

APERTURA EXTERNA Y DESARROLLO DE LAS CIUDADES MEDIAS DE JALISCO¹

SALVADOR CARRILLO REGALADO

Los resultados del censo de población de 1990 comprueban que actualmente las ciudades medias crecen demográficamente más rápido que las ciudades metropolitanas. Desde entonces se hace hincapié en la existencia de una nueva etapa de urbanización y desarrollo regional relacionada con el cambio de los patrones demográficos y con una estrategia económica de apertura externa y liberalismo económico (Arroyo y Lorey, 1993).

Sin embargo, debido a la crisis actual y a la política macroeconómica de apertura externa, en lo que resta del presente siglo el país no tendrá capacidad para revertir el proceso concentrador de las grandes metrópolis aun cuando continúen las tendencias de crecimiento de las ciudades medias. Esta relativa desconcentración territorial de población y actividades se presenta de manera selectiva, y depende de los niveles de integración física y socioeconómica de las ciudades o áreas urbano-regionales, en particular de la suficiente infraestructura y equipamiento urbano. Actualmente los efectos del deterioro ambiental constituyen también un factor importante que se presenta prematuramente en las ciudades medias e incluso en las menores. Este factor es,

y así debe ser, determinante en la localización de actividades, y ha de tomarse en cuenta en las políticas económicas. Es necesario reconceptualizar el orden ecológico en sus causas económicas, sociales y territoriales, así como en sus efectos.

En este artículo se describe la localización industrial subrayando el papel que desempeñan las ciudades medias en ese proceso, que supone la competitividad o capacidad de los centros urbanos para atraer capitales y recursos humanos. Como parte importante de este análisis de competitividad y de potencialidades, se evalúa también la infraestructura y el equipamiento urbano e interurbano, y se describen las deficiencias e insuficiencias en este sentido particularmente en algunas de las ciudades medias seleccionadas. Además, se caracteriza la especialización económica de estas ciudades.

Las interrogantes que se plantean ante la política macroeconómica actual de liberalización, de apertura externa y, cuando menos a corto plazo, de una fuerte crisis de financiamiento, son qué impactos se espera que tengan estos factores en las tendencias del desarrollo urbano-regional de Jalisco y si es o no adecuada la infraestructura con que cuentan y la que se encuentra en proceso de

dotación —elemento relevante en la competitividad de los centros urbanos— para responder a los requerimientos que exigen las inversiones industriales, de servicios y del comercio orientadas al sector externo.

Algunas ciudades medias de Jalisco, concretamente Lagos de Moreno, Tepatitlán, Ocotlán y Ciudad Guzmán, supuestamente cuentan con algunas de estas ventajas o están en condiciones de garantizarlas en la medida en que se invierta lo necesario en infraestructura y equipamiento urbano, pues ya muestran cierta dinámica de crecimiento autosostenido y tienden a absorber rápidamente mano de obra y servicios especializados, además de poseer buena infraestructura de comunicaciones. Dichas ciudades son casos ilustrativos en que se sustenta la supuesta desconcentración de actividades y de población. Por ello fueron seleccionadas para su estudio y la elaboración de este artículo.

Lagos de Moreno

Lagos de Moreno extiende su influencia sobre un espacio regional en el cual se encuentran localidades que se vinculan, en orden de importancia, con los estados de Aguascalientes, Guanajuato y Zacatecas.

Estado de Jalisco

Ciudades medias seleccionadas

- ❖ Ciudad Guzmán
- Ocotlán
- ★ Tepatitlán
- ⊙ Lagos de Moreno

Simbología

- Límite Estatal
- Límite Regional
- Límite Municipal



Esta ciudad se ubica en una región de rechazo migratorio elevado en la que existe un fuerte flujo de emigración e inmigración. Esta última ha sido mayor que la primera, lo que la ha convertido en un centro urbano demográficamente dinámico: su tasa de crecimiento entre 1980 y 1990 fue 3.71 por ciento, valor por arriba del crecimiento promedio del conjunto de localidades urbanas de Jalisco, sin contar a la ZMG.² Lo anterior ha provocado también que la localidad esté habitada por un alto porcentaje de migrantes provenientes del resto de su municipio y de otros cercanos, quienes realizan actividades comerciales, industriales, de la construcción y de servicios.

