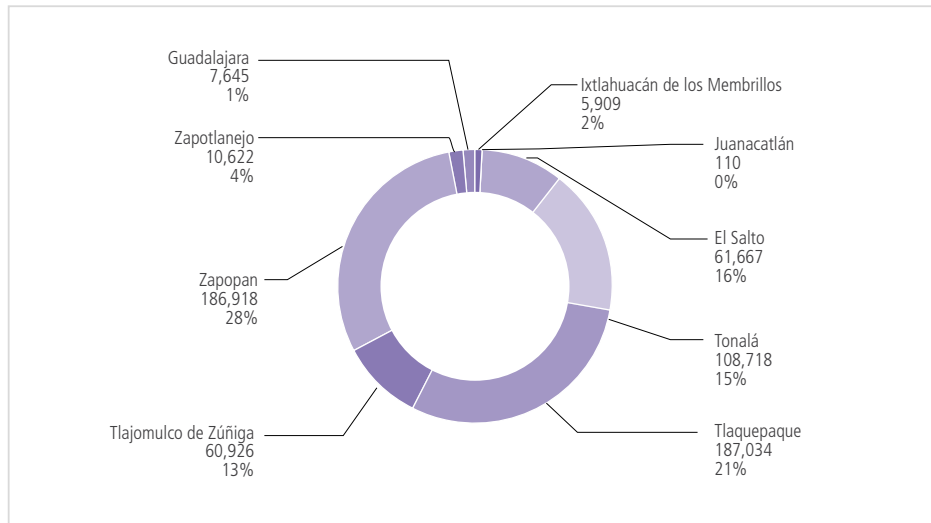
Figura 22. Marginación muy alta por municipio

Fuente: CONAPO, 2010

Indicadores del 5% en marginación muy alta

En este segmento demográfico que se encuentra en condición de muy alta marginación, los indicadores básicos de bienestar se comportan de la siguiente manera:

- El 12% de la población de 6 a 14 años no asiste a la escuela.
- El 61% de la población de más de 15 años no completó la secundaria.
- El 47% de la población no tiene derechohabencia a servicios de salud.
- El 67% de las viviendas no cuentan con agua entubada.
- El 11% de las viviendas no cuentan con drenaje.
- El 72% de las viviendas no tienen escusado.
- El 16% de las viviendas tienen piso de tierra.
- El 59% de las viviendas presentan algún tipo de hacinamiento.
- El 22% de las viviendas no cuentan con refrigerador.

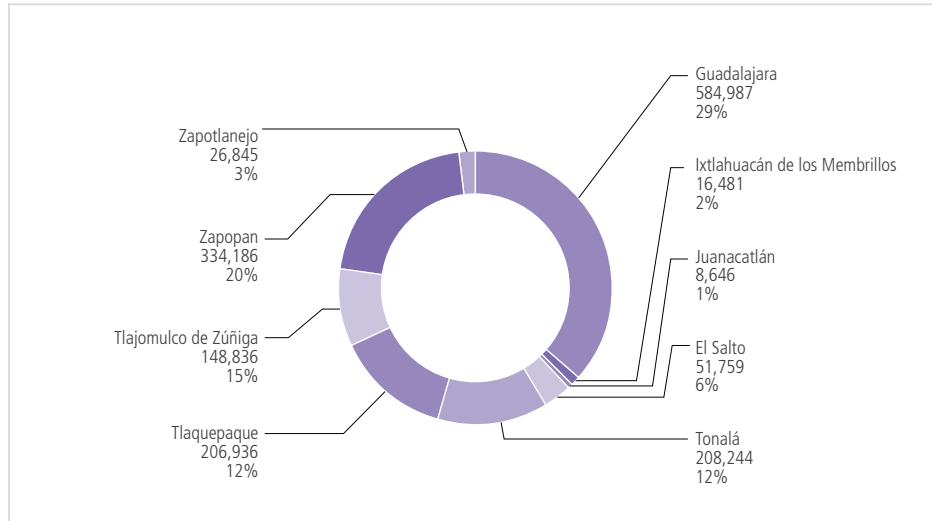
Figura 23. Marginación alta por municipio

Fuente: CONAPO, 2010

Indicadores del 17% en marginación alta

En términos poblaciones más específicos, decir que un 17% de la población del AMG se encuentra en marginación alta significa que:

- El 8% de la población de 6 a 14 años no asiste a la escuela.
- El 54% de la población de más de 15 años no completó la secundaria.
- El 42% de la población no tiene derechohabencia a servicios de salud.
- El 26% de las viviendas no cuentan con agua entubada.
- El 6% de las viviendas no cuentan con drenaje.
- El 42% de las viviendas no tienen excusado o conexión de agua.
- El 6% de las viviendas tienen piso de tierra.
- El 51% de las viviendas presentan algún tipo de hacinamiento.
- El 12% de las viviendas no cuentan con refrigerador.

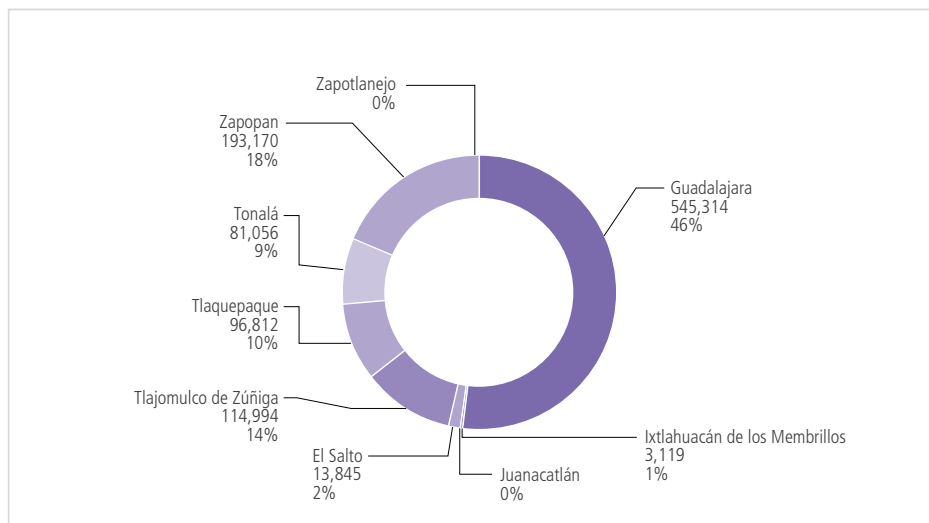
Figura 24. Marginación media por municipio

Fuente: CONAPO, 2010

Indicadores del 32% en marginación media

El porcentaje de la población con marginación media en cada municipio es de: 27% Zapopan, 36% Tlaquepaque, 39% Guadalajara, Tlajomulco y El Salto, 46% Tonalá, 64% Ixtlahuacán, 71% Zapotlanejo y 97% Juanacatlán. Decir que un 32% de la población del AMG se encuentra en una marginación media significa que:

- El 5% de la población de 6 a 14 años no asiste a la escuela.
- El 47% de la población de más de 15 años no completó la secundaria.
- El 39% de la población no tiene derechohabencia a servicios de salud.
- El 7% de las viviendas no cuentan con agua entubada.
- El 1% de las viviendas no cuentan con drenaje.
- El 17% de las viviendas no tienen excusado o conexión de agua.
- El 3% de las viviendas tienen piso de tierra.
- El 38% de las viviendas presentan algún tipo de hacinamiento.
- El 6% de las viviendas no cuentan con refrigerador.

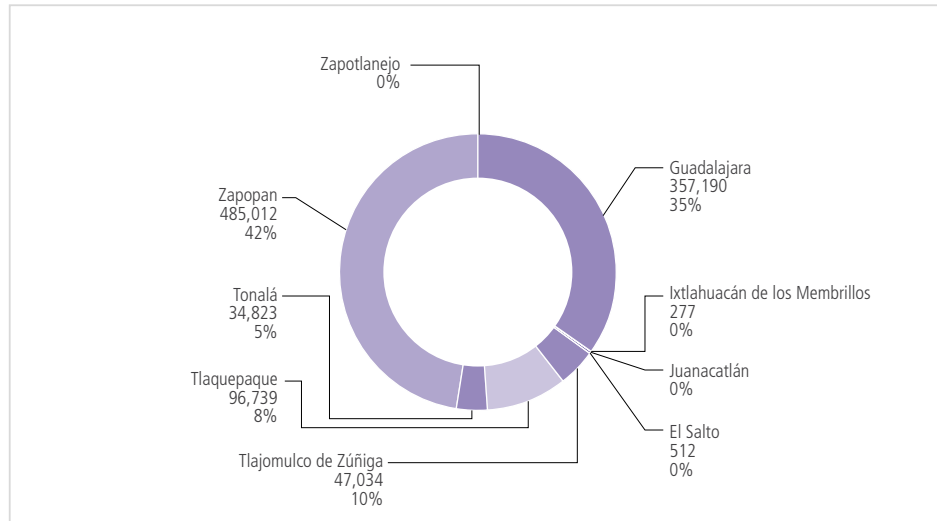
Figura 25. Marginación baja por municipio

Fuente: CONAPO, 2010

Indicadores Del 20% en marginación baja

El porcentaje de la población con marginación baja en cada municipio es de: 0% Juanacatlán y Zapotlanejo, 10% El Salto, 12% Ixtlahuacán, 16% Tlaquepaque y Zapopan, 18% Tonalá, 30% Tlajomulco y 36% Guadalajara. Decir que un 20% de la población del AMG se encuentra en una marginación baja significa que:

- El 3% de la población de 6 a 14 años no asiste a la escuela.
- El 28% de la población de más de 15 años no completó la secundaria.
- El 27% de la población no tiene derechohabencia a servicios de salud.
- El 2% de las viviendas no cuentan con agua entubada.
- El 0% de las viviendas no cuentan con drenaje.
- El 4% de las viviendas no tienen excusado o conexión de agua.
- El 1% de las viviendas tienen piso de tierra.
- El 26% de las viviendas presentan algún tipo de hacinamiento.
- El 3% de las viviendas no cuentan con refrigerador.

Figura 26. Marginación muy baja por municipio

Fuente: CONAPO, 2010

Indicadores del 26% en marginación muy baja

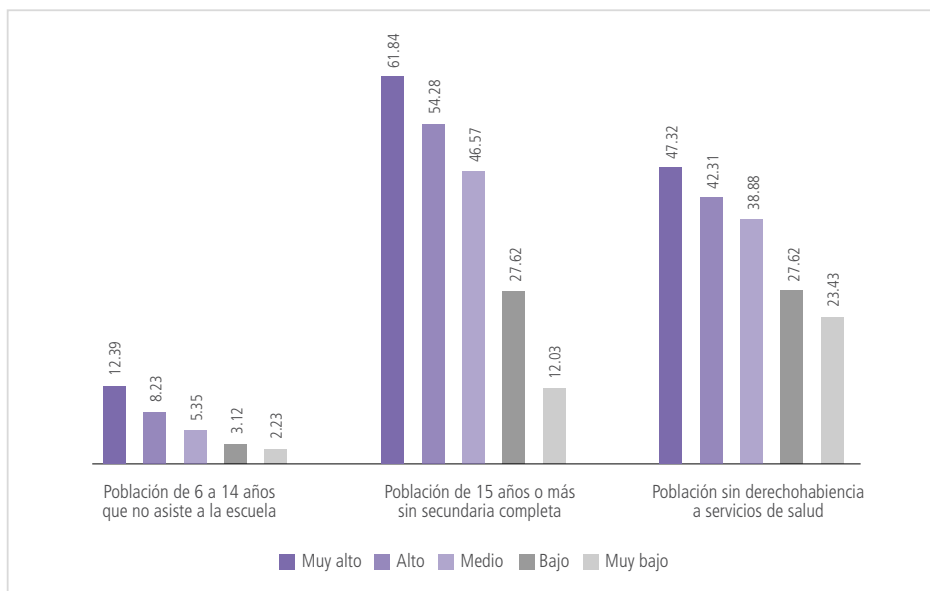
En términos poblaciones más específicos, el porcentaje de la población con marginación muy baja en cada municipio es de: 0% Juanacatlán, Zapotlanejo y El Salto, 1% Ixtlahuacán, 7% Tonalá, 13% Tlajomulco, 16% Tlaquepaque, 24% Guadalajara y 40% Zapopan. Decir que un 26% de la población del AMG se encuentra en una marginación muy baja significa que:

- El 2% de la población de 6 a 14 años no asiste a la escuela.
- El 12% de la población de más de 15 años no completó la secundaria.
- El 23% de la población no tiene derechohabencia a servicios de salud.
- El 2% de las viviendas no cuentan con agua entubada.
- El 1% de las viviendas no cuentan con drenaje.
- El 1% de las viviendas no tienen excusado o conexión de agua.
- El 1% de las viviendas tienen piso de tierra.
- El 11% de las viviendas presentan algún tipo de hacinamiento.
- El 1% de las viviendas no cuentan con refrigerador.

Al reportarse los porcentajes de marginación por municipio, se aprecia que cada uno presenta niveles de marginación distintos, que pueden perderse de vista si el análisis se realiza sólo a escala del AMG. A nivel de AGEB, los datos de marginación alta y muy alta llegan a ser alarmantes. Como se puede observar en las figuras 21 a 23, el porcentaje de cada uno de los indicadores de bienestar decrece conforme lo hace el grado de marginación. El impacto más grave del grado de marginación alto y muy alto es que genera espirales de precariedad de los que es difícil escapar, tal como se evidencia al analizar los efectos que éste tiene sobre otros indicadores básicos de bienestar. El Informe Global sobre el Estado de las Ciudades

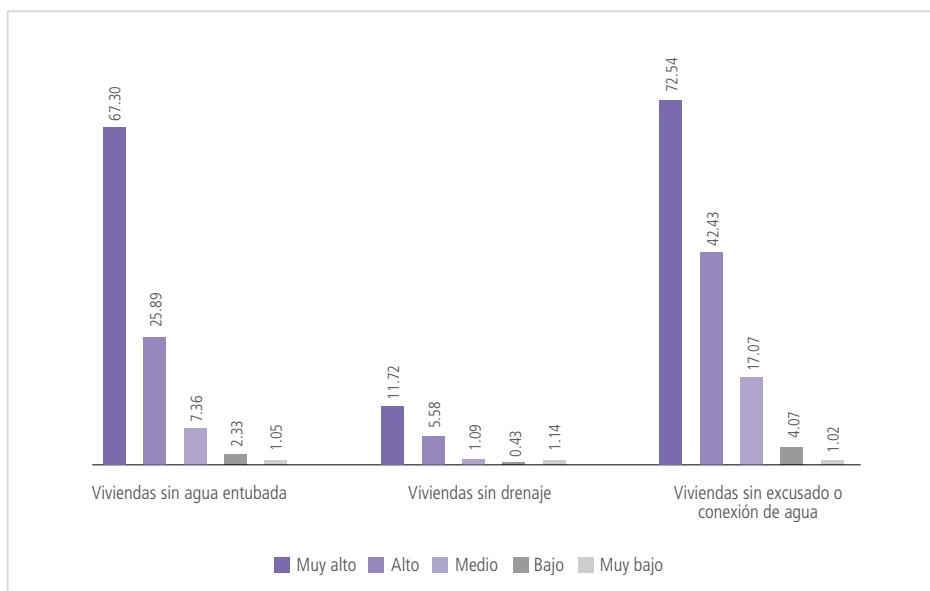
2012/2013 presentado por ONU-Habitat destaca que cuando el gasto de los hogares en transporte supera el 30% del gasto total se cae en una trampa que erosiona el ingreso familiar de manera que tiende a perpetuar la condición de pobreza. De acuerdo con la Encuesta Nacional de Ingresos y Gastos en los Hogares de INEGI del 2014, el porcentaje del gasto familiar destinado al transporte para los deciles VI al X ronda el 20%. En el municipio de Tlajomulco de Zúñiga se reportan casos en donde este gasto alcanza hasta el 40%⁴.

Figura 27. Escolaridad y derechohabencia por grado de marginación



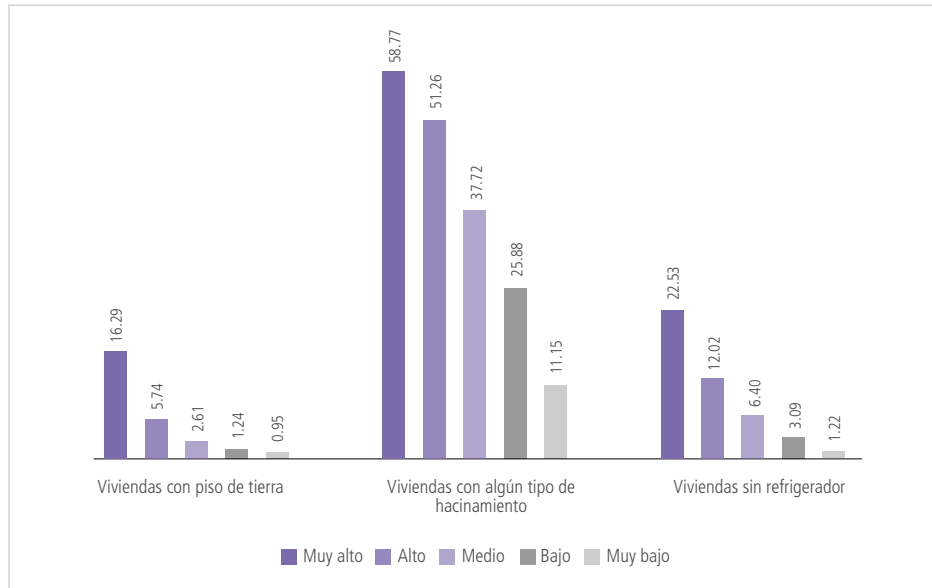
Fuente: CONAPO, 2010

Figura 28. Características de vivienda por grado de marginación (I)



Fuente: CONAPO, 2010

4 Plan para la prevención de la violencia y la delincuencia en el fraccionamiento Chulavista del municipio de Tlajomulco de Zúñiga, 2013.

Figura 29. Características de vivienda por grado de marginación (II)

Fuente: CONAPO, 2010

c) Encuesta de percepción ciudadana 2014 del Observatorio Ciudadano de Calidad de Vida Jalisco Cómo Vamos

El observatorio ciudadano Jalisco Cómo Vamos ha elaborado, con base en los datos de su encuesta 2014, un perfil del tapatío y la tapatía promedio. El documento completo se puede consultar en el sitio <http://ciudadanometropolitano.mx>

A continuación se presenta una síntesis de los aspectos más destacados que se incluyen en el documento, y que representan un aporte muy significativo para este trabajo de caracterización del ciudadano metropolitano⁵.

Caracterización del Ciudadano Metropolitano

- Tiene un ingreso que no siempre es suficiente, pero en general cubre sus necesidades.
- Tiene un empleo estable, pero se mueve entre lo formal y lo informal.
- Es derechohabiente en algún sistema de salud, que no siempre cubre sus necesidades oportunamente. La mujer es quien más padece por la mala calidad en la atención de salud.
- Los principales problemas que percibe son: discriminación, inseguridad, narcomenudeo, corrupción, empleo, maltrato, pobreza, desigualdad, policía, gobierno y acceso a la justicia.
- Ha llegado a padecer inseguridad alimentaria.
- Observa una mala calidad de instalaciones y equipamiento en general, y particularmente del escolar.

⁵ Es importante señalar que la encuesta no incluye a los municipios de Ixtlahuacán de los Membrillos, Juanacatlán y Zapotlanejo.

- Con frecuencia se sienten cansadas y con dolor de cabeza, si es mujer; o nervioso, si es hombre.
- De la ciudad le gusta su belleza y sus tradiciones.
- No le gusta ni el tráfico de la ciudad ni la inseguridad en el espacio público, que afecta más a las mujeres al ser más propensas a sufrir agresiones.
- Siente inseguridad en la calle y el transporte público.
- Lo que le hace sentir inseguridad es la venta de alcohol y drogas, los asaltos y el grafiti.
- Pasa el tiempo libre dentro de casa, con familia y naturaleza. No asiste a eventos de alta cultura o eventos pagados.
- Tiende a tener poco tiempo libre.
- Reconoce que hay poca solidaridad y desconfianza entre vecinos o en otros transeúntes.
- Cuando sufre agresiones, por lo general provienen de algún familiar.
- Sus espacios públicos favoritos son los mercados, parques y unidades deportivas.
- Los espacios públicos que reprueba por su mala calidad son: banquetas, paraderos y rampas para discapacitados.
- Reconoce que hacen falta más espacios públicos como ciclovías, y espacios de recreación y cultura.
- Está satisfecho con su vivienda, pero no con el entorno que la rodea; lo considera inseguro y distante.
- La mayoría trabaja en el municipio de Guadalajara, o estudia en el municipio de Guadalajara o el de Zapopan.
- Se mueve más en camión, luego en auto, luego caminando y finalmente, pero cada vez más, en bici.
- Sobre la movilidad no les gustan las calles, la inseguridad en el transporte público y que no se cumplan reglamentos de tránsito.
- Invierte más de dos horas en ir y venir a sus quehaceres.
- Confía en la iglesia, las escuelas, el ejército y los medios de comunicación.
- Sin embargo, considera que los medios de comunicación omiten datos, ofrecen verdades parciales. Demanda transparencia y confiabilidad en información.
- No confía en los partidos, el Congreso, la policía y el Ministerio Público.
- Considera que las prioridades del gobierno deberían ser: prevención del delito, mantenimiento de mercados y espacio público, y mejora de calles y banquetas.
- Considera que los peores servicios públicos son: la policía, los estacionamientos y el transporte.
- Afirma que el servicio más escaso en los hogares es el internet.