Según diversas encuestas, la población migrante de Lagos de Moreno que proviene de su propio mu-

nicipio constituye el 37 por ciento del total para diferentes periodos entre 1976 y 1990.³ A su vez, el principal destino de la población que emigra de esta ciudad es Estados Unidos. Entre 1976 y 1990 California recibió al 60.9 por ciento de ellos, e Illinois el 17.4 por ciento. Esto pone de relieve la importancia que para la población y la economía local tiene la emigración –permanente o temporal– al vecino país.

La población de Lagos de Moreno fue en 1990 de 63 646 habitantes y se estima que en 1995 es de 67 600 pobladores, y será de 77 500 en el año 2000 y de 87 800 en 2005.⁴

El área sobre la que ejerce su influencia es bastante plana, lo que ha permitido desarrollar una red caminera eficiente; el territorio, en su mayor parte, está compuesto por

tierras de baja productividad; sin embargo, en él se desarrolla una importante actividad agrícola y pecuaria. Con base en estas actividades se ha desarrollado en Lagos de Moreno un sector industrial. La ciudad cuenta con algunas importantes empresas fabricantes de calzado, productos lácteos, alimentos balanceados, piel, dulces y otras agroindustrias, y en menor escala, de productos metálicos y de materiales para construcción.

Lagos de Moreno presenta zonas aptas para el crecimiento al este, sureste y noreste de la actual mancha urbana. Se trata de suelos aluviales con pendientes adecuadas para la urbanización y sin riesgos geomorfológicos que pudieran afectar los futuros asentamientos humanos. Por otra parte, aunque su región tiene

una disponibilidad de agua de 2 136 millones de metros cúbicos anuales –cuenta con trece pozos profundos, dos manantiales y un embalse–, la ciudad presenta problemas de abastecimiento pues su potencial es de 200 y su gasto de explotación de 195 litros por segundo. De esta forma, la actual escasez de agua condiciona también su crecimiento industrial.

Lagos de Moreno se encuentra adecuadamente comunicada por un aeropuerto y una red carretera que tiene como ejes principales hacia Guadalajara la carretera libre y la autopista de cuota. Éstas comunican también con León, Aguascalientes, Zacatecas y San Luis Potosí; a esta última ciudad por la carretera libre número 80, en su entronque con la número 45.

Precisamente por la reciente construcción del aeropuerto y de esta red carretera, Lagos de Moreno presenta un gran potencial económico, pues su ubicación resulta estratégica respecto de las regiones de El Bajío y del centro-norte del país; esto es, con los importantes mercados de las ciudades de Aguascalientes, San Luis Potosí, Guadalajara, León, Guanajuato e Irapuato, localizadas a menos de 200 kilómetros de esta localidad. Esta ventaja de localización e integración que le proporciona las comunicaciones terrestres promete para Lagos un interesante papel en la desconcentración de actividades y población de Guadalajara. De hecho es considerada como un centro prioritario en la política nacional de desconcentración industrial y de desarrollo regional.

Por su equipamiento en las áreas de salud y educación, Lagos de Moreno tiene influencia sobre su región, a la ciudad acuden vecinos

de varios municipios para atenderse o recibir educación. Esta última función es reforzada por la desconcentración de la Universidad de Guadalajara, que cuenta con un centro universitario en Lagos, en el que se imparten las carreras de administración de empresas, contabilidad y derecho. También se ubica en la ciudad un módulo de la Universidad del Valle de Atemajac (UNIVA) donde se cursan las licenciaturas en administración y en diseño gráfico.

Respecto al mercado laboral, existe un desempleo abierto de alrededor del 50 por ciento, lo cual genera la emigración de profesionistas (González, 1995).

Sin embargo, particularmente en lo que se refiere a educación secundaria, técnica media y de bachillerato, Lagos de Moreno continúa registrando una cobertura insuficiente (González, 1992: 91-93). A ello se debe agregar que la ciudad presenta grandes deficiencias –particularmente si se observa para el conjunto del municipio– en la dotación de agua potable y del servicio de alcantarillado, que dejan fuera a casi el 40 por ciento de la población. Esto pone en duda la función de Lagos de Moreno como "lugar central", las políticas de fortalecimiento de ciudades medias y los planes y programas de desarrollo urbano y regional elaborados desde 1978. En este sentido, se concluye que las políticas de impulso a ciudades medias no han repercutido en el crecimiento y desarrollo de Lagos de Moreno ya que la población continúa registrando bajos niveles de vida. Esta conclusión se apoya también en el análisis de la actividad económica predominante de la ciudad –la manufactura, y dentro de ella la rama

de alimentos y bebidas– cuya dinámica se da independientemente de dichos planes y programas y tiene relación con las ventajas locacionales (González, 1992: 112).

La industria de Lagos de Moreno se dedica principalmente a la elaboración de productos de origen primario, derivados de insumos agropecuarios producidos regionalmente pues sus características hidrológicas y de precipitación pluvial favorecen más la ganadería que la agricultura. De acuerdo con una encuesta de funcionalidad económica interurbana,⁵ Lagos de Moreno mantiene vínculos directos con Guadalajara, que la provee de ciertos bienes y servicios; sin embargo, comercializa gran parte de su producción en Aguascalientes y León, ciudades más cercanas que la capital de Jalisco.

La estructura económica de Lagos de Moreno muestra claramente un desarrollo industrial manufacturero que favorece la rama de lácteos; desde 1943, cuando se instaló en la ciudad la planta industrializadora de la compañía Nestlé, imprimió a ésta y su región importantes cambios en los sectores ganadero y agroindustrial (Alonso, 1990). Las prendas de vestir son otra rama industrial importante; la confección de éstas se lleva a cabo básicamente en pequeños talleres que, según la Carretera, suman entre 200 y 250 en todo el municipio; se ignora el número de personas que emplean, pero la cantidad de talleres indica que es relativamente importante en la zona y ocupa mayoritariamente mano de obra femenina. La industria textil se ha diseminado fuertemente en otras localidades de la región como Villa Hidalgo y Encarnación de Díaz, influenciadas por Aguascalientes,

donde predomina esta actividad (Arroyo, De León y Valenzuela, 1991, y Arias, 1990).

Otras actividades relevantes son la fabricación de calzado, artículos de cuero, artesanías, así como la reparación de maquinaria agrícola y, aunque en menor escala, la industria metálica y los materiales para construcción. Estas ramas de producción han sido y continúan siendo básicas para el crecimiento de esta localidad –y otras de la misma región–; sus mercados principales son, en orden de importancia, León, Aguascalientes, Guadalajara, Zacatecas, Querétaro, Distrito Federal y Estados Unidos; Lagos de Moreno exporta polvo lácteo industrial para fabricar helados.

En suma, puede concluirse que en las últimas décadas Lagos de Moreno ha conformado una importante planta industrial, y se ha consolidado como centro regional con atracción de flujos migratorios dentro de su región, aunque a nivel de su municipio el saldo neto migratorio sea de rechazo regular. Además, presenta la mayor jerarquía en cuanto a equipamiento de servicios educativos, administrativos y de salud que el conjunto de localidades urbanas que conforman su región.

Ante su significativo arranque industrial, para perfilarse como centro alternativo de desconcentración económica y poblacional de Jalisco, es necesario que Lagos de Moreno cuente con un parque industrial, con mayor disponibilidad de agua y que se mejore sensiblemente su equipamiento y sus servicios urbanos. Sólo así estará en posibilidades de aprovechar sus ventajas en materia de comunicaciones y, particularmente, su ubicación intermedia en

el corredor industrial de El Bajío entre las importantes ciudades de León y Aguascalientes, y de integrarse a las cadenas productivas y comerciales de las ramas textil y del calzado.

Por otro lado, la extensa y variada industria de Lagos de Moreno ha provocado en la ciudad serios problemas de contaminación. Las aguas que corren por el río Lagos se encuentran altamente contaminadas pues en éste se depositan desechos industriales, basura y aguas negras. También la presa del Cuarenta presenta un alto grado de contaminación. Algunos suelos de la periferia de Lagos y de otras poblaciones importantes del municipio están contaminados con desechos sólidos, y otros suelos de uso agrícola con residuos de fertilizantes, herbicidas e insecticidas. En el aire de una zona de la ciudad existe fuerte contaminación causada por los residuos y malos olores que despiden el rastro (Coese, 1992).