- No participa en la vida comunitaria, porque considera que prevalece en todos la lógica del interés particular y no colectivo.
- Percibe que los más discriminados son los pobres, gays, fachosos y de piel oscura.
- Afirma que para vivir bien necesita dinero, empleo, seguridad, salud y casa.
- Observa que tiende a haber, año con año, más de un hogar en cada vivienda; hasta dos y tres es común.
- Conforman cada vez más diversas tipologías de familia.
- El hombre sigue siendo jefe del hogar promedio y su escolaridad es de nivel secundaria o menor.

Fuente: Jalisco Cómo Vamos, con base en la encuesta de Calidad de Vida 20144.

Para profundizar en algunos de los puntos anteriormente señalados, se presentan datos de diferentes aspectos incluidos en los reportes de la Encuesta de Percepción Ciudadana 2014 de Jalisco Cómo Vamos, que han sido destacados en la opinión pública como temas que deben abordarse desde una perspectiva metropolitana.

Movilidad

- De cada diez tapatíos, seis se mueven en transporte público y tres en automóvil.
- En promedio en el AMG se necesitan 2.3 horas del día en transportarse; en El Salto, 3.3 horas.
- Solo tres de cada diez perciben alguna mejora en el transporte público en el último año.
- Más de la mitad de los encuestados se siente insegura en el transporte público y seis de cada diez al caminar por la calle.
- Principales medios de transporte utilizados en el AMG:

Medio de transporte	%
Transporte público	57
Vehículo particular	26
Caminando	10
Otros	4
Bicicleta	3

- Proporción del uso de medios de transporte por municipio del AMG:

Medio de transporte	El Salto	Tlaquepa- que	Zapopan	Tonalá	Tlajomulco	Guadalajara
Transporte público	58%	71%	50%	56%	54%	59%
Vehículo particular	18%	15%	23%	17%	32%	28%
Caminando	19%	11%	18%	16%	9%	7%
Otros	5%	3%	9%	11%	5%	6%

- Horas destinadas al transporte según ingreso en el AMG:

Horas destinadas al transporte	Situación de ingreso
2.0	Les alcanza bien y pueden ahorrar
2.3	Les alcanza justo, sin grandes dificultades
2.3	No les alcanza y tienen dificultades para que el dinero alcance
2.6	No les alcanza y tienen grandes dificultades para que el dinero alcance

Vivienda

- El municipio cuyos habitantes más desean mudarse es El Salto.
- En Tlajomulco es donde más alta insatisfacción produce la vivienda.
- En el AMG, la vivienda es el aspecto que más satisfacción produce.
- Los rubros que más satisfacción provocan son: la ubicación y los materiales con que está hecha, así como su construcción.

Servicios Públicos

- Los tapatíos están mayormente insatisfechos con sus gobiernos.
- La insatisfacción es más alta entre quienes califican su calidad de vida más bajo.
- Los tapatíos tienen opiniones desfavorables sobre los servicios públicos.
- El registro de aprobación más alto para los alcaldes es de 44% en Tonalá.
- Al gobernador lo aprueba 41% de los tapatíos.
- Las personas no confían en el Congreso, tampoco en los jueces.
- Nueve de cada diez tapatíos no conocen el nombre de su diputado local.
- Los encuestados reconocen dos temas prioritarios que deben atender los alcaldes: seguridad pública y vialidades (calles y banquetas).
- Para los tapatíos un buen gobierno mantiene la economía, previene el delito y garantiza la seguridad ciudadana.
- Casi uno de cada cuatro tapatíos está insatisfecho con el medio ambiente. En El Salto uno de cada dos lo están.
- Satisfacción de los encuestados en el AMG (promedios en 2014):

Tema	El Salto	Tonalá	Tlaquepaque	Tlajomulco	Zapopan	Guadalajara
El gobierno	2.9	3.9	3.3	3.3	3.6	3.7
La seguridad pública	3	3.7	3.3	3.2	3.7	3.9
Los servicios públicos	3.5	4.4	4.2	4.2	4.4	4.4
El transporte	4.4	4.9	4.6	4.2	4.8	4.6

Escala de 1 a 7, donde 1 = totalmente insatisfecho y 7= totalmente satisfecho

d) Encuestas realizadas por medios de comunicación locales sobre servicios municipales y desempeño estatal en el AMG, 2015

Evaluación ciudadana de los servicios municipales en 5 de 9 municipios del AMG. Agosto - Septiembre 2015

Servicio/ Programa	Guadalajara	Tlajomulco	Tlaquepa- que	Tonalá	Zapopan	Promedio
Apoyo para mochilas y útiles	7.78	8.39	8.1	6.93	7.57	7.75
Recolección de basura	7.76	7.22	7.67	6.41	7.92	7.40
Atención unidades médicas	6.87	6.75	6.81	6.09	6.9	6.68
Mercados y tianguis	6.61	7.08	6.88	6.23	6.77	6.67
Alumbrado público	6.45	7.43	7.07	4.88	6.86	6.54
Fomento a cultura	6.6	6.97	6.35	6.03	6.47	6.48
Parques y jardines	6.6	6.88	6.38	5.69	6.31	6.37
Atención ciudadana	6.52	6.72	6.17	5.3	6.53	6.25
Atención en trámites	5.81	6.8	6.1	5.62	6.04	6.07
Difusión de obras	6.04	6.7	6.18	5.09	6.16	6.03
Obras públicas municipales	5.99	6.58	5.92	4.96	6.2	5.93
Transparencia	4.97	6.06	5.21	4.31	5.27	5.16
Policía y vigilancia	5.14	5.35	5.43	4.43	5.41	5.15
Pavimentación y bacheo	4.47	5.48	4.75	3.63	4.77	4.62
Promedio	6.35	6.61	6.36	5.5	6.39	

Fuente: Mural

Metodología: Encuestas de vivienda de evaluación a las administraciones municipales, a 405 ciudadanos por cada municipio, mayores de 18 años, realizadas entre el 22 de agosto y el 20 de septiembre del 2015. El muestreo fue multietápico probabilístico a partir de las secciones electorales de cada municipio. La persona entrevistada en cada hogar fue elegida de acuerdo con las proporciones de edad y género del municipio respectivo. El margen de error es de +/- 4.8% en tanto que el nivel de confianza es del 95%.

Opinión ciudadana acerca de la manera como el gobernador Aristóteles Sandoval está tratando los siguientes asuntos. Febrero, 2015

Tema	Bien	Mal
Educación	60%	22%
Salud	58%	21%
Las carreteras	50%	27%
Movilidad en las calles	43%	32%
Combate a la corrupción entre funcionarios	26%	49%
Uso del dinero del gobierno	25%	49%

Fuente: Mural

Metodología: Encuesta estatal en vivienda realizadas del 31 de enero al 6 de febrero del 2015 a 600 jaliscienses adultos. El margen de error es de +/- 4.0% en tanto que el nivel de confianza es del 95%.

¿Cuál es su opinión sobre la manera como el Gobernador está tratando los siguientes asuntos?

	Bien/Muy bien	Mal/Muy mal
Educación	50%	20%
Salud	43%	28%
Movilidad	36%	42%
Seguridad pública	24%	54%

Fuente: Mural

Principal error del Gobernador a la mitad de su Gobierno

No castigar a funcionarios corruptos	27%
Inseguridad pública	23%
Falta de programas de empleo	19%
Falta de transparencia	8%

Fuente: Mural

Metodología: Encuesta estatal en vivienda realizada entre el 23 y 28 de enero del 2016. El margen de error es de +/- 4.0 % en tanto que el nivel de confianza es del 95 %.

e) Consultas y foros de opinión para la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2013-2033

El proceso para la elaboración del Plan Estatal de Desarrollo 2013-2033 trajo consigo una serie de actividades orientadas a captar las opiniones de la ciudadanía para la identificación de problemas y oportunidades en el desarrollo del estado. Estas actividades incluyeron foros regionales, una encuesta ciudadana de percepción y la recuperación de perspectivas ciudadanas incluidas en otros documentos relevantes para la integración del plan.

De los aspectos más destacados que se encuentran en este documento y que son útiles para la caracterización del ciudadano metropolitano, al tratarse de expresiones sobre sus intereses, preocupaciones y perspectivas, se ha recuperado el diagnóstico de las Áreas Metropolitanas y la tabla de problemas para la Región 12 – Centro del Estado de Jalisco, en donde se inserta el Área Metropolitana de Guadalajara y ocupa 9 de los 12 municipios que conforman esta

región administrativa. Esta información será considerada para la descripción del perfil del ciudadano metropolitano y para las recomendaciones del presente trabajo.

Diagnóstico de problemas de las Áreas Metropolitanas en el PED 2013 - 2033:

- Trascendencia de los límites jurídicos, territoriales y político-administrativos de las problemáticas de los municipios.
- Restricción de las capacidades adaptativas de los gobiernos municipales.
- Desarrollo metropolitano deficiente y desequilibrado.
- Ausencia de coordinación intergubernamental.
- Falta de observatorios metropolitanos.
- Insuficiencia del transporte público.
- Déficit de espacios verdes y recreativos.
- Aumento de la inequidad y la desigualdad de ingresos.
- Depredación ambiental y pérdida de la sustentabilidad.
- Falta de un sistema adecuado para el manejo de aguas y residuos.
- Escasa capacidad institucional para la gestión metropolitana.
- Insuficiente transversalidad de la planeación urbana.
- Expansión dispersa y fragmentada de la ciudad.

Tabla de problemas – Región 12 Centro (PED 2013-2033)

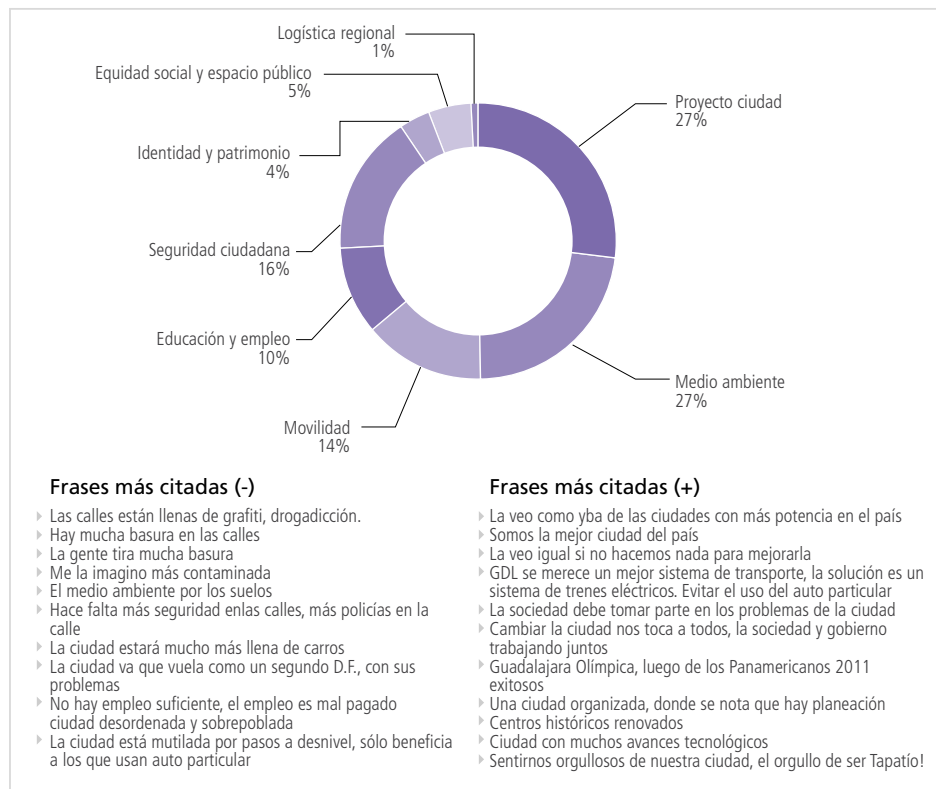
Dimensión	Foros regionales PED 2013-2033	Encuesta ciudadana de percepción PED 2013-2033	Plan Regional de Desarrollo 2030	Diagnóstico
Entorno y vida sustentable	Las plantas de tratamiento de las aguas residuales no funcionan. Explosión demográfica. Pobre cultura ambiental que provoca el deterioro de los recursos naturales.	Deficiente conservación y cuidado del medio ambiente. Manejo inadecuado de la basura y los residuos. Ausencia de cultura y mecanismos de reciclaje.	Deterioro del medio ambiente. Déficit en el abastecimiento de agua potable para la ZMG.	Contaminación del agua. Contaminación del aire. Degradación de los recursos naturales.
Economía próspera e incluyente	Educación y capacitación especializada limitadas. Falta de acceso a tecnología y mercados. Dificultad en el acceso a créditos y apoyos gubernamentales.	Pocas oportunidades de empleo. Malas condiciones laborales. Deficientes ingresos y prestaciones.	Baja capacitación. Desempleo. Baja competitividad. Tiempos de traslados excesivos en la Zona Metropolitana de Guadalajara. Economía regional agropecuaria no competitiva. Debilitamiento de la región como centro promotor del desarrollo económico. Deficiente infraestructura carretera. Limitado desarrollo turístico.	Elevada tasa de desocupación. Bajos ingresos.
Equidad de oportunidades	Baja calidad en educación. Insuficiente asistencia en salud para la población. Mala nutrición y hambruna.	Mala calidad en los servicios de salud. Pocos apoyos para la vivienda. Deficiente calidad de la educación.	Deficientes servicios de salud. Pobreza, desigualdad y marginación. Bajas condiciones en la calidad de vida. Calidad de vida insatisfactoria. Incremento de la violencia intrafamiliar e infantil. Desintegración familiar. Limitada infraestructura educativa. Deficiencias en las vialidades y el transporte público.	Rezagos en los servicios públicos para la vivienda. Marginación en la población. Pobreza. Mala calidad de la educación. Poca cobertura en servicios médicos.
Garantía de derechos y libertad	Inseguridad pública. Impunidad. Desconocimiento y violaciones a los Derechos Humanos.	Policías deshonestos y poco capacitados. Poca vigilancia. Mala atención a víctimas del delito.	Escasos resultados en la prevención del delito. Policías y agentes sin capacitación. Inseguridad pública. Insuficientes áreas para la atención de las víctimas del delito.	Inseguridad pública.
Instituciones confiables y efectivas	No existe una cultura de política del servicio. Aplicación incorrecta de la ley. Poco interés de la ciudadanía y falta de credibilidad a los gobiernos.	Corrupción. Excesivo gasto del gobierno. Poca capacitación de servidores públicos.	Participación ciudadana limitada. Falta de transparencia y rendición de cuentas. Falta de planeación. Respuesta insuficiente de servicios gubernamentales. Aislamiento entre los municipios de la región.	Elevada deuda pública. Poca participación ciudadana.

Fuente: Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 2013-2033.

f) Temas prioritarios identificados en la revisión de documentos, estudios y encuestas sobre la ciudad

Una vez identificados los temas prioritarios y algunos de sus factores dentro de cada documento, se presenta a continuación una síntesis en donde se evidencian las coincidencias y la recurrencia con que se presentan los temas en los diferentes estudios. Con ello pudiéramos concluir que los temas son pendientes persistentes y, por lo tanto, elementos centrales para considerarse en cualquier planteamiento estratégico que se realice para el desarrollo de la metrópoli.

Figura 30. Prioridades Ciudadanas identificadas en la Encuesta ¿Cómo La Ves? (2007)



Fuente: Guadalajara 2020 (2007)

Síntesis de prioridades ciudadanas identificadas en la investigación documental:

- a. **Proyecto de Ciudad:** Se manifiesta la **ausencia de un proyecto de ciudad** que cuente con el suficiente sustento técnico y que haya sido apropiado por los distintos sectores de la sociedad. Esta **falta de rumbo** claro y consensuado hace cuestionar la pertinencia de las políticas públicas y los proyectos que impulsan las autoridades, generando serias **limitaciones para la gobernabilidad**. Ha propiciado también un **crecimiento desordenado** de la mancha urbana, en donde los intereses individuales no encuentran contrapesos por la indefinición de los intereses colectivos. La existencia de una **instancia de orden metropolitano** que concentre, gestione y genere información sobre la ciudad, esté dotada con las suficientes capacidades técnicas, y posibilite la participación de los diversos sectores de la sociedad en la

construcción de visiones compartidas, es percibida como una condición de posibilidad para la existencia de un proyecto común de ciudad.

- b. **Medio Ambiente:** Las preocupaciones ciudadanas en este tema al que se le asigna una alta importancia en las encuestas, giran en torno a la **contaminación del aire** (causada principalmente por las emisiones de vehículos particulares), la **disminución de áreas verdes**, el **mal estado de los parques** y el **deterioro del paisaje urbano**. La falta de tratamiento de las aguas servidas, y la gestión y destino final de los residuos sólidos, a pesar de no ser una prioridad en el discurso de los encuestados, representan cuestiones centrales a resolver para mejorar la calidad del hábitat en la AMG.
- c. **Seguridad Ciudadana:** Se considera que la **falta de apego al estado de derecho** genera condiciones de inseguridad en la ciudad. La laxitud en la aplicación de la reglamentación, propiciada por las limitadas capacidades institucionales y el intercambio de favores en la búsqueda de afinidades partidistas, limita el desarrollo de una cultura de la legalidad. La prioridad para el ciudadano es garantizar el **cuidado de su integridad física y patrimonial**. Para un mejor desempeño de los cuerpos policiales, se entiende como necesario incrementar la **participación de la ciudadanía** a través de **mecanismos de comunicación y denuncia más cercanos y eficientes**, e invertir en la **profesionalización y adecuada retribución de los policías**. Por último, se plantea que la **implementación de nuevos modelos de procuración de justicia y prevención del delito** es indispensable para incrementar la efectividad del ejercicio policial.
- d. **Movilidad:** En la revisión de documentos anteriores al 2006 (Planes Municipales de Desarrollo para el Municipio de Guadalajara) no aparece la movilidad como un aspecto clave a tratar por parte de las autoridades municipales. Sin embargo, actualmente se ha convertido en uno de los temas que invariablemente se identifican como urgentes y prioritarios para posibilitar el buen funcionamiento de la ciudad. El **crecimiento del parque vehicular** satura las vialidades y los espacios de **estacionamiento**, lo que genera una serie de consecuencias que representan **altísimos costos en términos de competitividad y convivencia social** en la ciudad. Las inversiones para elevar la calidad del **transporte colectivo** y la provisión de infraestructura para la **movilidad ciclista** y la **intermodalidad**, son las únicas alternativas para generar un modelo de movilidad distinto. De la misma forma, se considera a que la **dispersión urbana** es causa fundamental de los problemas de movilidad, por lo que alcanzar una **densidad óptima** en las zonas centrales es una apuesta por la sustentabilidad urbana.
- e. **Servicios Públicos:** En este rubro la principal preocupación es la **basura en la calle**. En este caso la ciudadanía no se refiere al servicio de recolección domiciliaria, que generalmente es bien evaluado, sino a las áreas de aseo público responsables del barrido, limpieza y recolección de los residuos generados en el espacio público. La **falta de mantenimiento** a la infraestructura, equipamiento y mobiliario urbano es otro de los temas importantes en esta categoría, así como el **limitado acceso a servicios de calidad en guarderías y centros de salud**.
- f. **Educación y Empleo:** Ambos temas aparecen ligados en distintos documentos, con lo que se entiende que, a pesar de que existen múltiples factores para

generar condiciones de competitividad, del **desarrollo de las capacidades individuales** depende la creación de más y mejores empleos. El primer obstáculo identificado es que el acceso a la **educación de calidad** es limitado para un amplio sector de la población. Por otro lado, se hace notar que en la realidad los factores de educación y empleo no están articulados, por lo que la **oferta educativa no responde a las necesidades del mercado laboral** y los mecanismos de inserción no son efectivos. Asimismo, se hace evidente en los análisis que persiste la desvinculación entre la **agenda universitaria y la agenda pública**. Sin una fórmula clara de articulación para la construcción y gestión del conocimiento, la capacidad de las empresas para competir y generar empleos seguirá siendo limitada.

- g. Equidad y Espacio Público:** La inequidad en las posibilidades de acceso a bienes públicos de calidad en la ciudad, es una de las grandes deudas de la administración pública con sus habitantes. La vocación del espacio público para generar condiciones de vida democrática, se ve coartada por el estado de **deterioro y abandono** en el que se encuentra, con lo que se produce el efecto contrario al esperado, que significa **baja cohesión social, exclusión, segregación e inseguridad**, profundizando con ello las **diferencias en los niveles de calidad de vida** entre las distintas zonas de la metrópoli. El trabajo de recuperación de las funciones positivas del espacio público deberá comprender la **mejora integral de los barrios** menos favorecidos, la promoción de **actividades culturales significativas** y la provisión de **equipamiento y mobiliario** que responda a las necesidades de los usuarios, por lo que se deberá invertir fuertemente en la **reconstrucción social** del espacio público, como paso previo a la reconstrucción física.
- h. Gobierno:** La **pérdida de confianza** de la ciudadanía hacia sus gobernantes por la incapacidad de resolver los problemas que más les aquejan, plantea serias complicaciones para la gobernabilidad de la ciudad. La **corrupción, el débil ejercicio de autoridad, la falta de transparencia e información oportuna, el otorgamiento irregular de licencias, la falta de políticas públicas e instrumentos para ordenar el desarrollo urbano, la selección discrecional de funcionarios y el alto gasto operativo**, entre otros, explican el porqué de esta desconfianza. Revertir esta percepción requiere muestras concisas del ejercicio de un gobierno eficiente, profesional, apegado al estado de derecho y a un proyecto de ciudad construido colectivamente, del que se deriven programas, proyectos y presupuestos que respondan a las necesidades ciudadanas.
- i. Ciudadanía:** Finalmente, en los documentos revisados se reconoce la participación ciudadana y la corresponsabilidad de los actores sociales como una condición básica para la construcción de una imagen objetivo de ciudad. Se reconoce el **limitado ejercicio de la participación política, el reducido interés por los asuntos públicos, el individualismo y la desconfianza**, que condicionan también (además de la tendencia gubernamental a la centralización de la toma de decisiones) las posibilidades de un amplio proceso de construcción y gestión democrática.

g) Entrevistas / Investigación audiovisual

A continuación se describen los perfiles de las personas entrevistadas, así como sus comentarios sobre lo que consideran que es la metrópoli, los espacios que habitan en el AMG y los respectivos desplazamientos que hacen para cubrirlos.

EL SALTO

Enrique tiene 57 años de edad, nació y creció en El Salto, es comerciante y en su tiempo libre se dedica a cultivar árboles autóctonos para repartir y sembrar en su localidad. Él se mueve por las periferias por el tipo de actividades que realiza, sobre todo tratando de visibilizar la problemática de depredación ambiental vivida en esa zona. Cotidianamente se traslada por el área metropolitana para acudir a distintas actividades relacionadas con su causa, y según él es una proeza llegar a la ciudad a tiempo, sobre todo si uno usa el transporte público, ya que siempre va lleno y son muy inconsistentes con el paso de las rutas.

Nos dice que la forma de vivir en el área metropolitana está desbordada. Nos platica que su esposa tiene que cruzar a diario la ciudad por su trabajo, así como sus hijos por la escuela y otras actividades, y que aunque la ciudad está cada vez más cerca sigue siendo muy complicado llegar. Nos dice que esto indudablemente afecta la calidad de vida de la gente y su estabilidad emocional, además de hacer que uno pierda mucho tiempo solamente en trasladarse. Considera que si bien la zona por la que se mueven está muy devastada, él recuerda con añoranza los paisajes en los que creció, cuando El Salto estaba “bien bonito”.

Figura 31. Mapa de recorrido de Enrique



Fuente: Elaboración propia.

Con diecisiete años y una familia dividida, **Omar** reparte su vida entre El Salto y Tlajomulco, donde viven su padre y su madre. Sus trayectos no son muy largos, por los que opta por hacerlos en bicicleta y, algunas veces, en transporte público. Cuenta con una preparatoria cercana, pero su realidad cambiará cuando decida qué carrera quiere estudiar, pues no hay ningún centro universitario cercano al que pueda inscribirse. Es en el municipio de El Salto donde se reúne con personas que tienen intereses similares a los suyos, aunque a veces va a Tlajomulco a comprar algunas cosas o entretenerse.

Figura 32. Mapa de recorrido de Omar



Fuente: Elaboración propia.

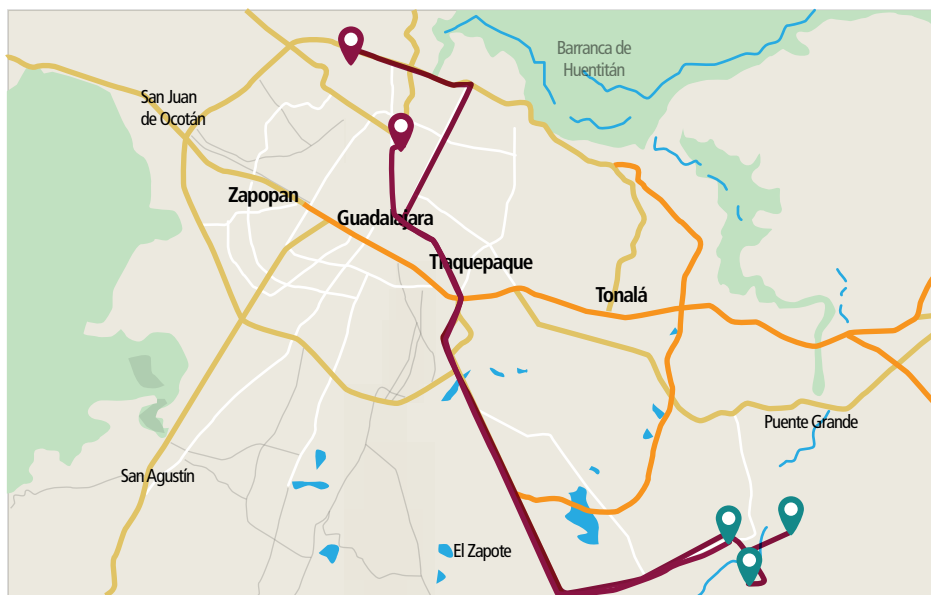
Lo que a Sofi más le molesta, es que la metropolitanización haya llevado a su pueblo natal a perder sus recursos naturales a cambio de un supuesto beneficio que no se refleja en sus habitantes. Tiene veintisiete años, un embarazo avanzado y una carrera en Antropología por terminar en poco tiempo. Su recorrido varía en tiempo, pero no así en distancia: todos los días va de El Salto a Guadalajara y Zapopan para ir a las universidades públicas en las que estudian ella y su pareja; a final de cuentas más de tres horas de su día las dedica a transportarse.

Lo que más le gusta hacer es ir al campo, y para esto sale a Juanacatlán con sus amigos en motocicleta. Otra cosa que le apasiona es encontrarse con otras personas que tengan el interés de organizarse para reducir los impactos que el corredor industrial deja en su pueblo, los niveles de contaminación del Río Santiago y otras afectaciones que vive el municipio día con día.

Nos cuenta que hasta hace pocos años no consideraría que El Salto era parte de “la gran ciudad”, pero ahora le queda claro que la ciudad se alimenta de los municipios aledaños para poder sostener los niveles de vida y consumo de la metrópoli. Expresa su inconformidad ante el evidente rezago de los municipios periurbanos, poniendo de ejemplo el hecho de que mientras en Guadalajara existen cientos de rutas de camión en El Salto sólo pasan tres. Relata también que la concentración de los servicios en el corazón de Guadalajara hace que mucha gente tenga que desplazarse en condiciones muy severas a recibir atención urgente.

Nos habla asimismo de que la expansión de los fraccionamientos y el trazo indiscriminado de caminos y carreteras, que atraviesan igual un bosque que una pequeña localidad, y fragmentan la identidad de los pueblos, atentan contra la salud ambiental y elevan los índices de seguridad. Esto va de la mano con la paradoja de que mientras El Salto es el segundo mayor productor de PIB en el AMG, es el municipio más inseguro y más pobre de todos; y es que no hay realmente una derrama económica desde las grandes industrias para los habitantes de la comunidad, quienes sí tienen que lidiar con las negligencias de públicos y particulares.

Figura 33. Mapa de recorrido de Sofi



Fuente: Elaboración propia.

GUADALAJARA

Juan Manuel es oriundo del Distrito Federal y ejerce la ingeniería civil desde hace 55 años. Él nos platica que la idea que tiene de lo que es una metrópoli la ha ido conformando a lo largo de los años, con base sobre todo en su experiencia como subdirector técnico en la Reserva Territorial en la Secretaría de Asentamientos Humanos. En esa época, la legislación decía que un área metropolitana era la conjunción de diversos centros de población que deberían ser manejados por servicios coordinados entre las diferentes partes que la componían, fueran ayuntamientos, estados, o cualquier otra instancia.

Juan Manuel considera que actualmente sigue siendo el mismo concepto, pero aclara que no es una metrópoli aquello que en un momento dado se une en función meramente física del desarrollo urbano, sino que es aquella que tiene necesidades comunes y distribuidas entre las diversas entidades políticas que la conforman. Señala que se trata de la seguridad, el transporte, la salud, la educación, la cultura y todo aquello que configura el día a día de las personas que la habitan. Para ello existe la necesidad de una coordinación, pero con argumentos básicamente de carácter técnico y no exclusivamente político, así como de fomentar el sentido de unidad dentro de la sociedad que habitamos.

Juan Manuel nos dice que reconoce tener la fortuna de pertenecer a clase media y de disponer de cierta independencia para cubrir sus necesidades; de hecho, considera que satisface lo que podría considerarse el ideal para el habitante de una zona urbana: tener recorridos mínimos, pudiendo transitar todas las distancias de su rutina en poco tiempo. No obstante, sabe que esa es una realidad lejana para la mayoría, sobre todo por el deficiente estado del transporte público y la mala distribución de los servicios, centralizados en nuestra área metropolitana en Guadalajara y Zapopan. Finalmente, menciona que la igualdad es tener todos y perseguir el objetivo macro, y que nuestra responsabilidad es construir una ciudad de éxito que podamos heredar a las generaciones que nos siguen.

Figura 34. Mapa de recorrido de Juan Manuel

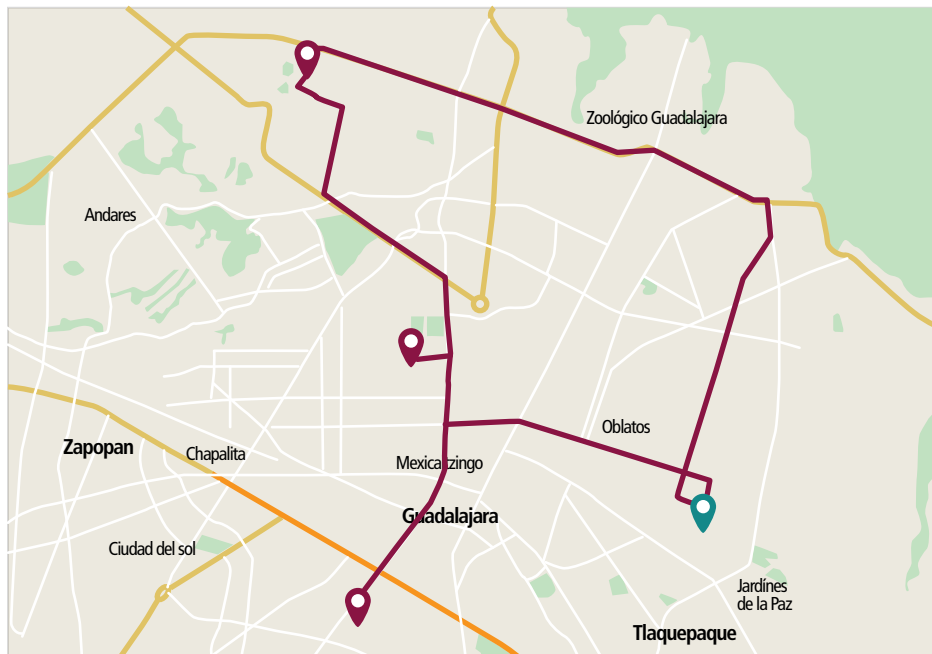


Fuente: Elaboración propia.

Para llegar de su casa, en los límites colindantes entre Tlaquepaque y Guadalajara- a su trabajo -en Parres Arias y Periférico- **Edith** prefiere usar la bicicleta. Los tiempos en transporte público son mayores, y en automóvil, aunque a veces resulta más cómodo, el viaje es menos disfrutable. Sus rutas varían según el medio de transporte: en bicicleta el Periférico no es muy atractivo, así que atraviesa la ciudad “por dentro”, burlando el tráfico vehicular. Lo que lamenta es que no se cuente con una verdadera vinculación en la ciudad entre los distintos medios de transporte, y ni siquiera en el adecuado trazo de las rutas de camión urbano. En este sentido, viendo el desorden que padecemos día con día en la ciudad, se manifiesta escéptica respecto a lo que consideramos el “desarrollo urbano” del AMG.

El resto de sus actividades se concentran, en su mayoría, en la zona centro-poniente del municipio de Guadalajara. Colonias como Santa Teresita, Americana y Moderna son las más utilizadas por esta productora de radio y televisión; ahí viven sus amigos, ocurren los eventos que le gustan y encuentra lo que necesita. Para visitar a su familia, toma la Línea 2 del tren ligero hacia Juárez, y después trasborda hasta la estación Urdaneta, ubicada muy cerca de casa de su abuela.

Figura 35. Mapa de recorrido de Edith



Fuente: Elaboración propia.

IXTLAHUACÁN DE LOS MEMBRILLOS

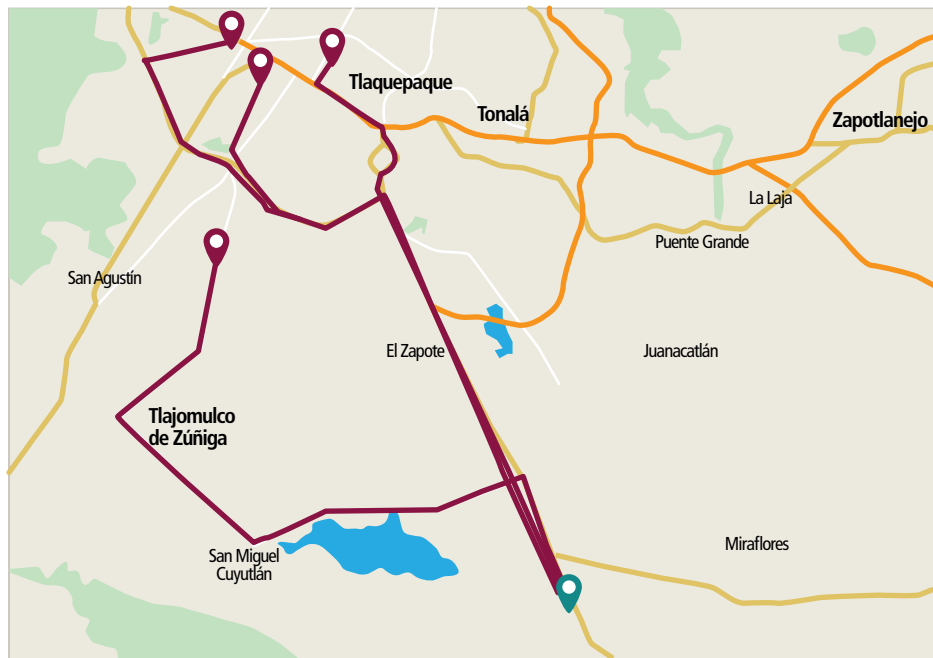
Miguel Ángel es un ingeniero agrónomo que si bien nació y creció en los barrios tradicionales de Guadalajara, por la zona del Santuario, ahora por cuestiones de trabajo –al dedicarse a labores del campo- ha terminado por vivir en distintas localidades y estados. Dice conocer muy bien la metrópoli, junto con las deficiencias que tiene, y que vive a gusto en esa zona que considera semi-rural. Entre sus ventajas considera la calidad del aire y la tranquilidad, mientras que señala problemas como el abastecimiento de recursos, para lo cual tienen que ir, por ejemplo, a Chapala (a 15 km), a Poncitlán (a 22 km) o a Guadalajara (a 25 km). También menciona problemas serios de inseguridad, de falta de empleo y de dificultad para trasladarse. Al respecto comenta que hay que tener mucho cuidado al contemplar los tiempos de traslado si uno quiere llegar en ciertos horarios a la ciudad, ya que a veces uno puede terminar haciendo hasta dos horas para llegar a su destino.

Miguel Ángel dice que su mismo trabajo lo lleva a frecuentar muchas oficinas gubernamentales ubicadas en el centro de Guadalajara, y que la mayor parte de su familia y amigos radican en dicho municipio, razón por la que lo frecuenta mucho y no termina por alejarse del todo ni aislarse de la que él denomina la capital del AMG. Además, señala que hablar de Guadalajara y del Área Metropolitana de Guadalajara son cosas distintas, puesto que la segunda está compuesta por nueve municipios, algunos de los cuales son sumamente productivos, mientras que Guadalajara tiene otro tipo de dinámicas.

Él tiene la idea de que hay muchas áreas subutilizadas en la periferia de la ciudad que podrían convertirse en grandes productores para abastecer a la ciudad con hortalizas, granos, frutales y a modo de vivero hasta con reforestaciones, pero que él nota la desatención de los programas gubernamentales en los municipios aledaños a Guadalajara para llevar esto

a cabo. Es como si hablar de metrópoli, nos dice, fuera solamente hablar de automóviles, de transporte público, de seguridad, cuando nuestra AMG tiene grandes extensiones para hablar también de producción tanto ganadera como agrícola, que están siendo desaprovechadas. En su experiencia, dice que falta en la ciudad establecer convenios con los productores del campo para que sean ellos quienes comercialicen sus productos y se puedan integrar ambas dinámicas.

Figura 36. Mapa de recorrido de Miguel Angel



Fuente: Elaboración propia.

Espiridión (Paye), oriundo de Sinaloa, es un agricultor que no se ve haciendo otra cosa que trabajar la tierra: es lo que más le gusta y lo que mejor sabe hacer. Su experiencia la ha adquirido a base de viajar por diferentes estados para conocer el campo de distintos lugares. En cierto punto tuvo contacto con la agricultura agroecológica y al darse cuenta de que respondía a todas las inquietudes que había tenido siempre respecto a la producción, se ha dedicado a introducir el comercio de productos orgánicos y locales en la ciudad. A pesar de lo bien que suena eso, nos cuenta que cada vez le cuesta más trabajo sobrevivir de eso, pues el costo de la gasolina que gasta para repartir sus productos en ocasiones es mayor a lo que gana vendiéndolos. Para él ha sido la metrópoli la que ha venido a romper con una serie de procesos locales, con la identidad propia del campesino y del mexicano, y siente que se está privilegiando el desarrollo de la tecnología por encima de la ética y el humanismo. La metrópoli es un monstruo que ha dejado a muchos fuera y que no trae consigo los beneficios que presumía, eso lo tiene claro.

Dice que por cualquier lado que se quiera entrar a la ciudad es complicado, pero lo que sí se nota son las diferencias en el cuidado y la belleza de la infraestructura en unas zonas en contraste con otras; en especial en relación al oriente y el poniente de la ciudad. Sus recorridos son principalmente hacia el municipio de Zapopan, que queda justamente del otro lado de

la ciudad, lo que lo obliga a utilizar distintas vías para llegar a sus destinos. Para visitar a su familia, la situación es menos complicada, pues toma rutas menos congestionadas para llegar del cerro de Ixtlahuacán a Tonalá. Ahora que los baches están presentes en todas partes, acabándose los autos de las personas y generando muchos accidentes.

Figura 37. Mapa de recorrido de Espirindón



Fuente: Elaboración propia.

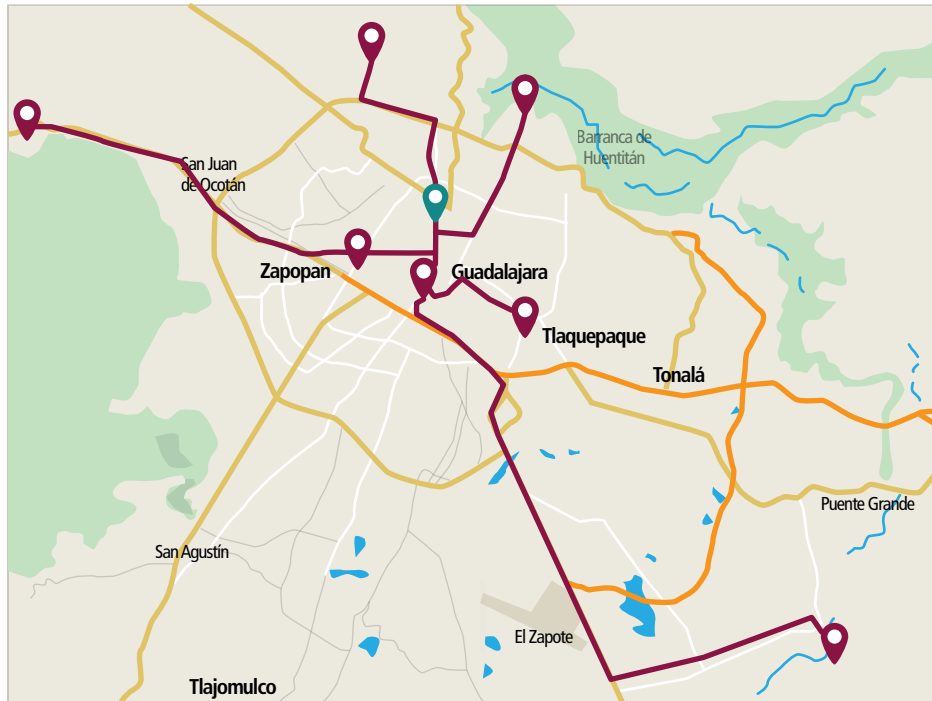
JUANACATLÁN

Lo único que hace que **Isabel** se haya mudado a “la ciudad” es la universidad. Fuera de eso, Guadalajara no le parece atractiva de ninguna manera: “¿quién querría vivir entre toda esa contaminación, coches, edificios, caos...?” El tiempo fue lo que la motivó a dejar su pueblo natal, pues perdería mucho si siguiera viviendo en su casa. Por esta misma razón, su vivienda actual está en la misma colonia que su centro universitario, en Mezquitán, lo que hace que ahorre tiempo en desplazarse. Además, buscó que su trabajo no se alejara demasiado de su casa; no así sus lugares predilectos para salir a convivir con sus amigos.