Tepatitlán

En cuanto municipio, Tepatitlán es uno de los que tienen mayor densidad poblacional en Jalisco, con 54.23 habitantes por kilómetro cuadrado. Su territorio es bastante plano, lo que ha permitido introducir una eficiente red de comunicaciones. Tiene escasos recursos hidráulicos. Sus suelos son aptos para la ganadería y algunos cultivos forrajeros. Está desprovisto de bosques y tiene escasos minerales no metálicos; a esto hay que agregar una creciente erosión de los suelos (Sedeur, 1992).

Sus actividades más importantes son la avicultura, la ganadería lechera y la porcicultura, además de la

agricultura, esta última de bajos rendimientos. En la actividad agroindustrial destacan la producción de lácteos, cárnicos, alimentos balanceados y la elaboración de tequila.

En lo que se refiere a comercio, Tepatitlán cuenta con grandes establecimientos comerciales –los principales son Casa Ley y Gigante– y pequeños negocios. En su actividad manufacturera destaca la industria textil, que ocupa entre 2 500 y 3 500 personas, la mayoría empleados bajo un modelo de economía informal; operan numerosas empresas pequeñas que fabrican ropa, colchas, sábanas, etc., orientadas al consumo local y a los mercados de Guadalajara, Aguascalientes, León y, en pequeña porción, del Distrito Federal. Existe además una planta embotelladora de la Coca Cola que genera gran número de empleos.

Por su relevancia demográfica, Tepatitlán se coloca entre las ciudades más importantes de Jalisco. Asimismo, debido a los flujos de inversión que ha atraído en los últimos ocho años, dirigidos al desarrollo de actividades comerciales en la ciudad, y a los efectos multiplicadores de esta inversión sobre el conjunto de la estructura económica local, así como al fortalecimiento de su infraestructura y equipamiento urbano, es cada vez más atractiva para los capitales y la población migrante.

Por sus características de equipamiento, sus funciones políticas y administrativas, así como por sus actividades económicas y su infraestructura de comunicaciones, Tepatitlán centraliza un espacio regional en la zona de Los Altos de Jalisco, al noreste del estado (Encuesta de Funcionalidad Conapo-

Ineser, 1988; encuesta reciente de Sergio González, 1995).

En este sentido, a diferencia de otras ciudades importantes de la región (como Jalostotitlán, Arandas y Yahualica), Tepatitlán cuenta con oficinas de Conasupo, sucursales de la mayoría de los bancos comerciales, una del Banco de Comercio Exterior y otra de Banrural, además de juzgados civiles, entre otros tipos de servicios, que la convierten en una ciudad económica y socialmente competitiva.

Esta ciudad también centraliza el equipamiento para servicios de salud y educación. En el área educativa cuenta con los niveles de primaria, secundaria, secundaria técnica y bachillerato. Además comparte con Lagos de Moreno la sede del Centro Universitario de Los Altos de la Universidad de Guadalajara, en la ciudad se imparten las carreras de contaduría y de administración de empresas. También cuenta con carreras de nivel técnico que imparte la Universidad de Los Altos (ULA) y el Colegio Nacional de Educación Profesional Técnica (CONALEP). A pesar de que estas carreras se relacionan con las actividades básicas de la economía local, sólo el 25 por ciento de los egresados logra emplearse en la región. Respecto a los servicios de salud, Tepatitlán cuenta con diversas clínicas, clínicas-hospital, hospitales y un hospital regional de especialidades.

Una limitante que puede llegar a ser drástica para el crecimiento urbano es el potencial de sus acuíferos, actualmente existe un gasto de explotación hídrica igual a su potencial de 176 litros por segundo. Ello condiciona el futuro desarrollo de la ciudad a la búsqueda de nuevas

fuentes de abastecimiento; asimismo, impide de manera definitiva el establecimiento de industrias altamente consumidoras de agua.