Isabel prefiere el campo, así que le gusta visitar la barranca de Huentitán y el bosque del Centinela. También visita a sus amigos en La Venta del Astillero (Zapopan) y Río Nilo (Tonalá), lugares lejanos de su casa, pero reconoce que por la amistad vale la pena el tiempo de

traslado. Usa siempre el transporte público, sistema culpable de poder dedicar un solo día a la semana para ir a visitar a su familia en Juanacatlán; sale temprano de su casa en Mezquitán y vuelve por la noche, evitando las horas pico de ingreso a la ciudad.

Figura 38. Mapa de recorrido de Isabel



Fuente: Elaboración propia.

Perla ha vivido toda su vida en Juanacatlán, primero en Tapozteco y luego en La Cofradía, tiene 17 años y es estudiante de preparatoria, la cual cursa en el municipio vecino de El Salto. La mayor parte de su familia vive ahí mismo, y considera que se trata de un pueblo pequeño en donde de hecho no encuentra una gran variedad de cosas que necesita a la hora de hacer sus compras, por lo que tiene que ir a Tlajomulco o Guadalajara para abastecerse. Nos dice que siente que en Juanacatlán los han aislado ya que hay muchos servicios con los que no cuentan, como son por ejemplo de entretenimiento y recreación, lo cual los lleva a tener que estar saliendo del municipio.

Ella considera que haber pasado a formar parte del AMG ha sido más bien desgastante para todos, porque sí está el afán de querer pertenecer a la sociedad y querer seguir creciendo, pero a su vez esto provoca que las personas no sepan qué es lo que quieren, ya que al mismo tiempo tratan de progresar pero también de defender las tradiciones que tienen como pueblo, lo cual hace que mucha gente se confunda y no sepa hacia dónde va. En su opinión, la mayoría de los problemas de la ciudad surgen porque las personas no se entienden y por eso tienen desacuerdos. Comenta que siendo esa zona un corredor industrial los trabajadores sí están buscando una oportunidad de progresar y de ya no seguir siempre en lo mismo, pero que hay una especie de despilfarro porque siente que nos venden cosas que no necesitamos con el fin de modernizarnos y pasar a formar parte de algo más grande que, a final de cuentas, no termina por integrarles a ellos de la misma manera.

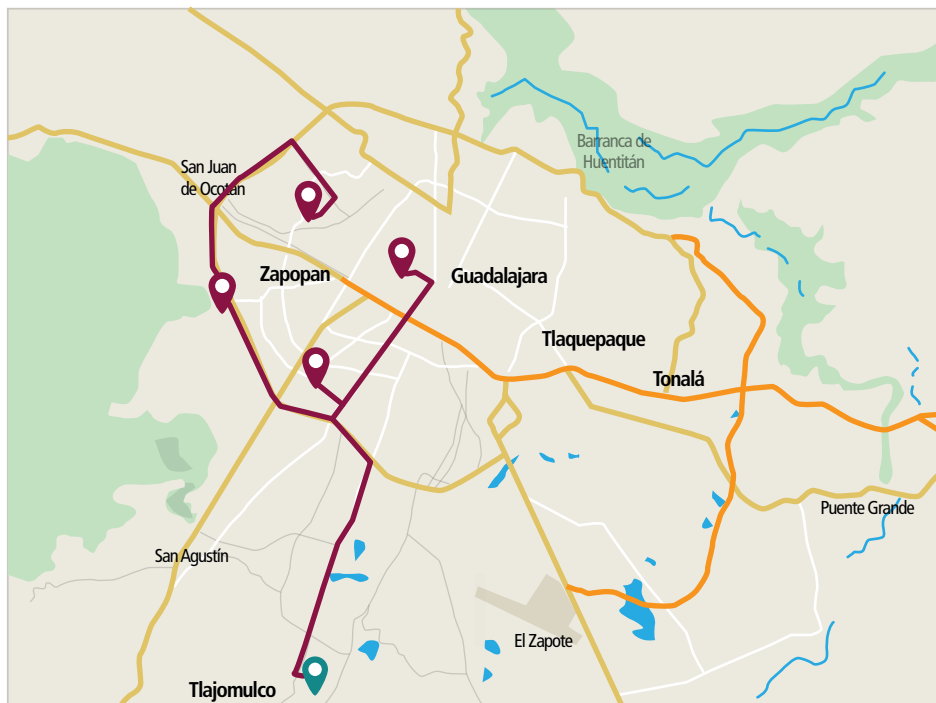
TLAJOMULCO

Escapar de su realidad conyugal llevó a **Bertha** a salir de Oaxaca para seguir a sus hijos y tratar una enfermedad que no podía atender en su pueblo; al llegar, el marido estaba listo para un nuevo comienzo con su familia en Guadalajara. Empezaron de cero, cada quien desde lo que sabía hacer. Bertha tuvo la fortuna de conocer a una persona que fue clave para conseguir trabajo limpiando casas en diferentes puntos de la ciudad, trabajos que aún conserva. Con el tiempo, su hijo pudo conseguir una pequeña casa en un fraccionamiento; Bertha habita ese hogar, parte del “modelo Tlajomulco”.

Sus trayectos son forzosamente en transporte público, lo que implica dedicar una buena parte del día a trasladarse de su casa a las casas que limpia; más allá de eso, sus actividades fuera del fraccionamiento son mínimas. Lo que la llevó a apostarle a la ciudad, fueron unas ganas de superarse. Eso es lo que significa la metrópoli para ella: un espacio donde la gente puede echarle ganas y salir adelante, donde todo es posible, donde están las oportunidades.

Bertha se reconoce contenta en la ciudad, en donde lo que más agradece es que “todo el mundo le ha echado la mano y abierto las puertas”. Asimismo, recuerda que cuando ella llegó a Guadalajara ésta no estaba tan desarrollada como la ve ahora, y lo relaciona con que ahora todo, ciudad y pueblos, están unidos. Lo malo de la ciudad es que extraña su pueblo, sus costumbres, su comida, sus distancias, su aire limpio y su comunidad. Bertha siente que, en la ciudad, lo que más causa que la gente esté dividida, son los fraccionamientos. Como el suyo, al que 10.7 kilómetros separan del Periférico.

Figura 39. Mapa de recorrido de Bertha



Fuente: Elaboración propia.

TLAQUEPAQUE

María es originaria de San Juan Copala, Oaxaca, y llegó hace 25 años a Ajjijc con su familia para buscar nuevas opciones de trabajo. Más adelante se fueron todos a Guadalajara, comenzando a participar en una feria navideña en el Parque Morelos, hasta que terminaron por trasladarse a Tlaquepaque por invitaciones a trabajar, a través del sindicato, vendiendo artesanías en el mercado, en donde al día de hoy conservan su lugar.

Para ella la metrópoli es una ciudad grande, con muchos movimientos de personas de todo tipo. María nos dice que en la ciudad una conoce a mucha gente, se relaciona con muchas personas, y que hay muchas cosas que no sabía y que ha conocido aquí, como por ejemplo que hay doctores, los dermatólogos, especiales para curar la piel y ese tipo de cosas. Piensa que las ventajas de vivir en una ciudad tan grande son las oportunidades de trabajo, que hay maneras de sobresalir y prepararse, y poder llevar otro modo de vida.

En contraparte, lo que no le gusta de la metrópoli es la contaminación, como la que resulta por la inconsciencia de la gente al tirar basura y desperdiciar el agua; por eso disfruta cuando va al ITESO o al Tec de Monterrey a sus asesorías, ya que ahí está lleno de árboles y ella disfruta mucho de la naturaleza, razón por la cual a veces le dan ganas de ir a subir el Cerro de la Reina. Nos cuenta que, si bien no sale mucho, en ocasiones va a Ajjijc a visitar a su hermana y de repente le toca ir a Tonalá o Zapopan para conseguir materiales o vender sus artesanías.

Figura 40. Mapa de recorrido de María



Fuente: Elaboración propia.

Iván, con sus cuarenta años recién cumplidos, es profesor e investigador en el ITESO. Nacido en el Estado de México, llegó a Guadalajara para cursar sus estudios en psicología y, tras recorrer algunos estados del país posteriormente, volvió al AMG para comenzar su carrera como docente y coordinador en el ITESO. Ya aquí ha vivido en diversas zonas de la ciudad, en un esfuerzo por acomodar sus traslados a sus dinámicas de trabajo, las cuales hoy en día están relacionadas enteramente con su labor en la universidad. Iván reconoce que la vida en la ciudad es compleja, y que si bien ofrece numerosas posibilidades para hacer y conocer, también limita nuestra experiencia en función de un montón de condicionantes que de repente también le exigen mucho a sus ciudadanos. Por eso, procura alternar sus medios de transporte entre el uso del automóvil y la bicicleta para trayectos cortos.

Él nota que, a diferencia de la vida en otras ciudades, en el AMG ésta muy fragmentada, es decir, que entre cada actividad que realizamos pareciera que siempre hay un trayecto partiéndolo en medio, mientras que en otros lugares la ciudad mantiene un ritmo más estable, dando la impresión de que la ciudad no se acaba sino que continúa junto con uno.

En este sentido, también comenta que, junto con el caos, para él existen varias capas de la ciudad. Una de ellas es poder moverse más o menos en libertad, sintiendo que el tiempo nos pasa a gusto. Otra son la gente y sus iniciativas, siendo esa la Guadalajara joven y la que más se disfruta por la posibilidad de salir y encontrarse con otras y otros. Una más es la de los traslados, que suele ser una pesadilla que saca lo peor de nosotros por todo lo que puede salir mal en ellos y porque uno siempre tiene cosas más importantes que hacer que pasar su tiempo atorado en el tráfico.

Figura 41. Mapa de recorrido de Iván



Fuente: Elaboración propia.

TONALÁ

Edgar es un chico de 19 años que se dedica al arte en varias de sus formas, como haciendo grafiti, dibujos con diversas técnicas y tatuajes. Considera que Tonalá es un área que ha sido dejada a un lado, ya que ha visto otras partes del AMG y nota un gran contraste en su cuidado. Él piensa que lo más importante es el centro y por ello tiene que mostrar una mejor infraestructura, pero la desatención de otras zonas le incomoda porque si todo se centra los que viven más alejados se ven perjudicados. Comenta que en su experiencia, más o menos desde los 15 años la mayor parte de sus actividades tiene que realizarlas lejos de donde vive, y que es complicado tener que estarse desplazando, además de que le quita tiempo que preferiría estar usando para otras cosas. Piensa además en otras personas que podrían tener más limitaciones para moverse y en que las condiciones del transporte público en realidad le generan muchos problemas a mucha gente.

Él sostiene que a los que organizan la ciudad sólo les interesa dar una buena apariencia a ciertas partes de ésta, mientras que lo demás lo dejan de lado ya que su intención es dar una buena vista a los visitantes que vienen de otros lugares, pero sin preocuparse realmente por los que vivimos aquí. Comenta que esas diferencias son muy claras hasta en el centro, pues hay muchas diferencias de una calle a otra, pasando muy rápido de las calles con gran infraestructura a la suciedad y los vagos.

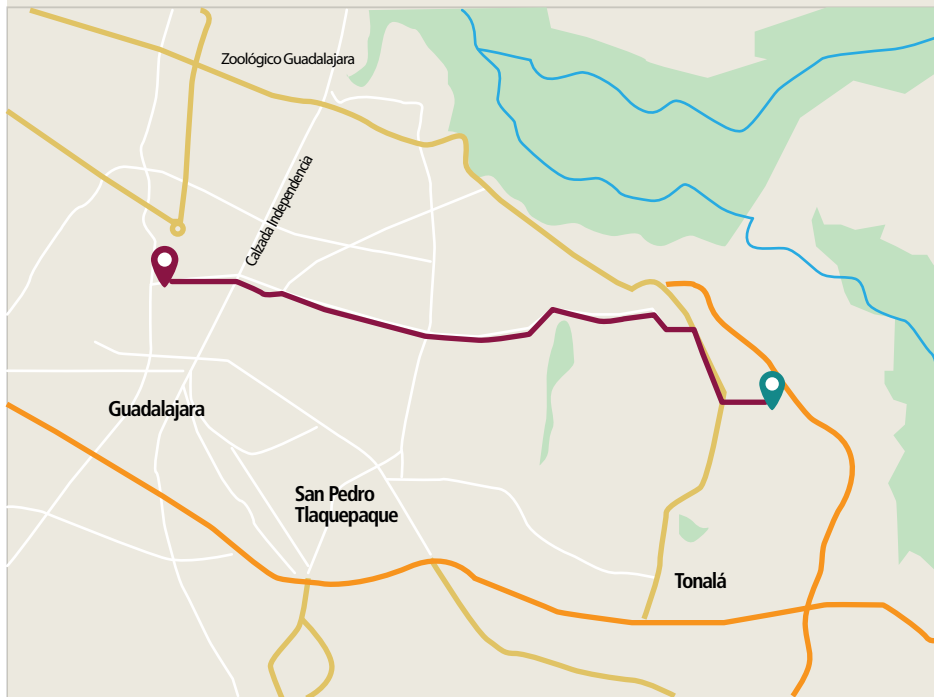
Figura 42. Mapa de recorrido de Edgar



Fuente: Elaboración propia.

Para **Alma Rosa**, vivir en una de las zonas más pobres de Tonalá es mejor que su casa anterior en Tlaquepaque. Aun así, reconoce que, a causa del despoblamiento cuando se asentó en su actual vivienda y la cultura machista tan arraigada, no pudo educar a sus hijos como le hubiera gustado, pues tenía que quedarse "a cuidar con el machete que no se metiera ningún hombre a violar a sus hijas". Así es como explica que su hijo de treinta y siete años siga sumido en el pandillerismo, las drogas y la violencia.

Figura 43. Mapa de recorrido de Alma Rosa



Fuente: Elaboración propia.

Ella no se aleja mucho de su casa más que cuando va a comprar algo al Centro de Guadalajara, para lo cual camina algunas cuerdas y toma un camión que la deja en el corazón de la ciudad. El resto de su vida transcurre en Coyula, donde ha aprovechado algunos talleres ofrecidos por el DIF y tiene espacio para tener su pequeño cultivo de maíz. En ocasiones también sale a llevar a su hijo al centro de rehabilitación, que afortunadamente no queda muy lejos de ahí; el hombre entra y sale del anexo cuando es necesario, es decir, cuando se pone muy violento.

No hay muchas alternativas de entretenimiento para los jóvenes de **Tonalá**, como Bonesi, que tiene diecisiete años y cada vez que puede va al Centro de Guadalajara a buscar diversión; su lugar favorito para encontrarse con cosas que le gustan es el Tianguis Cultural. Lo que le atrae del Centro es su posibilidad de que muchas cosas pasen, su diversidad, algunas de sus calles, zonas peatonales: lo que es en sí la vida urbana.

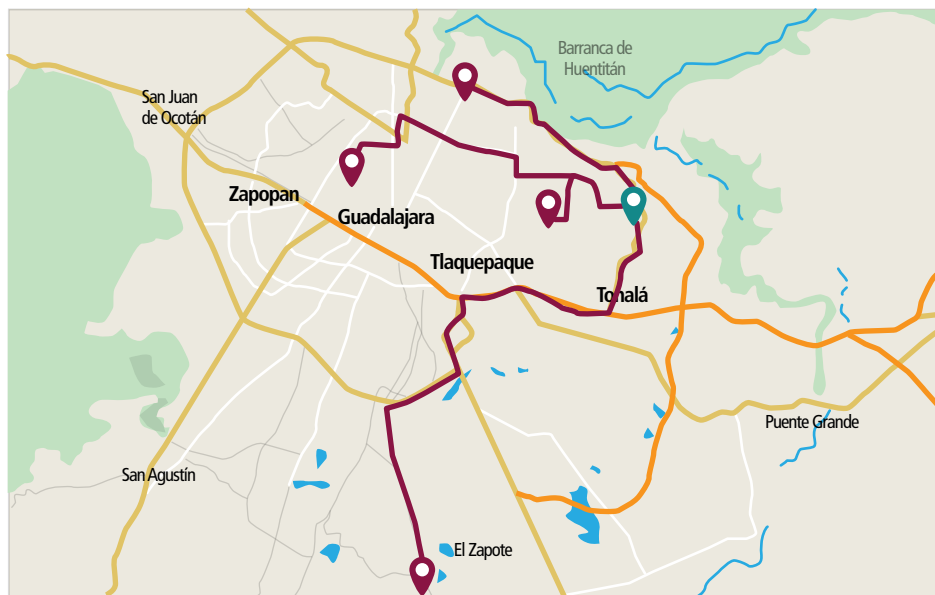
Le interesa la moda urbana, los piercings, conocer personas y lugares nuevos; cosas muy de acuerdo con su espíritu juvenil que no tienen cabida en un municipio que no tiene una oferta real para los jóvenes. Es su último año en la preparatoria, y afortunadamente no tiene que recorrer grandes distancias para llegar a ella. Su vida es relativamente tranquila, y se desarrolla -en su mayoría- cerca de su colonia, Loma Dorada.

Figura 44. Mapa de recorrido de BONESI



Fuente: Elaboración propia.

Figura 45. Mapa de recorrido de LALO



Fuente: Elaboración propia.

Unos cuantos metros hacen la diferencia para que Lalo no viva en Guadalajara, sino en Tonalá; al pasar el "Parque de la Soli" es cuando se da el cambio de municipio. Cada mañana, este mecánico automotriz de veintinueve años va a su trabajo en el barrio de Santa Tere. Le gustaría hacer el trayecto en bicicleta, pero la distancia supera sus energías, lo que hace que usar el auto sea la opción más viable; por otro lado, el transporte público le haría perder mucho más tiempo.

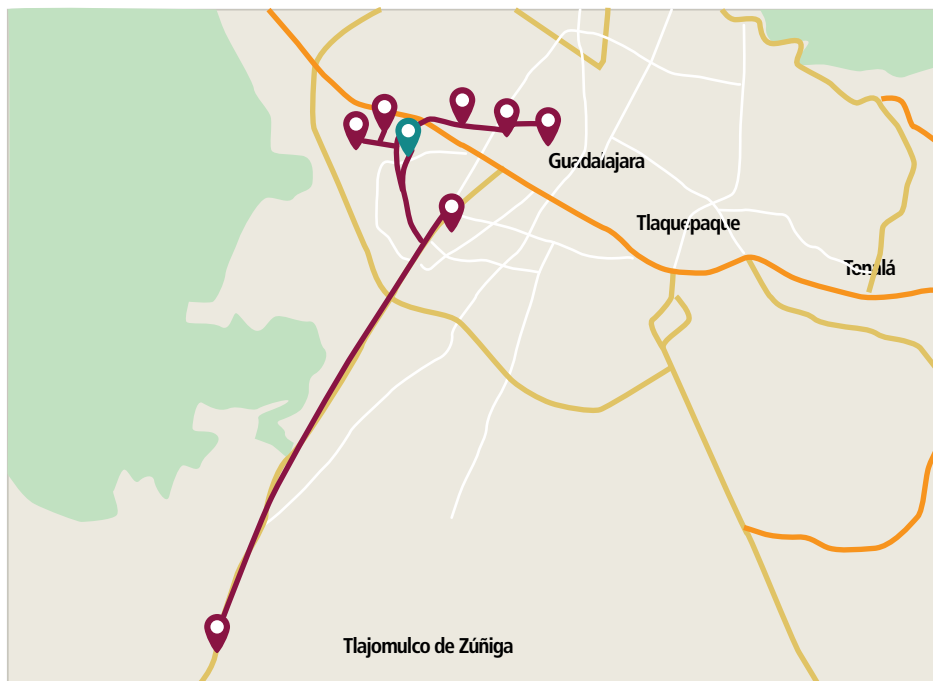
Cuando se reúne con sus amigos a tomar algo, lo hace en los bares de Avenida Chapultepec, que queda bastante cerca de su lugar de trabajo relativamente de camino a su casa. Los domingos le gusta aprovechar la Vía RecreActiva desde que inicia la Avenida Javier Mina, es el día en que se mueve en bici, como le gustaría hacerlo más seguido. La visita a sus familiares es medianamente fácil de hacer, cuando va hacia Huentitán, y más bien complicada, cuando visita a quienes viven en Cuatro Caminos, un fraccionamiento en Tlajomulco ubicado justo entre el Periférico y la Laguna de Cajititlán. Comenta que los problemas de tráfico y el terrible estado de las calles afecta mucho la experiencia de recorrer la ciudad, y que si algún problema debiera resolverse en la ciudad tendría que ser ese.

ZAPOPAN

Apenas tiene once años, pero **Yunuen** sabe que en la ciudad es difícil caminar y que el tráfico es lo que menos le gusta de ella. Su universo se concentra en la zona poniente de Zapopan, municipio en el que también vivía antes de mudarse a su casa actual. Para ir al colegio, recorre avenida Vallarta desde Los Cubos hasta la Minerva, después Morelos hasta su centro educativo en la colonia Ladrón de Guevara. Cuenta que es un trayecto complicado, pues parece que a todos se les olvidan las reglas más básicas de cortesía al subirse a un auto, no hay respeto a los peatones y todos quieren llegar primero.

A diferencia de muchos niños y niñas de su misma edad, Yunuen puede ir con su familia a comprar o pasear en los centros comerciales; entre sus favoritos están Galerías y La Gran Plaza. Además de esto, disfruta mucho de ir al parque, y se siente afortunada de tener cerca el parque de La Calma y el Metropolitano, a donde le gusta ir a divertirse con su familia o amigos. Su parte menos favorita es el recorrido para ir a visitar a su abuela, en el municipio de Tlajomulco, ya que el tráfico vehicular impide que sea un viaje disfrutable, como los que hace cuando va a tomar algo o a caminar por la zona Chapultepec, una de sus favoritas en la ciudad.

Figura 46. Mapa de recorrido de Yunuen



Fuente: Elaboración propia.

Nació en Oblatos y desde pequeño vive en Tesistán. A sus diez años, Jonathan está seguro de que la metrópoli es una ciudad grande que trabaja en equipo para rendir frutos. Sin embargo, lo que más le preocupa es que cada vez estemos más distanciados. En su opinión, debería de haber más espacios donde pudiéramos sembrar y cultivar, en lugar de casas que le quiten el respiro a la tierra. Las distancias que recorre son pocas, como lo son los lugares que conoce de la ciudad. Vivir en una zona que antes era rural, le complica el desarrollo a más de alguno que se crea urbano; no obstante, a Jonathan le gusta estar ahí precisamente porque más que ciudad dice que parece rancho.

Para llegar a la escuela, Jonathan no tiene que caminar mucho, y ese es uno de los beneficios de vivir en Parques Tesistán: cuentan con la mayoría de los servicios y espacios para que su población viva bien provista para atender sus necesidades. Además de estudiar, le gusta mucho ir al huerto comunitario que se inauguró en el parque de su colonia, en el que colaboran algunas vecinas y vecinos suyos, donde ha aprendido a cultivar sus propios alimentos y a conocer los beneficios de la tierra. Como sus raíces, sus familiares siguen viviendo en Oblatos, lo que significa el viaje más largo que hace en la ciudad, y que le quita mucho más tiempo del que debería.

Figura 47. Mapa de recorrido de Jonathan



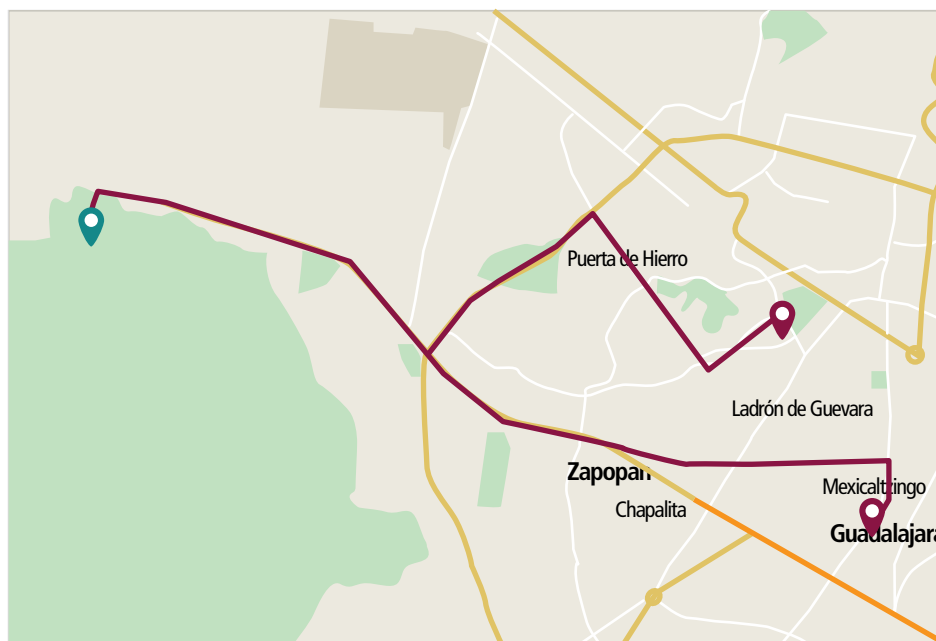
Fuente: Elaboración propia.

Susan llegó de Estados Unidos hace veinticinco años, y pasó de vivir por varios años en la Ciudad de México a Guadalajara, donde vive y trabaja desde 1996. El motivo de tal mudanza tuvo que ver con escapar del ritmo y del severo cuadro de contaminación de la Ciudad de México y buscar explícitamente una situación de bosque, razón por la cual vive ahora en Pinar de la Venta, en Zapopan. Su trabajo como académica e investigadora social se refleja en las respuestas que da en la entrevista, pues ha estudiado el tema de la relación entre la ciudad y sus espacios forestales, y desde ahí es que ve a la metrópoli como algo que está ya fuera

de control. En su experiencia personal, ha aumentado de forma significativa sus tiempos de traslado de Pinar de La Venta a su oficina en el CIESAS Occidente, en la colonia Moderna, y reconoce que los límites municipales del AMG en ocasiones son difusos para sus habitantes, quienes se desplazan entre unos y otros con apenas una distinción mínima.

Susan disfruta de largas caminatas en el bosque, y nos platica que la tranquilidad del fraccionamiento en el que vive le ofrece la posibilidad de llevar a cabo su trabajo intelectual, si bien las áreas forestales circundantes que se ve cada vez más amenazado por los desarrollos inmobiliarios que acosan la zona de La Primavera. En esta línea nos habla de situaciones de desigualdad muy grandes en su municipio, pero también de grupos de activistas cada vez más involucrados en luchas para reivindicar los derechos de las comunidades al acceso a ambientes más sanos y más justos. Comenta que si bien no se siente del todo presa en la metrópoli (ya que siempre hay refugios), sí considera que está activamente presente en dinámicas de ciudad con todas las ventajas y el precio que eso implica.

Figura 48. Mapa de recorrido de Susan



Fuente: Elaboración propia.

ZAPOTLANEJO

Desde que nació vive en Zapotlanejo, y **Cheli** no tiene planes de moverse de ahí; incluso con las problemáticas de inseguridad que viven cada noche al existir una especie de “toque de queda” del que nadie habla pero todos temen. Le gusta su pueblo porque puedes ir caminando o en moto a cualquier lugar, todo está cerca, incluidos los amigos. La idea que tiene de la ciudad es de un lugar lleno de estrés, de movimiento, de automóviles y de tráfico, en donde transitar de un lugar a otro, con el transporte público del que se dispone, puede ser todo un reto.

Lo único que llama a Cheli a querer ir a la ciudad es el cine, y para saciar este gusto por lo general acude a Plaza Forum Tlaquepaque, aunque su centro comercial favorito es Galerías Guadalajara; la distancia es lo que casi siempre define su destino. Algo que le gusta de su

municipio, es la remodelación que recientemente se hizo al Puente de Calderón y que lo convirtió en una especie de parque al que acude de vez en cuando para tener encuentros al aire libre.

Figura 49. Mapa de recorrido de Cheli

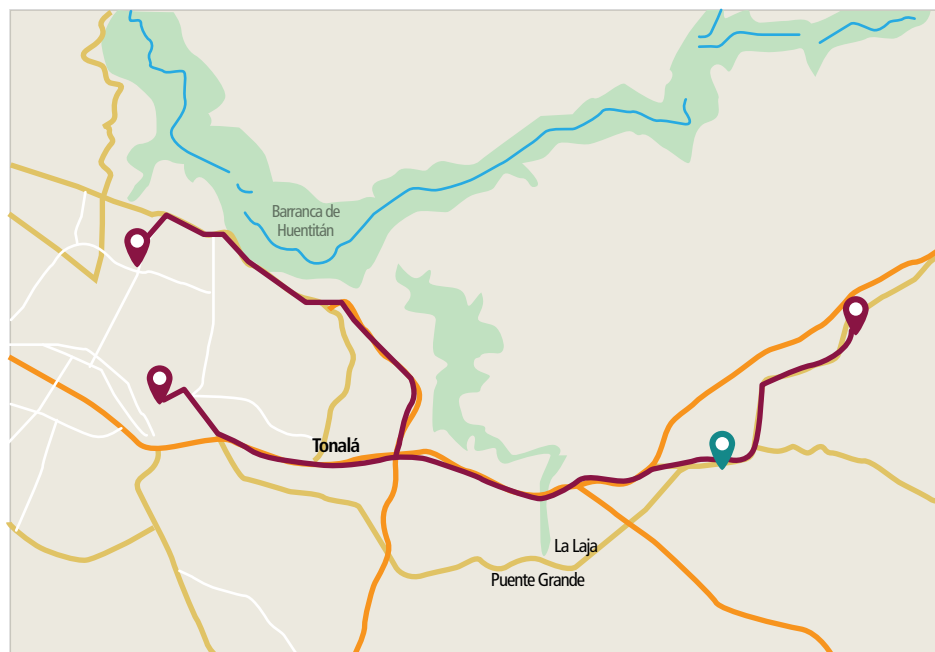


Fuente: Elaboración propia.

Un problema en el oído impidió que **Waldo** siguiera con su trabajo de sobrecargo en una aerolínea nacional; esto hizo que decidiera volver a su pueblo natal. A él no le gusta vivir mucho tiempo en ciudades grandes, como la Ciudad de México y Monterrey, donde vivió por algunas temporadas. A Guadalajara sólo va para ir al cine o algún partido en el Estadio Jalisco. Antes, cuando la inseguridad no había alcanzado los niveles actuales, a veces se daba el lujo de ir a algún bar y volver por la madrugada, pero eso ya no pasa.

Con veinticuatro años, un trabajo como comerciante en un negocio de mariscos y una boda en puerta, lo único que quiere es vivir tranquilo, en un lugar donde no haya mucho ruido ni tráfico, donde pueda moverse en su motocicleta sin pendiente y los lugares y las personas que le interesan no estén muy lejos de él.

Figura 50. Mapa de recorrido de Waldo



Fuente: Elaboración propia.

VII

Resultados



RESULTADOS

Con el fin de construir un perfil del ciudadano metropolitano que considerara la diversidad de habitantes del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), se recurrió a una serie de informantes de distinta edad, género y zonas de residencia. Cada uno de ellos fue interpelado en una entrevista semiestructurada que giró en torno a su idea de metrópoli y a los trayectos cotidianos dentro de ésta. Los hallazgos principales fueron recopilados en un vídeo que sintetiza sus respuestas y detallados en una entrega previa.

Esta información fue complementada con una serie de observaciones realizadas en el transporte público como parte de la tesis doctoral del maestro Christian Omar Grimaldo Rodríguez. Se trata de una serie de recorridos programados en el transporte a partir de los cuales se registraron una serie de recurrencias en la interacción de los usuarios y en las transiciones y contrastes del paisaje urbano de la metrópolis. Tal información se articula con la realización de dos mapas mentales de dos mujeres habitantes de Tonalá con perfiles diversos que dotan de una representación gráfica de su idea de metrópoli.

Lo que vincula a estos hallazgos es la referencia del trayecto cotidiano como referencia clave para comprender el imaginario de lo metropolitano en cada una de las personas con las que se mantuvo un diálogo. Además de que la exigencia constante en cada uno de los casos fue la necesidad de mejorar la experiencia de trasladarse entre los distintos puntos de la metrópoli o incluso de erradicarla. Esto último es importante puesto que, en varios casos, el ciudadano metropolitano reniega de su condición metropolitana por verse forzado a trasladarse a través de tiempos y distancias prolongadas. A continuación se detallan los hallazgos del trabajo realizado en esta investigación divididos en preguntas ejes para facilitar su lectura.

1. ¿Qué es la metrópoli?

En un primer acercamiento, se preguntó a diversos habitantes de los municipios que integran el AMG lo que entendían por la palabra “metrópoli”. Las entrevistas fueron grabadas en video al que se puede acceder usando la siguiente liga:

https://youtu.be/4jkH_kmxlzl

En sus respuestas se pueden apreciar distintos enfoques descriptivos sobre la noción de metrópoli, mismos que a continuación se enlistan agrupados por conjuntos creados a partir de estos distintos enfoques.

Enfoques de las respuestas sobre ¿Qué es la Metrópolis?

Sobre la forma		
conglomerado	centros urbanos	ciudad grande
unión de pueblos	gente	distancia
Sobre la dinámica		
ebullición	movimiento	población
ritmos	expansión	oportunidades
múltiples iniciativas		
Sobre la diversidad		
multiplicidad de dinámicas	diferentes caras	evidentes diferencias
Sobre sus elementos		
infraestructura	fraccionamientos	transporte
casas		
Sobre la problemática		
inseguridad	suciedad	estrés
caos	pesadilla	monstro
robadera	obstáculos	delincuencia
carencias	tráfico	transporte deficiente
descoordinación		
Sobre los modos de gestión		
coordinación	regulación	todos juntos
técnica	política	
Sobre su propósito		
salud	educación	cultura
desarrollo urbano		
Sobre las aspiraciones		
sentido de unidad	objetivo común	libertad
posibilidad de igualdad		

En la siguiente nube de palabras se muestran las diferentes ideas asociadas con la noción de "metrópoli" en el imaginario ciudadano. Destacan por su frecuencia los aspectos relacionados con la movilidad (movimiento, transporte, distancia), los sitios (centros, pueblos), las dinámicas (oportunidades, ritmos, ebullición), los problemas (caos, estrés, suciedad, robos, pesadilla) y las necesidades (regulación, desarrollo).

construido, sino con una serie de funciones que deberían contribuir a elevar la calidad de vida y del entorno habitable.

Figura 7.2 Nube de palabras: Ideas asociadas con la experiencia de ciudad



Fuente: elaboración propia con base en entrevistas en 9 municipios del AMG, utilizando Tagxedo Creator⁷

7

Las nociones asociadas a la movilidad (transporte, horas, tiempo, tráfico, llegar o camión) son las que integrarían el conjunto temático más nutrido de ideas asociadas a la experiencia de habitar/transitar la metrópoli. En el siguiente listado se organizan temáticamente las palabras que forman la nube, mostrando el valor que la herramienta de graficación de texto le asigna a cada palabra para determinar su tamaño en la imagen. De esta manera se aprecian los aspectos que tienen mayor peso en la descripción de la experiencia cotidiana de habitar/transitar la metrópoli:

- Conceptualización de ciudad: ciudad (336), Guadalajara (318), metrópoli (277), AMG (77), metropolitana (16), metropolitano (12).
- Movilidad: transporte (241), horas (297), tiempo (259), tráfico (177), camión (91), voy (85), minutos (63), cerca (58), automóvil (41), moverse (43), mueve (45), nuevo (46), visitar (36), bici (42), recorro (26), trasladarse (23), caminar (25), trayectos (26), rutas (23), regreso (20), conexiones (19), tardar (19), coches (18), vinculación (15) motocicleta (13), congestión (12), expedición (12).
- Propósitos: Vida (226), vivir (65), familia (136), llegar (143), conocer (109),

- Salud (29), tranquilo (18), tranquilidad (15).
- Servicios: servicios (199), calles (37), carreteras (34), basura (28), caminos (22).
 - Actividades: trabajo (187), estudio (130), escuela (124), Industria (33), industriales (13), abastecimiento (12), entretenimiento (11).
 - Sociedad: gente (158), sociedad (30), ciudadanos (18).
 - Valores ambientales: bosque (82), agricultura (52), agua (97), campo (49), alimentos (33), naturaleza (28), aire (39), [medio] ambiente (27), ecosistemas (14).
 - Lugares o referentes espaciales: centro (80), espacios (77), alrededores (75), fraccionamientos (53), [áreas] verdes (23), colonia (21).
 - Problemas ambientales: contaminación (70), riesgo (31), enfermedad (20), inconsciencia (16), depredación (16), desperdicio (16), extracción (12), despilfarro (11).
 - Diversidad: diferentes (50), contraste (38), contrariedades (12).
 - Oportunidades: oportunidad (47), desarrollo (32), crecimiento (13), posibilidades (16), iniciativas (11).
 - Gestión: coordinación (32), gobierno (24), ayuntamientos (17).
 - Seguridad: seguro (25), inseguridad (15), delincuencia (13), Vandalismo (24).
 - Tejido social: distanciados (14), desconfianza (13), fragmentación (12), discriminación (12).
 - Pertenencia: identidad (19), pertenecemos (12), tradiciones (11).

Atendiendo a la preponderancia que muestran los aspectos relacionados con el transitar por la ciudad, se recuperó la información obtenida de veintidós historias distintas y se registraron los desplazamientos que cada uno de los entrevistados realiza en su día a día. Estos traslados fueron plasmados en el siguiente mapa dinámico, en el que cada línea (cada una de un color diferente) representa los trayectos cotidianos de un habitante del AMG.

3. Recorridos en el AMG⁸

De acuerdo con los relatos captados en las diferentes entrevistas (que pueden verse en la liga <https://youtu.be/a3X6c3MWcwQ>) la situación específica en donde se construye la idea de ciudad/metrópoli es al estar en tránsito.

A partir de esta idea se adoptó la iniciativa de acompañar en sus recorridos a habitantes de la metrópoli que circulan por la ciudad en el transporte público, al ser el medio de transporte más usado entre las y los tapatíos. A continuación se presenta una síntesis de los hallazgos derivados de la observación participante en el tránsito por distintas rutas del transporte

⁸ Las reflexiones que aparecen en este apartado son extractos del trabajo de tesis doctoral que el maestro Christian Omar Grimaldo Rodríguez realiza para obtener su grado como doctor en ciencias sociales por el Centro de Investigación y Estudios Superiores en Antropología Social (CIESAS) sede occidente. Se presentan aquí con algunas adecuaciones respondiendo a la invitación del doctor Héctor Castañón para colaborar en el proyecto Caracterización del Ciudadano Metropolitano del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG).

público. Se trata del resultado de 17 recorridos observacionales articulados en función de aquello que fue identificado como patrones recurrentes en la experiencia de cada uno de los trayectos. A continuación se explican las categorías que fueron considerados como ejes de observación en estos recorridos:

Diferencia por horarios: los recorridos observacionales fueron planeados en horarios matutinos y vespertinos, buscando abarcar trayectos de ida y vuelta en horas pico y horas valle. Esto permitió ver cambios sustanciales en la interacción dentro y fuera del autobús, así como en la experiencia general de transitar en él. Uno de estos cambios es la posibilidad de percibir visualmente el exterior de la unidad de transporte cuando el autobús se encuentra abarrotado y es prácticamente imposible ver más allá del hombro, la espalda o la nuca de quien se encuentra enfrente.

Una distinción que cabe resaltar es el perfil de los usuarios, que básicamente puede distinguirse en dos categorías: población laboralmente activa y población laboralmente inactiva. Durante las mañanas, en hora pico, es común ver personas con uniforme, loncheras y mochilas, de aspecto aliñado. Durante las horas valle el número de usuarios disminuye y además es más común ver a personas de la tercera edad, niños acompañados de sus madres o adolescentes.

La publicidad: la publicidad tiene un papel importante en cuanto a la lectura del paisaje y su relación con la identidad de los usuarios. El tipo de publicidad ofrece la oportunidad de zonificar los trayectos de las rutas en función del público al que se dirigen sus mensajes y los estereotipos que emplean. En los recorridos de observación se apreció que la publicidad funciona como un umbral o punto de transición entre zonas.

Cabe destacar que la presentación de la publicidad y sus mensajes también varía según las zonas modificando el paisaje, en unos casos abarrotando de mensajes espectaculares (sobre todo en avenidas y vías rápidas); en otros con la presencia de lonas de imprenta o carteles hechos a mano (colonias populares). En los primeros casos se trata de publicidad realizada por profesionales de la mercadotecnia, en los segundos se presentan además casos de individuos que realizan sus propios carteles a mano o que solicitan a un diseñador que realice su publicidad al gusto. Los estereotipos y los mensajes identitarios que cada una de estas expresiones publicitarias transmite no son iguales y son uno de los factores por los que la metrópolis se percibe como fragmentada.

Fachadas arquitectónicas: las fachadas ofrecen la oportunidad de leer predisposiciones a la vida pública y privada según ciertas zonas. En el caso de los fraccionamientos cerrados se aprecia menos convivencia en el espacio público y mayor presencia de negocios de franquicia, además de calles vacías. En determinados lugares las fachadas ni siquiera son visibles y lo único perceptible son tejados o la parte trasera de las viviendas, sin olvidar que las fachadas tienden a ser homogéneas en colores y distribución de ventanas y puertas. En los barrios populares y/o tradicionales, por el contrario, se identifica mayor visibilidad de prácticas cotidianas e interacción entre vecinos. En algunos casos incluso prácticas lúdicas grupales como partidos de fútbol, juegos de domino y mujeres tejiendo.

Las prácticas vistas en el paisaje: esta es una categoría bastante amplia de la que sólo se recogen algunos detalles generales. Por un lado, están las prácticas de convivencia en el espacio público barrial, en el que predominan algunas expresiones que hoy parecen ya

tradicionales: el juego de fútbol, las mujeres que tejen, los hombres que beben alcohol en las esquinas. En el caso de los fraccionamientos de clase media y media alta estas prácticas se sustituyen por la predominancia de la vida privada centrada en el hogar, limitando la interacción en el espacio público a los escasos encuentros casuales que se realizan en los trayectos del automóvil o entre vecinos que riegan sus jardines o se disponen a abordar sus respectivos automóviles.

Por otro lado, están las prácticas de comercio, abundantes en dos tipos: el formal y el informal. La predominancia de uno sobre el otro genera un tipo particular de paisaje y una experiencia perceptual estereotipada. En aquellos lugares donde predomina el comercio informal (tianguis, ambulante) parece que predomina la idea de un barrio y una zona popular. Mientras que en las zonas donde predominan los comercios establecidos y franquicias predomina la idea de una zona residencial. En estos últimos casos es más común ver que los clientes arriban en automóviles. De manera que la expresión del comercio parece ir de la mano con las prácticas de convivencia mencionadas en el párrafo anterior.

Multimodalidad en los servicios de transporte: durante los recorridos observacionales se tuvo la experiencia de abordar distintas modalidades de transporte. El llamado Bus Rapid Transit (BRT) reconocido en Guadalajara como Macrobus, el Tren Ligero en sus dos líneas y su complemento de vehículo motorizado conocido como SiTren y PreTren; además de unidades del transporte público colectivo motorizado de distintas compañías, incluyendo una ruta de la línea de lujo. A pesar de que existió la intención de abordar uno de los llamados mototaxis que operan por lo general en las periferias urbanas, donde no se cuenta con servicio ampliado del transporte público, no fue posible lograrlo por que circulaban abarrotados cuando se intentó abordarlos.

La experiencia de transitar la ciudad en estas distintas expresiones del transporte público permitió cerciorarse de que las interacciones y la experiencia de percibir el paisaje son de características muy distintas. La diferencia más marcada está en el servicio del Tren Ligero y sus autobuses de la línea PreTren y SiTren. El Tren Ligero implica interacciones muy distintas al interior del vehículo por la forma de abordar y descender que le distinguen del transporte colectivo en autobús motorizado. Las sensaciones corporales respecto al vehículo no se caracterizan por saltos o frenados repentinos; los sonidos del vehículo como traqueteos o portazos no son tan comunes; la disposición de los asientos encuentra los rostros de los usuarios antes que exponerlos de espaldas; no existe la posibilidad de encontrarse con artistas, limosneros o comerciantes dentro del vehículo; pero, sobre todo, el tipo de trayectos son relativamente lineales y en buena parte de las rutas se dan por túneles. Una peculiaridad más es la presencia de publicidad, que en estos casos abarrota el interior del vehículo, a diferencia del transporte motorizado. El caso del Macrobus es más o menos similar.

A este respecto, algunos detalles que llaman bastante la atención son las conductas de las personas y el estado de los vehículos que pertenecen a la línea PreTren y SiTren, operados por el Sistema de Tren Eléctrico Urbano (SITEUR). Las unidades motorizadas, cuentan con un operador visible a los usuarios y asientos más o menos similares a los de otras rutas de transporte público motorizado. No obstante, las interacciones de los usuarios no son iguales a las que tienen en otras rutas, da la impresión de haber más orden e interacciones más afables. Además de que las unidades se encuentran en un estado presentable y pulcro, por lo cual es raro identificar asientos rayados, basura o vidrios maltratados. Esto puede deberse a que estas

unidades operan con algunos parámetros distintos, por ejemplo, la ruta es lineal, a diferencia del resto; las paradas están preestablecidas y bien identificadas por símbolos y colores; los operadores no reciben dinero, sino que el pasaje se deposita en una máquina en monedas o por tarjeta electrónica, a su vez, esta máquina regresa un ticket; el operador viste uniforme y la ruta transita por una zona comercial-residencial que no entra por calles angostas o barrios populares, donde además hay pocos baches.

Las periferias y la imagen de ruralidad: existen varios lugares en las periferias de Guadalajara y en los espacios entre los municipios que conforman el AMG donde existe un paisaje caracterizado por prácticas asociadas a la imagen de ruralidad. En estos lugares se aprecian sembradíos, animales de carga, animales de engorda, personas que visten sombrero, fogatas con leña y caminos de terracería.

Estos espacios por lo regular son aledaños a barrios populares y para el observador que desconoce las rutas de transporte que llevan hasta ellos transmite la sensación de estar demasiado lejos del área metropolitana o del estereotipo de lo que se concibe como urbano. Para muchos usuarios que atraviesan estos lugares, la sensación de transición y pertenencia entre sus residencias y sus destinos es aún más marcada que para otros donde el paisaje no es tan contrastante. De forma que la percepción de habitar una metrópolis se caracteriza por la fragmentación y la diferencia entre lo que es ciudad y la localidad de habitación.

Los trayectos largos: se pudo constatar mediante la observación y las entrevistas que existen múltiples usuarios que realizan trayectos en el transporte público que duran más de una hora y que les resultan habituales. Vale considerar que para un empleado que labora un turno regular de 8 horas, dedicar 2 horas diarias al traslado entre su hogar y su trabajo representa una cuarta parte de su tiempo laboral que no es remunerado y que tampoco es tiempo de ocio, lo cual es bastante relevante respecto a las prácticas cotidianas. Además, siguiendo este razonamiento, en cuestión de distancias, implica una exposición a interacciones y a la percepción del paisaje bastante significativa.

Algunos de estos elementos y otros más aparecen en la narrativa de dos mujeres habitantes de Tonalá a las que se les pidió que dibujaran un mapa de la ciudad en la que viven y los lugares que reconocieran mejor de ella. Las representaciones que estas personas plasmaron en el papel muestran la relación entre los trayectos cotidianos, el imaginario de metrópoli y algunas de las carencias que como ciudadanía representa la dificultad para transportarse.

El primer caso es el de Alejandra, una mujer de 34 años, habitante de Lomas del Camichín, que trabaja como encargada de departamento en un centro comercial. Utiliza la ruta 646 relativamente cerca de su terminal en el lado oriente de la ciudad y baja en su terminal del lado poniente. Por sus limitantes y responsabilidades económicas, Alejandra restringe su tránsito por la ciudad a la misma ruta día tras día.

Su representación de la metrópolis aparece desarticulada, con lugares que aprecia en su trayecto cotidiano, pero sin el orden que tienen en la ruta. Además, agrega dos lugares que no pertenecen a su ruta, el parque Agua Azul, y la catedral de Guadalajara. El primero, por ser un lugar que le trae buenos recuerdos de la infancia, a pesar de no haberlo visitado hace mucho tiempo; el segundo, por ser un símbolo de la ciudad.

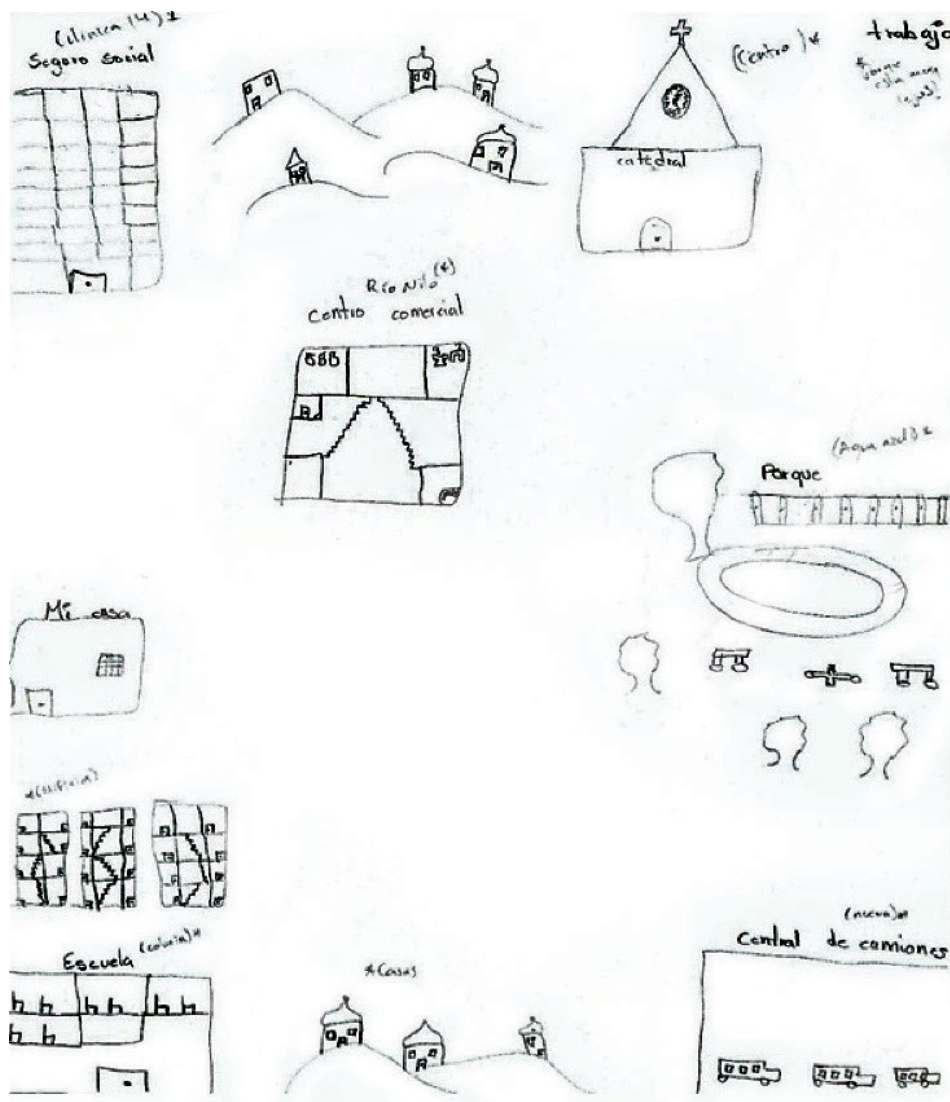
Su lugar de trabajo aparece representado en la esquina superior derecha, únicamente con letras, porque según dice, está muy lejos. Este último detalle es muy importante considerando

que se le ofrecieron más hojas para continuar con su representación, pero ella consideró que el límite de su ciudad era una hoja, su trabajo está más allá de los límites, se encuentra fuera de lo que considera su lugar de pertenencia.

Otro detalle que destaca es que estos lugares no están vinculados por ejes viales, sino que están ahí, sin una noción precisa de los puntos cardinales donde se ubican. La ciudad aparece para Alejandra como una serie de lugares que existen en algún punto, que se articulan por el autobús, pero no por continuidades espaciales. En el espacio entre cada uno, ella representa una serie de casas, que corresponden con el espacio de la otredad que habita la ciudad, pero que no posee características distinguibles.

Finalmente, para Alejandra, no existen límites o fronteras metropolitanas definidas a partir de divisiones administrativas de tipo municipal. De manera que, a pesar de que en su ruta cotidiana atraviesa por Tonalá, Tlaquepaque, Guadalajara y Zapopan, este detalle no aparece ni se menciona en su descripción de la ciudad que habita.

Imagen 1. Mapa mental de Alejandra, usuaria de la ruta 646



Fuente: Archivo de Christian Omar Grimaldo Rodríguez, agosto del 2015

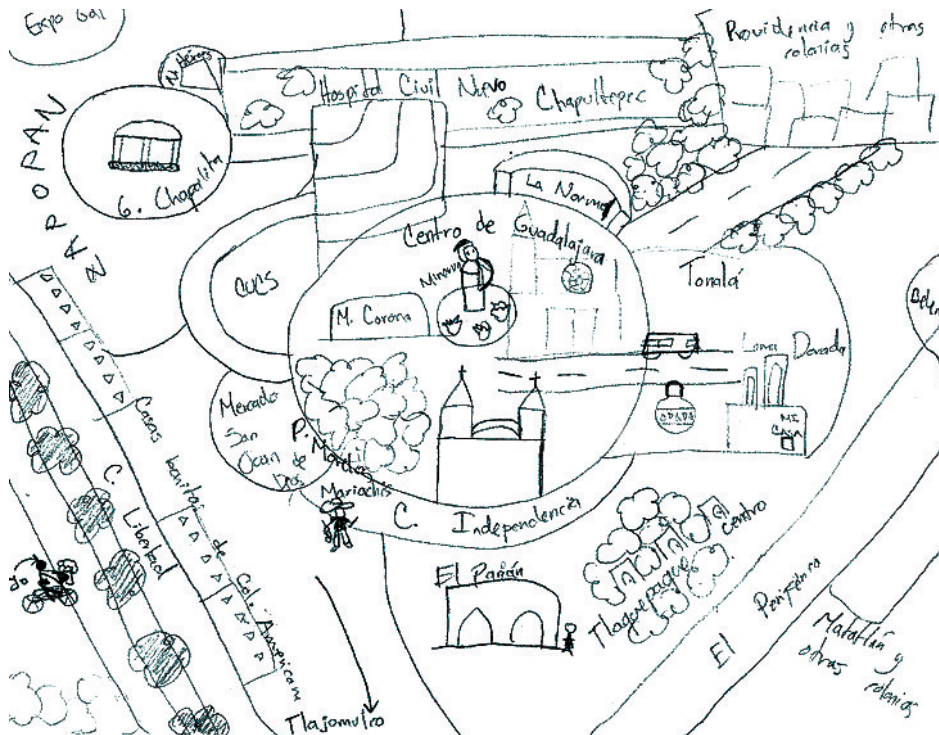
La segunda representación corresponde a Beatriz, una joven profesionalista de 27 años, vecina de Loma Dorada en Tonalá, profesora universitaria con nivel de maestría. Usuaria de transporte público por convicción. Entre sus principales motivos se encuentra el hecho de que puede leer mientras se traslada, además de que le gusta apreciar la ciudad desde el transporte, en especial ciertos barrios tradicionales.

A diferencia del caso anterior, Beatriz utiliza varias rutas de transporte público que corresponden con sus varias actividades, algunas de ellas que incluso escapan a lo cotidiano, como ciertas reuniones con amistades o eventos culturales. Además, se traslada ciertos días a sus clases de idiomas, a su trabajo como profesora, a su trabajo como consultora profesional, o a realizar algunas compras. Todo en distintos horarios que no necesariamente corresponden a horas pico.

La representación de Beatriz muestra una metrópolis compacta unida por distintas vialidades, que, si bien no corresponden con una distribución exacta sí muestran una idea parcial de unión entre distintos puntos de la metrópoli. Además, sin haberle dado la indicación, eligió distinguir los distintos municipios del área metropolitana que más frecuenta, reconociendo que había otros pero que no suele visitarlos. Cada uno de estos puntos fue distinguido con algún elemento característico como un jarro o la figura de la Minerva.

En el dibujo aparecen distintos lugares que, si bien no son cotidianos en la vida de Beatriz, si son reconocidos por ella como parte de la ciudad que habita. Enfatiza aquellos que más frecuenta e incluso detalla algunos de ellos a partir de las actividades que realiza, en aquellos que se reúne con amigos, donde trabaja, o donde pasea en bicicleta, por ejemplo. No obstante, si bien reconoce algunos otros municipios del AMG, no agrega ningún detalle de ellos, probablemente porque no está muy familiarizada con ninguno.

Imagen 2. Mapa mental de Beatriz, usuaria de ruta 615, 231 y otras



Fuente: Archivo de Christian Omar Grimaldo Rodríguez, agosto del 2015

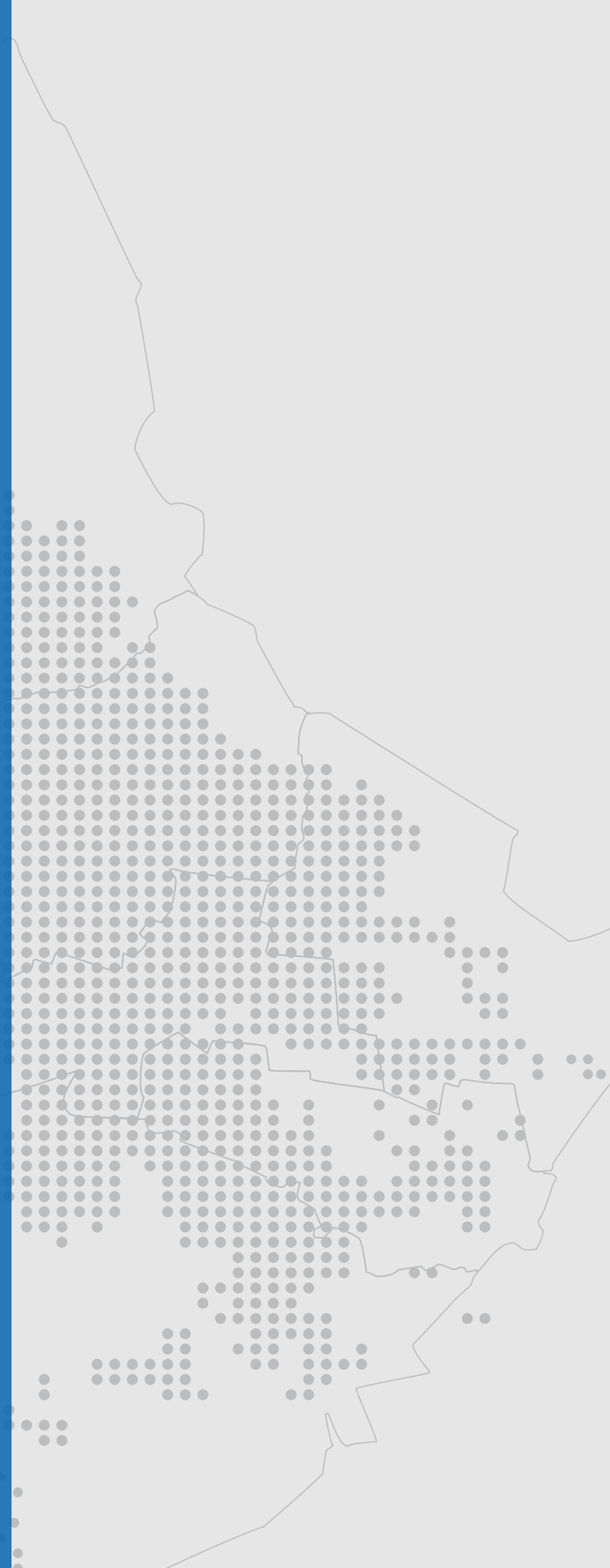
En el dibujo se observa que Tlajomulco aparece sólo por escrito y con una flecha que apunta hacia el margen inferior de la flecha, anotando que está fuera de los límites que alcanza a dibujar dentro de su noción de ciudad. Administrativamente, este municipio (junto con otros que ella reconoció, pero no plasmó en el mapa) forma parte de la metrópolis, pero no de la metrópolis que ella práctica y reconoce como suya.

Ambas representaciones, la de Alejandra y la de Beatriz, muestran la manera en que dos personas del mismo género, con perfiles diversos, pero habitantes de un mismo municipio representan la metrópolis a partir de su capacidad de transitarla. En el caso de Beatriz, la posibilidad de diversificar sus rutas y multiplicar su número de transbordos sin importar el gasto que implica permite diversificar los elementos que aparecen en su imaginario de metrópoli. Además, resalta que, en ambos casos, aparece la catedral de Guadalajara como un elemento simbólico de la metrópoli.

Sin dejar de lado el nivel educativo y económico en estas distinciones, cabe decir que la movilidad aparece para ambas como un elemento definitorio de su imaginario y de aquellos espacios a los que tienen acceso como ciudadanas metropolitanas. La necesidad de un transporte que no les requiera más de una hora para trasladarse a sus destinos es una recurrencia, además de que, el transporte es mencionado como una limitante para asistir a ciertas reuniones o conocer ciertos lugares, tanto por el gasto que conlleva, como por los horarios del servicio. Salir de noche es o bien imposible por los costos de un taxi, o bien inseguro por lo que narran ciertas experiencias.



Conclusiones



CONCLUSIONES

La experiencia de observar, transitar y dialogar con habitantes de la metrópoli, permiten aproximarse a posibles respuestas para los tres cuestionamientos planteados al inicio de este documento. Aquí se responde cada uno de ellos:

1. ¿Qué idea de lo metropolitano se configura en el imaginario de las y los entrevistados?

No existe una visión unificada de lo que es la metrópoli. La integración de municipios alejados de Guadalajara y Zapopan como Ixtlahuacán de los Membrillos, El Salto, Juanacatlán y -más recientemente- Zapotlanejo, tomó por sorpresa a sus habitantes, quienes muchas veces no están enterados de que ellos también viven en el área metropolitana. Para algunos de ellos, la ciudad no es el lugar donde habitan, sino el lugar al que se trasladan para realizar ciertas actividades especializadas. Su hogar y la ciudad, son espacios diferenciados, unidos únicamente por la necesidad de trasladarse.

Para algunos, particularmente quienes viven en Juanacatlán y El Salto, la metrópoli sólo se sirve de sus localidades para abastecerse a través de la explotación de sus recursos naturales, a cambio de una promesa que jamás se cumple: mejor calidad de vida para los habitantes. Además, consideran que Guadalajara y sus municipios colindantes obligan a los habitantes de los municipios no colindantes del AMG a trasladarse para recibir servicios básicos que en la actualidad deberían de tener en sus propias localidades, como centros universitarios o centros médicos especializados.

Por otro lado, los habitantes de municipios no centrales, reconocen que en la asignación de recursos existe predilección por las partes más visibles de la ciudad, sobre todo aquellas que o bien son habitadas y transitadas por personas privilegiadas, o bien son destinos turísticos, como los centros históricos. Este contraste es evidente en el caso de aquellos ciudadanos metropolitanos que en su vida cotidiana transitan de un espacio habitacional caracterizado por calles inseguras, sucias, sin pavimento y pocos espacios públicos recreativos, a lugares de trabajo donde existen espacios que representan todo lo opuesto.

La metrópoli, entonces, es el espacio donde todo cabe: las oportunidades, el movimiento, el intercambio, la diversidad; es la gran mancha donde hay todo, pero no alcanza para todos. La desigualdad en el acceso a bienes públicos, juega un papel crucial en definir el rumbo que llevarán las vidas que se construyen en la ciudad dependiendo de factores tan aleatorios como el código postal, la salud de su entorno, la accesibilidad a equipamientos básicos, las oportunidades de tener un trabajo digno y suficiente, o de acceder a una educación y espacios públicos de calidad.

La descoordinación intermunicipal en la prestación de servicios y la consolidación de redes de infraestructura, impide avanzar hacia una integración que vaya más allá de la extensión territorial o la extracción de recursos en un modelo centro-periferia. A decir de pobladores de Ixtlahuacán de los Membrillos, por citar un ejemplo, pareciera que el discurso y las acciones están enfocados exclusivamente en la parte urbana, como si hablar de metrópoli fuera hablar sólo de calles, edificios y automóviles, y nunca así del campo que se encuentra desatendido

y subutilizado, y que podría dotar de los medios para el desarrollo local en armonía con el entorno natural.

Se percibe, en general, un área metropolitana muy fragmentada. Citando a un habitante de Tlaquepaque: “entre cada actividad que realizamos, pareciera que siempre hay un trayecto partiéndolo en medio, mientras que en otros lugares la ciudad mantiene un ritmo más estable, dando la impresión de que la ciudad no se acaba, sino que continúa junto con uno”. De ahí la importancia de que esos trayectos, esos caminos que se transitan para llegar a cualquier lugar, sean diseñados para ser disfrutados, para conectar de manera funcional espacios, comunidades, oportunidades y prácticas de ciudadanía.

No obstante, pareciera que desde hace algún tiempo la ciudad ha sido proyectada para transitarla – acaso también para consumirla – pero no así para habitarla. En este sentido, la experiencia de lo colectivo, gestada por excelencia en el espacio público, se ve irremediablemente deteriorada cuando el espacio de encuentro con el otro se reduce a una experiencia de tránsito. Cuando, además, esta experiencia queda enmarcada en un contexto precarizado, la sociabilidad que de ella se desprende invita más a la desconfianza y al rechazo que a la participación en las esferas de una vida pública que poco de grato tiene que ofrecer.

En cuestión de paisajes, hay una distinción que se transforma en fronteras imaginarias a partir de lo que para algunos ciudadanos constituyen zonas merecedoras e inmerecedoras de atención por parte del Estado o el capital de inversión. De tal manera, los ciudadanos crean una idea de quiénes son los más favorecidos a partir de la apariencia de las fachadas de viviendas, los negocios y la calidad de las vialidades por las que transitan. Cuando sólo se perciben defectos en las zonas que los ciudadanos habitan, parece crearse una forma de resignación determinada por el contraste con las zonas favorecidas.

2. “¿Cómo se entiende la identidad ciudadana a partir de los relatos de los entrevistados?”

Las posturas críticas sobre el desarrollo en la ciudad, parten de una conciencia de derechos. Se reconoce que las condiciones de vida se apartan de lo que para ellos sería una norma, y en ese simple acto se percibe un auto-reconocimiento de derechos, a pesar de que el Estado en los hechos no se los reconozca.

El distinto tratamiento que reciben las zonas de la ciudad en cuanto a mantenimiento e infraestructura, permite la percepción de que vivir en unas colonias o en otras implique ciertas distinciones. El mensaje que se revela en esta configuración del paisaje urbano está claro: hay áreas que importan más que otras, así como, pareciera, los ciudadanos que en ellas habitan. Con este tipo de disposición territorial, los paisajes urbanos funcionan como dispositivos de control para la distinción de clases sociales, en función de las cuales uno podrá acceder o no a los medios para atender sus necesidades.

En tanto que los bienes, los servicios y las oportunidades están centralizados, vivir cerca del “centro” se convierte en el privilegio de unos pocos: quienes pueden pagar las rentas más altas y acceder a los servicios más exclusivos. Quienes no pueden costear una vivienda en lugares bien conectados, son vulnerados con distancia y con el respectivo tiempo que implica recorrerla. Poco se hace por diversificar las rutas de acceso para quienes viven en los municipios periurbanos, o por mejorar las opciones de transporte de quienes no utilizan el automóvil particular.

La gran mayoría de las personas entrevistadas se reconocen desprovistos de alternativas de movilidad y, por lo mismo, encuentran restringidas sus actividades. Uno difícilmente podrá participar de eventos nocturnos si depende del transporte público, que deja de estar disponible después de las 22:00 horas. De ahí que se mencione reiteradamente la importancia de organizar los tiempos, ya que por una parte uno nunca puede estar seguro de cuánto va a tardar en llegar a algún lugar y, por otra, porque solamente en función de los tiempos libres uno podrá decidir involucrarse en otras dinámicas o por el contrario (y como es el caso de muchos) quedará restringido a dedicarse a su trabajo y a cubrir sus necesidades.

Pocas veces se habla de cuáles factores determinan los problemas de la ciudad, por lo general éstos se reconocen como externos. Se apela más a un sistema desbordado que a la suma de pequeñas acciones individuales entre las que figura la propia. No obstante, cuestiones como el envío de cientos de toneladas de basura diarias de todo el AMG a El Salto, o el destino de presupuestos millonarios a la construcción de obras viales dedicadas al automóvil, encauzan a pensar con mayor gravedad en las decisiones ejercidas verticalmente por parte de las autoridades, que en la responsabilidad personal para con el entorno. Lo anterior hablaría de un déficit de ciudadanía en cuanto al reconocimiento de las propias obligaciones.

Existe además un asunto que resulta central para varios de los municipios periurbanos, y es la falta de conciliación entre las tradiciones de los pueblos con las demandas urbanas. Según expresa una joven habitante de Juanacatlán, hay ganas por parte de los trabajadores de las industrias montadas en esos municipios de pertenecer a la sociedad, de progresar y seguir creciendo, pero considera que hay una incongruencia porque esta modernización llega con un tener que estar comprando cosas que no necesitan, todo por formar parte de algo más grande que al final sólo genera malentendidos y desacuerdos.

En esta misma línea, habitantes del entorno rural metropolitano afirman que la metrópoli rompe con los procesos locales y con la identidad campesina, ya que su interés está en propiciar las dinámicas de consumo, aún a costa de los principios, recursos y valores de otras comunidades, a las que difícilmente se les involucra en la toma de decisiones aunque sean directamente afectadas.

Si bien hay un reconocimiento más o menos general por parte de los habitantes de todos los municipios de su inclusión en el AMG, ésta se vive de manera diferente en función del tiempo que lleve su municipio incorporado a dicha área y a la distancia que se ubique respecto al centro. En la medida en que los municipios van quedando fuera de las dinámicas cotidianas de la vida de la ciudad y siguen participando de las formas de hacer de su localidad, resulta complicado pensar en un involucramiento activo en las decisiones de la metrópoli.

En este sentido, una identidad ciudadana tiene más que ver con las acciones que se gestan en el día a día de la población – las que suceden en la calle, en las plazas, en los parques y en los mercados – que con la inscripción de un ayuntamiento en la organización económica y política de una metrópoli; esto, por sí mismo, no convoca a la ciudadanía. Son los referentes comunes, los que incumben y competen a todas y todos – como el tráfico, los servicios de salud, el precio de los alimentos – los que detonan el interés de los individuos y a partir de los cuales se organizan las experiencias colectivas.

3. Desde la perspectiva de las personas entrevistadas, ¿cómo se entenderían como ciudadanos metropolitanos?

En general, la noción de ciudadano metropolitano varía en función de si se habita en uno de los municipios contiguos a Guadalajara o si se vive más allá de estos municipios. En el segundo de los casos, o bien se sustituye la idea de habitar la metrópoli por la de visitar la metrópoli, o se cuenta con la opinión de que la metrópoli no está cumpliendo con la satisfacción de los derechos que un ciudadano metropolitano debe tener. De entre ellos el derecho a un tránsito digno y rápido a los distintos destinos, así como una distribución equitativa de costos y beneficios entre los distintas clases sociales y municipios que constituyen la metrópoli.

Puede decirse que varios de los entrevistados no se consideran ciudadanos metropolitanos, sino víctimas de la metrópoli; obligados a lidiar con una serie de inequidades a nivel laboral, social, ambiental e infraestructural que las autoridades no solucionan, sino que a su parecer promueven. Paradójicamente, este reconocimiento de la inequidad constituye una forma de ser ciudadano metropolitano, en la medida de que se transforma en una exigencia que proviene de la experiencia cotidiana de habitar y transitar la metrópoli.

Aunque las perspectivas de los entrevistados no convergen en una idea unificada de lo que la palabra metrópoli significa y representa, sí coinciden en las dificultades y vejaciones que el ciudadano metropolitano debe sortear. Como uno de los informantes, mencionó, no es metrópoli aquello que se une sólo por lo físico, sino por necesidades comunes y es precisamente en este punto donde coinciden todos los entrevistados. Más allá de cuestiones intermunicipales, los ciudadanos metropolitanos convergen en la necesidad de 1) mejorar la experiencia de sus traslados; 2) distribuir las cargas y beneficios del desarrollo y evitar el impacto ambiental; 3) descentralizar los servicios; 4) modificar el patrón de traslados periferia-centro; 5) generar acuerdos intermunicipales.

Cada uno de los puntos mencionados constituye una frontera simbólica creada a partir de la violación de derechos ciudadanos básicos. Con ellos se crea la sensación en muchos ciudadanos de que se está fuera de la ciudad, pues no sólo se carece de servicios, sino que la materialidad que se percibe en los distintos trayectos transmite la idea de estar en otro lugar. Estas fronteras también se objetivan en sujetos, vehículos y fachadas, de manera que se perciben una serie de oposiciones que filtran la experiencia de habitar la metrópoli, como pueden ser: oriente-poniente, automóvil privado-transporte público; centro-periferia.

La experiencia de transitar por la ciudad, leída a partir de ciertas regularidades, permite identificar aquello que unifica a los ciudadanos de la metrópoli, al tiempo que sintetiza lo que representa la metrópoli misma para cada uno de las personas entrevistadas, independientemente del lugar en que habiten y las condiciones económicas, de género y generacionales que les diferencian.

Es así que a partir de lo anterior se pueden enunciar las siguientes conclusiones:

Acerca de lo metropolitano. La localización de la vivienda, las instalaciones y los espacios necesarios para el desarrollo de la vida cotidiana; la forma de conectarse y trasladarse para acceder a ellos; y la forma en que se distribuyen los servicios y bienes públicos son los tres aspectos más destacados en la comprensión de los habitantes sobre lo metropolitano.

Aspectos igualmente importantes como la gestión de cuencas hidrológicas, el desempeño energético en un contexto de mitigación del cambio climático y el despliegue de capitales privados en la configuración del espacio urbano, no están presentes en el discurso ciudadano generalizado, lo que habla de una percepción “lineal” y no sistémica del entorno habitado, asociado a la perspectiva propia de desplazarse por la metrópoli.

La idea difusa de metrópoli en el discurso ciudadano obedece a que se trata de una noción que surge más desde la idea académica o la gestión institucional para abordar problemas complejos en conglomerados urbanos, que de la experiencia concreta, en donde la perspectiva de la ciudadanía tiene la posición privilegiada.

Acerca de lo ciudadano. A pesar del avance de la democratización y la urbanización en todo el mundo, son más los regímenes democráticos que no han logrado garantizar la plena realización de los derechos humanos, económicos, sociales y culturales, que los que sí lo han hecho. En este contexto, en donde la posibilidad de exigir los derechos al estado ha quedado en el papel de las constituciones y los tratados internacionales, los actos de ciudadanía se tratan cada vez más de la auto-atribución de derechos y de la disputa por hacerlos valer. Esto es lo que explica el crecimiento del sector “informal”, “irregular” o “pirata” en la vivienda, la movilidad, la medicina, el trabajo, los servicios profesionales y el consumo. En este tipo de ciudadanías insurgentes los derechos se ejercen en resistencia y las responsabilidades se negocian cada vez más entre la comunidad, no con el estado.

Esto es un asunto relevante porque se refleja en la forma y condición urbana. La responsabilidad difusa y la falta de legitimidad para la ordenación de los elementos que condicionan el desarrollo urbano percibida desde la ciudadanía, dificultan la gestión de lo metropolitano. En sus relatos, el ciudadano metropolitano habla de otros sin nombrarlos (“vienen”, “llegan”, “construyen” y “no les importa”), y sin identificarlos como actores específicos frente a los cuales posicionarse como sujetos de derechos.

Acerca del ciudadano metropolitano. En la siguiente tabla se incluyen los aspectos más relevantes que podrían asociarse con el perfil del ciudadano metropolitano, usando como base las distintas fuentes de información – documentales y de campo – que se consultaron en el presente trabajo de investigación. Si bien se trata de una generalización, nos aproxima a una realidad predominante en la que se encuentran hoy quienes habitan en el AMG

Perfil del Ciudadano Metropolitano
Tabla de síntesis

Se mueve en transporte público (57%) (Jalisco Cómo Vamos, 2014).

Considera que el servicio de transporte público es inseguro (Jalisco Cómo Vamos, 2014).

Vive a 1:15 horas de su lugar de trabajo (Jalisco Cómo Vamos, 2014).

Sus alternativas de vivienda están en la periferia urbana (PED 2013-2033).

Su edad ronda los 40 años (INEGI, 2015).

Su grado de escolaridad es secundaria terminada (INEGI, 2015).

Su empleo oscila entre lo formal y lo informal (49%) (INEGI, 2015).

No tiene seguridad social (65%) (INEGI, 2015).

No está conforme con la calidad de los servicios de salud (PED 2013-2033).

Presenta un nivel de marginación de medio a alto (CONAPO, 2010).

Su vivienda presenta algún tipo de hacinamiento (CONAPO, 2010).

Tiene conexión a la red de agua (97%)(INEGI, 2010), pero el servicio es irregular.

No tiene conexión de internet en casa (78%) (INEGI, 2010).

No tiene una computadora en casa (68%) (INEGI, 2010).

Tienen un automóvil en casa (55%) (INEGI, 2010).

Tienen teléfono móvil (78%), pero no fijo (53%) (INEGI, 2010).

Señala al hombre como jefe del hogar (77%) (INEGI, 2010).

Considera que el peor servicio público tiene que ver con lo que ve en las calles (Mural, 2015).

Considera que recibe un mal servicio de la policía (Mural, 2015).

Reconoce la importancia del impulso a la educación por parte de los gobiernos (2015).

Considera que en el gobierno no se hace buen uso del dinero, persiste la corrupción y hay poca transparencia (Mural, 2015).

Le importa el medio ambiente, valora la calidad del aire y le disgusta la contaminación (PED 2013-2033).

Se siente insegura de caminar por la calle (Jalisco Cómo Vamos, 2014).

Para referirse al entorno que habita usa el término "ciudad", no el de "metrópoli" (CM).

No reconoce los límites formales de la metrópoli (CM).

Asocia la idea de metrópoli con movimientos, dinámicas, transporte y caos (CM).

Los principales referentes metropolitanos son el municipio de Guadalajara y los centros (CM).

Construye su idea de ciudad al transitar por ella (CM).

Sabe el alto costo en tiempo y dinero que significa moverse por la ciudad (CM).

Reconoce inequidades en la inversión y atención pública (CM).

Reconoce que su vivienda se localiza en entornos inseguros, distantes y descuidados (CM).

Observa cómo los espacios verdes abiertos se convierten en fraccionamientos (CM).

Lamenta que el tejido social se debilita y la gente se aleja (CM).

Le es difícil acceder a servicios y equipamientos básicos (CM).

Se siente alejado de los espacios de toma de decisión (CM).

Considera que para mejorar la ciudad debe ampliarse la coordinación entre gobiernos (CM).

Es consciente de sus derechos y los ejerce son esperar a que le sean reconocidos (CM).

Practica su ciudadanía definiendo su postura sobre lo que debería y no debería ser (CM).

Está resuelta a valerse por sí misma (CM).



Recomendaciones



RECOMENDACIONES

Este trabajo sirve como una primera aproximación a la condición emergente de ciudadanía metropolitana en el AMG, toda vez que la institucionalidad metropolitana se encuentra en proceso de consolidación. Se espera que en los próximos años se incremente la presencia de lo metropolitano en el discurso generalizado y comiencen a aparecer en el campo de lo concreto sus primeras manifestaciones.

En este proceso es clave avanzar cuanto antes en la definición del marco de gobernanza metropolitana, que permita que esta esfera emergente de gestión territorial se configure como un espacio verdaderamente democrático, atendiendo a las características particulares de su escala.

De acuerdo con GIZ/UN-Habitat (2015) pocas regiones metropolitanas en países en vías de desarrollo tienen las suficientes capacidades para abordar integralmente el tema de la gobernanza metropolitana, que es un asunto multi-facético, trans-jurisdiccional, trans-sectorial y políticamente retador. De acuerdo con este trabajo, una región metropolitana eficiente se caracteriza por un activo involucramiento ciudadano e instituciones que rinden cuentas.

Por lo general, la gobernanza se entiende como el acceso de la ciudadanía a espacios de interlocución con los gobiernos locales, así como a su respectiva transparencia y fiscalización. Sin embargo, no debe tratarse sólo como un tema de acceso a los procesos de decisión definidos y programados desde la institución, ya que éstos que se gestan desde una relación asimétrica. Se trata, sobre todo, de asumir como punto de partida el reconocimiento de los derechos de las ciudadanías, ya sea reconocidas, autorizadas, emergentes e insurgentes, sobre la construcción programática e institucional para el desarrollo territorial.

La Declaración de Montreal sobre Áreas Metropolitanas emitida en octubre del 2015 con miras a la celebración de la conferencia global de las Naciones Unidas sobre ciudades - Hábitat III, plantea que los gobiernos locales deben seguir innovando en materia de democracia y gobernanza supralocal, con el fin de desarrollar nuevos mecanismos y estrategias de coordinación interterritorial para enfrentar los desafíos de escala metropolitana.

En la Declaración de Montreal se afirma que las áreas metropolitanas bien planeadas y desarrolladas, mediante instrumentos participativos de planeación y gestión, favorecen la solidaridad y contribuyen a consolidar comunidades locales, regionales y nacionales viables en lo económico, social, cultural y medioambiental. Para ello, deben partir por incluir a las personas más vulnerables y marginalizadas, en la toma de decisiones a través de procesos de colaboración accesibles a toda la comunidad y abiertos a la participación del medio académico (ver cuadro 1).

Cuadro 1**Declaración de Montreal sobre Áreas Metropolitanas.**

Montreal, Canadá. Octubre 7 del 2015

Reconocemos la importancia de la participación ciudadana en los procesos de toma de decisión en escogencia de inversiones y en planeación urbana y metropolitana, así como el aporte de los espacios públicos e institucionalizados de participación para favorecer una comprensión común de los problemas locales y metropolitanos.

Reconocemos que el planeamiento urbano y metropolitano se beneficia con la participación de múltiples actores interesados, así como con el pleno aprovechamiento de datos desagregados por edad, género y origen, que traten principalmente sobre las tendencias socio-demográficas y económicas.

Reconocemos la importancia de colocar el derecho a la ciudad para todos en el centro de las políticas metropolitanas, para conjugar la participación ciudadana con los derechos a la educación, la salud, la vivienda, el trabajo digno y el reconocimiento y respeto de la diferencia, con el fin de favorecer la cohabitación y la convivialidad, una fuerte identidad metropolitana, y un fuerte sentimiento de pertenencia.

De igual manera, en la Declaración de Guadalajara sobre innovación en la gobernanza metropolitana, se proponen una serie de compromisos relacionados con la representación y participación ciudadana como tarea fundamental en la búsqueda por consolidar esquemas efectivos de gestión en las metrópolis (Ver cuadro 2).

Cuadro 2**Declaración del Foro Internacional de Innovación en la Gobernanza Metropolitana**

Guadalajara, México, 23 y 24 de Noviembre del 2015.

Sobre la representación y participación ciudadana:

Fortalecer los mecanismos de participación y observancia de los actores urbanos y metropolitanos, para avanzar hacia una visión común metropolitana y establecer estrategias y mecanismos de cooperación coherentes que aseguren el desarrollo sostenible de las áreas y regiones metropolitanas en el mediano y largo plazo;

Reconocer la importancia de lograr la representación de todos los ciudadanos y actores interesados, independientemente de sus capacidades de movilización, recursos y compromiso, incluyendo a los sectores empresariales, como laborales y comunitarios, los sectores educativos, que busque asegurar la puesta en marcha de esquemas de gestión metropolitana acorde a la realidad de cada sistema urbano tanto regional como metropolitano.

Finalmente, los Lineamientos Internacionales sobre Planeación Urbana y Territorial (UN-Habitat, 2015) establecen los siguientes principios en materia de gobernanza:

- a) La planeación territorial y urbana es más que una herramienta de carácter técnico; es un proceso integrador y participativo de toma de decisiones que aborda intereses en conflicto y está ligado a una visión compartida, a una estrategia general de desarrollo y políticas urbanas nacionales, regionales y locales.
- b) La planeación territorial y urbana representa un componente núcleo del renovado paradigma de gobernanza, que promueve la democracia local, la participación y la inclusión, la transparencia y rendición de cuentas, con miras a asegurar la urbanización sustentable y la calidad espacial.

En este sentido, los lineamientos plantean que las autoridades locales, en cooperación con otras esferas de gobierno y aliados relevantes deben: integrar los procesos de provisión de servicios con la planeación territorial, e involucrarse en esquemas de colaboración inter-municipales y multinivel para el desarrollo y financiamiento de vivienda, infraestructura y servicios. Asimismo, deben integrar mecanismos de monitoreo y evaluación multi-actoral para evaluar de forma transparente la implementación de los planes, y proveer retroalimentación e información para acciones correctivas adecuadas, cubriendo los programas y proyectos tanto de corto, como de largo plazo.

De acuerdo también con estos lineamientos internacionales, las autoridades implicadas en el fenómeno metropolitano deben facilitar el involucramiento equitativo y efectivo de los actores urbanos, particularmente las comunidades, las organizaciones de la sociedad civil y el sector privado en la preparación e implementación de planes, a través del establecimiento de mecanismos participativos apropiados, e involucrar a representantes de la sociedad civil, particularmente mujeres y jóvenes, en la implementación, monitoreo y evaluación para asegurar que sus necesidades son tomadas en cuenta a lo largo del proceso de planeación.

En lo que se refiere a la relación entre la planeación territorial y el desarrollo social, los lineamientos definen como principio que el objetivo primario de la planeación urbana y territorial debe ser el de asegurar estándares adecuados de vida y trabajo para todos los segmentos de la sociedad actual y futura, asegurar una equitativa distribución de los costos, oportunidades y beneficios del desarrollo urbano, y promover la inclusión y cohesión social.

Como puede apreciarse, las recientes discusiones y reflexiones sobre el fenómeno metropolitano, plantean que la gobernanza democrática es un aspecto central y crítico para el éxito de la gestión metropolitana. Es así que, considerando al Consejo Ciudadano Metropolitano como la instancia promotora y posibilitadora de la concurrencia de actores ciudadanos en los procesos de planeación, ordenación, implementación, monitoreo y evaluación del desarrollo y gestión metropolitana, se hace la siguiente serie de recomendaciones para el cumplimiento de la misión para la cual fue creado:

1. Crear un observatorio multi-actoral, multi-sectorial y multi-disciplinario, para el monitoreo y evaluación transparente del desarrollo metropolitano, que permita realizar evaluaciones e informes periódicos de rendición de cuentas frente a la ciudadanía metropolitana.

2. Formalizar una alianza de trabajo entre el Consejo Ciudadano Metropolitano y el Observatorio Ciudadano de Calidad de Vida Jalisco Cómo Vamos, para la obtención periódica y sistemática de información sobre la condición metropolitana de la ciudadanía en el AMG. En el ANEXO 1 de este documento se propone un conjunto de preguntas que pudieran ser consideradas para la realización de una encuesta en el AMG sobre la ciudadanía metropolitana, que pudiera coordinarse por el propio Consejo Ciudadano Metropolitano aprovechando los enlaces institucionales en los nueve municipios que la integran, o bien solicitar la incorporación de este instrumento a la batería de reactivos que el Observatorio Ciudadano Jalisco Cómo Vamos realiza periódicamente a nivel metropolitano, asegurando que se tenga cobertura en todos los municipios que integran el AMG.
3. Ampliar el conocimiento sistémico sobre el fenómeno metropolitano ofreciendo de forma clara y didáctica información a la comunidad en general sobre sus retos y oportunidades.
4. Liderar el impulso a la generación de conocimiento científico para la toma de decisiones en temas metropolitanos relacionados con la mitigación y adaptación frente al cambio climático, como la gestión del agua, el desempeño energético, la conservación de los bosques y la producción de alimentos.
5. Fortalecer la estructura de gobernanza a través del impulso a la planeación, diseño, conceptualización y monitoreo participativos en el desarrollo de proyectos.
6. Proponer vías para democratizar el nombramiento de consejeras y consejeros ciudadanos, para que el proceso de selección no dependa de las autoridades municipales.
7. Insistir en democratizar los trabajos de planeación y ordenación metropolitana, abriendo espacios de participación a distintos sectores y grupos sociales, pero sobre todo, transparentando los criterios técnicos, sociales y políticos con los que se toman las decisiones.
8. Formalizar el proceso de emisión de recomendaciones desde el Consejo Ciudadano, y pugnar para que se avance en el reconocimiento de las mismas como vinculantes.
9. Hacer visible que en un contexto de rápida urbanización, emergen nuevas formas de relación de poder entre los distintos niveles de gobierno y se hace más necesaria la coordinación y cooperación.
10. Facilitar la creación periódica de espacios de encuentro para reflexionar y dialogar sobre la ciudad y su dimensión metropolitana (ver cuadro 3).

Cuadro 3.**Ágora Metropolitana de la Comunidad Metropolitana de Montreal (CMM)**

Uno de los mecanismos previstos por la Comunidad Metropolitana de Montreal en el Plan metropolitano de ordenamiento territorial y desarrollo (PMAD, por sus siglas en francés) para garantizar el seguimiento de su puesta en práctica, es el Ágora Metropolitana bianual de representantes electos y ciudadanos. El Ágora permite a las partes interesadas obtener e intercambiar información, debatir y proponer ideas en relación con la implementación del PMAD. El Ágora metropolitana tiene varios objetivos:

- Explicar el PMAD para alinear a representantes electos, sociedad civil y el conjunto de partes interesadas alrededor de este proyecto colectivo.
- Desarrollar el sentido de pertenencia a la comunidad metropolitana.
- Poner de relieve los casos exitosos y destacar las condiciones positivas (o los errores que deben evitarse) para facilitar los proyectos que contribuyen a la implementación del PMAD.
- Analizar los eventos realizados por distintos organismos cuyas reflexiones se relacionan con ciertos aspectos del PMAD y extraer las conclusiones principales.
- Demostrar el valor agregado del PMAD en lo social, económico, ambiental y urbano.
- Prestar particular atención a representar e incluir en forma equitativa a los cinco sectores geográficos cubiertos por la CMM y a los grupos interesados en el PMAD.

La primer Asamblea del Ágora Metropolitana, se celebró en el 2013, y reunió a casi 700 personas entre representantes electos, ciudadanos y otros actores claves para tratar los distintos temas incluidos en el PMAD; a saber: el ordenamiento territorial, el transporte y el ambiente.

Para Ziccardi y Navarro, “la gobernabilidad es la característica de un buen gobierno y estriba en la capacidad de las autoridades para procesar las demandas de los gobernados” (1995:15). De esta forma, el Consejo Ciudadano Metropolitano puede contribuir a la gobernabilidad metropolitana haciendo eco y observando la efectividad en la atención metropolitana de las demandas ciudadanas.

En estos asuntos se funden democracia, ciudad y ciudadanía. De esta manera, como enfatiza Holston, “la realización de la ciudadanía es el asunto central, no colateral de la democracia” (2008: 311), lo cual implica que si el Consejo Ciudadano Metropolitano se asume partícipe en el proceso de construcción de ciudadanía metropolitana, deberá convertirse en un espacio democratizador para la planeación, monitoreo y evaluación del desarrollo metropolitano, atendiendo a la diversidad de necesidades que claman por ser convertidas en derechos.



Referencias
bibliográficas



REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Agueda, A.; Olveda, J.; Núñez, B. (1995) El crecimiento urbano de Guadalajara. México: El Colegio de Jalisco.

Ahrend, R., Gamper, C. and Schumann, A. (2014). "The OECD Metropolitan Governance Survey. A quantitative description of governance structures in large urban agglomerations", OECD Regional Development Working Papers, no. 2014/04. Paris: OECD Publishing.

Blokland, T., Hentschel, C., Holm, A., Lebuhn, H. And Margalit, T. (2015) Urban Citizenship and Right to the City: The Fragmentation of Claims (pages 655–665). Article first published online: 9 NOV 2015. International Journal of Urban and Regional Research.

Borja, J., Muxi, Z. (2000). Espacio público, ciudad y ciudadanía. Manuscrito inédito. Recuperado del sitio de Internet: http://www.esdi-online.com/repositori/public/dossiers/DIDAC_wdw7ydy1.pdf.

Castoriadis, C. (2013). La institución imaginaria de la sociedad. México: Tusquets.

Communauté Métropolitaine de Montréal (CMM) y ONU-Habitat (2015). Documento de partida para la conferencia sobre áreas metropolitanas: un rol fundamental en Hábitat III. Montreal.

----- (2015). Declaración de Montreal sobre áreas metropolitanas. Montreal. Octubre 7 de 2015

Das, P.K. (2015). Reclamando la participación en el diseño y planeación urbana como un derecho, en *The Just City Essays. Volume one. 26 Visions for Urban Equity, Inclusion and Opportunity*. T. Griffin, A. Cohen, A. and D. Maddox, (Eds.). Published by The J.Max Bond Center on Design for The Just City at the Spitzer School of Architecture, City College of New York, Next City and The Nature of Cities.

De Certeau, M. (2010). La invención de lo cotidiano. Artes de hacer. México: Universidad Iberoamericana-ITESO.

DINAMIA. Investigación social estratégica. (2012). Encuesta a usuarios sobre la calidad del transporte público en Guadalajara. Recuperado del sitio de Internet: <http://dinamia.com.mx/estudios-de-opinion/encuesta-a-usuarios-sobre-la-calidad-del-transporte-publico-en-guadalajara/>.

García-Canclini, N. (2009). Consumidores y ciudadanos. Conflictos multiculturales de la globalización. México: Debolsillo.

GIZ and UN-Habitat (2015). Unpacking metropolitan governance for sustainable development. Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) GmbH In collaboration with United Nations Human Settlements Programme (UN-Habitat), Eschborn, Germany - Nairobi, GPO Kenya.

Grimaldo, C. (2015). El paisaje cotidiano. Configuración de ciudadanía e imaginarios urbanos a partir de la práctica de transitar en el transporte público en Guadalajara. Proyecto de investigación para tesis doctoral. México: CIESAS-Occidente. Documento inédito proporcionado por el autor.

Guadalajara 2020 (2007) ¿Cómo La Ves? Encuesta de opinión ciudadana. Recuperado del sitio de internet <http://www.gdl2020.com.mx/como-la-ves>.

Guber, R. (2011). *La etnografía. Método, campo y reflexividad*. Buenos Aires: Siglo XXI.

Harvey, D. (2011) "What does it mean to be a citizen today?" An Interview with David Harvey conducted by Igor Stiks. First published in June 2011 in web-magazine 'Citizenship in Southeast Europe' <http://www.citsee.eu/interview/cities-and-citizenship-interview-david-harvey>

Hiernaux, D. y Lindón A., (2007). *Imaginario urbano desde América Latina. Tradiciones y nuevas perspectivas*. En *Fundació Antoni Tapies. Imaginario urbano en América Latina: urbanismos ciudadanos*. Barcelona: Fundació Antoni Tapies.

Holston, J. (2008). *Insurgent citizenship. Disjunctions of Democracy and Modernity in Brazil*. Princeton: University Press.

Insin, E. (2002). *Being Political: Genealogies of Citizenship*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

——— (2012). *Citizens Without Frontiers*. London-New York: Continuum International Publishing Group.

Insin, E., and Nielsen. G. (2008). *Acts of Citizenship*. London-New York: Zed Books.

Insin, E. and Rygiel. K. (2007). "Abject Spaces: Frontiers, Zones, Camps." In *The Logics of Biopower and the War on Terror: Living, Dying, Surviving*, edited by Elizabeth Dauphinee and Christina Masters, 181–203. London: Palgrave Macmillan.

Kaltmeier, O. (2012). *Hacia la descolonización de las metodologías: reciprocidad, horizontalidad y poder en En diálogo. Metodologías horizontales en Ciencias Sociales y Culturales*. Coords. Corona Berkin, S. y Kaltmeier, O. España: Gedisa. Pp. 11-24.

Marshall, T. H. (1997). *Ciudadanía y clase social*. *Reis. Revista Española de Investigaciones Sociológicas*. (79), 297-346.

Martín-Barbero, J. (1994). "Mediaciones urbanas y nuevos escenarios de comunicación". *Sociedad*, No. 5, octubre, Argentina: Universidad de Buenos Aires, pp. 35-47.

Metropolis (2015) *A New Urban Agenda For the World – Ideas and Recommendations from a Metropolitan Perspective*. Declaration of Buenos Aires. Adopted on 20 May 2015 in Buenos Aires, Argentina, at the Annual Meeting of Metropolis.

Nieto, R. (1998). *Lo imaginario como articulador de los órdenes laboral y urbano*. *Alteridades*. 8 (15), pp. 121-129.

Núñez, B. (1999). *Guadalajara. Una visión del siglo XX*. México: El Colegio de Jalisco.

ONU-Hábitat (2015). *Declaración del Foro Internacional de Innovación en la Gobernanza Metropolitana*. Guadalajara, México, 23 y 24 de Noviembre del 2015.

Plyushteva, A. (2009). "The Right to the City and Struggles over Urban Citizenship: Exploring the Links." *Amsterdam Social Science*, Vol. 1(3): 81-97.

Ramírez Sáiz, J.M. (1999). *Gobernabilidad y ciudadanía política en las áreas metropolitanas*. *Espiral*. Vol. V, No. 16, Septiembre/Diciembre. Universidad de Guadalajara, p. 187-225.

Reguillo, R. (2003). *De la pasión metodológica o de la (paradójica) posibilidad de la*

investigación en Mejía, R. y Sandoval, S. (Coords.) *Tras las vetas de la investigación cualitativa. Perspectivas y acercamientos desde la práctica*. Guadalajara: ITESO.

Rosaldo, R. (2000a). *La pertenencia no es un lujo: Procesos de ciudadanía cultural dentro de una sociedad multicultural*. *Desacatos*, (Número 3), p. 0.

Sánchez, R. (2001). *La observación participante como escenario y configuración de la diversidad de significados* en Tarrés, M.L. (coord.), *Observar, escuchar y comprender. Sobre la tradición cualitativa en la investigación social*. México: Porrúa. Pp. 97-131.

Sassen, S. (2006) *Territory. Authority. Rights From Medieval to Global Assemblages*. Princeton University Press.

Sennett, R. (1997). *Carne y piedra*. España: Alianza editorial.

UN-Habitat (2015). *International guidelines on urban and territorial planning*. Nairobi. United Nations Human Settlements Programme.

----- (2015). *State of Worlds Cities 2012/2013 Report*. Nairobi. United Nations Human Settlements Programme.

Valenzuela, A. (2002). "Las nuevas centralidades: fragmentación, espacio público y ciudadanía". En Luis Felipe Cabrales (coord.) *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas*. México: Universidad de Guadalajara-UNESCO.

Vázquez, D. (1992) "La urbanización de Guadalajara". En Lina Rendón García (coord.). *Capítulos de historia de la ciudad de Guadalajara*. Guadalajara: Ayuntamiento de Guadalajara, t. I.

Ziccardi, A. y Navarro, B. (1995) *Ciudad de México: retos y problemas para la coordinación metropolitana*. México: UAM-Xochimilco – UNAM.



Anexos



ANEXO I. FORMULARIO DE ENCUESTA SOBRE LA CONDICIÓN DE CIUDADANÍA METROPOLITANA EN EL AMG.

Género:

Edad:

En qué municipio: vives _____ en cuál trabajas/estudias _____ en cuál vive tu familia _____

Colonia:

¿Cuánto tiempo tienes viviendo en la ciudad?:

Nivel de escolaridad:

Ocupación:

- ¿Cuántos municipios del Área Metropolitana de Guadalajara visitas en una semana habitual?
- Menciona 3 cosas buenas que tienen en común estos municipios del Área Metropolitana de Guadalajara que visitas, con el municipio en el que vives.
- Menciona 3 problemas que tienen en común estos municipios del Área Metropolitana de Guadalajara con el municipio en el que vives.
- ¿A cuál autoridad le exigirías que atendiera los problemas que los municipios del Área Metropolitana de Guadalajara tienen en común?

La impresión de *Caracterización del ciudadano
metropolitano* estuvo a cargo de talleres gráficos
_____, Noviembre de 2016, con
un tiraje de ____ejemplares impresos en papel bond de
90grs. Portada impresa en selección de color en papel
couché de 250grs.
El cuidado de la edición corrió a cargo de Efrén Osorio;
el diseño de cubiertas y diagramación por Carlos Ulloa.

Caracterización del ciudadano metropolitano

Acuerdo de contribución entre el Gobierno del Estado de Jalisco y ONU-Habitat

Documento preparado para:



Efrén Osorio

CARACTERIZACIÓN DEL CIUDADANO METROPOLITANO

DEL ÁREA METROPOLITANA DE GUADALAJARA

El Área Metropolitana de Guadalajara ha cambiado significativamente desde las primeras conurbaciones entre los nueve municipios que ahora integran la ciudad, ejemplo inexorable del acelerado proceso de urbanización que se ha venido viviendo en el mundo y en México desde el siglo pasado. Es notable la expansión de la mancha urbana y como ha superado los límites territoriales que originalmente contenían a la ciudad. La aparición y formalización del Área Metropolitana de Guadalajara, se caracteriza por una fuerte y creciente interdependencia entre las dinámicas sociales y económicas en los territorios que la integran. De ahí que la metropolización sea concebida como un fenómeno con gran potencial para lograr superar los desafíos más apremiantes de la agenda global desde la trinchera urbana.

Ahora bien, pesar de que cada metrópoli ha experimentado el fenómeno de la metropolización de manera distinta, la inmensa mayoría de éstas convergen en una problemática común. Esto es, la inexistencia de andamiajes institucionales que

reconozcan los derechos políticos de los ciudadanos ante un escenario de fragmentación territorial. En el caso del Área Metropolitana de Guadalajara, se han configurado un conjunto de entidades de coordinación para el desarrollo metropolitano, entre los que se encuentra el Consejo Ciudadano Metropolitano, el cual tiene el reto de llevar y amplificar la voz de los habitantes de la metrópoli.

A raíz del análisis del caso del Área Metropolitana de Guadalajara, el presente reporte, tiene el propósito de brindar información para el Consejo Ciudadano Metropolitano, para que abogue y fortalezca su actuar, en la importancia de que los ciudadanos se asuman actores centrales de la ciudad, a través de su empoderamiento y participación en la planeación, diseño y construcción de la metrópoli. Para ello es fundamental el reconocimiento de sus derechos políticos y obligaciones sociales a una escala nunca antes vista y que de ella emerja un nuevo tipo de ciudadanía, la ciudadanía metropolitana.