La ciudad se encuentra sobre dos cuencas: la del río Tepatitlán, tributario del río Verde, y la del río Calderón, que al igual que el río Verde es afluente del río Grande de Santiago. Las corrientes de estos ríos son intermitentes pues sólo conducen agua en tiempo de lluvias, cuando se aprovechan al máximo las aguas pluviales almacenándolas en presas y numerosos bordos. Las presas El Jihuite y Carretas abastecen en mayor medida a Tepatitlán.

Existen en la ciudad también siete pozos artesianos, pero el aforo de éstos tiende a disminuir; además, las unidades geohidrológicas localizadas en sus alrededores indican escasas posibilidades de que haya aguas subterráneas debido a que el subsuelo está constituido por material consolidado y el suelo es predominantemente arcilloso, lo cual impide la infiltración de agua (Sedeur, Plan Urbano de Tepatitlán, 1992).

En cuanto a drenaje, todas las descargas de la ciudad fluyen directamente al río Tepatitlán sin tratamiento alguno, por lo que representan un fuerte problema de contaminación; presenta además problemas de saturación, y la cobertura del servicio es de aproximadamente un 80 por ciento de la población.

El área urbana tiene una superficie aproximada de 1 190 hectáreas. Respecto a las zonas aptas para su crecimiento futuro, éstas no presentan fuertes limitantes en lo que respecta a riesgos o inconvenientes geomorfológicos ya que solamente hacia el norte, suroeste y noreste las pendientes son poco propicias para el

desarrollo urbano, el resto de los lugares son adecuados para su poblamiento (Sedeur, 1992). Las tendencias de crecimiento se han orientado hacia el poniente y en los últimos años hacia el suroriente de la ciudad y a lo largo de la carretera federal 80, que la comunica con Guadalajara.

La problemática urbana radica en la gran cantidad de fraccionamientos irregulares que han aparecido en la ciudad durante las últimas dos décadas; en la marcada desintegración vial entre la zona centro y los nuevos fraccionamientos; en la deficiente vialidad y falta de estacionamientos en el centro, así como en los conflictos viales que se generan en los entronques carreteros. Tepatitlán prácticamente ha quedado circulada por las carreteras a Yahualica, la libre a Lagos de Moreno y la de cuota a la misma ciudad, lo que en cierta medida también condiciona el crecimiento del área urbana de Tepatitlán, dándose fuertes presiones de crecimiento hacia el poniente y suroriente, como ya se dijo, y en menor proporción hacia el norte.

El municipio de Tepatitlán concentra el grueso de las actividades pecuarias de su región, y constituye un centro avícola y porcícola por excelencia. En la ciudad destacan además talleres de textiles y producción de insumos para la avicultura; presenta también crecientes actividades de comercio, servicios e industria. Tepatitlán ha demostrado vocación para la industria textil, el ensamblado de cajas de cartón y algunas ramas de la agroindustria. Habitantes de todos los municipios circundantes llegan a esta localidad para trabajar en esas actividades. La producción se envía a Guadalajara, a

otras partes de Jalisco, al Distrito Federal, León y hasta Yucatán, principalmente.

La ciudad de Tepatitlán se encuentra plenamente comunicada pues cuenta con carreteras libre y de cuota que la comunican con Guadalajara y el centro del país, lo cual promete un mayor desarrollo de las actividades comercial, pecuaria y textil, entre otras, en las que ha logrado cierta especialización.

Por último, es importante subrayar una de las características fundamentales del municipio de Tepatitlán y de la mayoría de los que integran su región: el destacado flujo de migración temporal de fuerza de trabajo hacia Estados Unidos y, en general, a las altas tasas de emigración neta negativas que ha experimentado la región en las últimas cuatro décadas. Quizá su especialización en actividades pecuarias, que no requieren de grandes volúmenes de mano de obra, la mecanización de la agricultura, la falta de apoyos crediticios o de otros estímulos productivos, entre otros factores, son determinantes en la expulsión de población rural.

Sin embargo, en medio de un entorno regional de rechazo migratorio, Tepatitlán mantuvo una tasa de crecimiento demográfico de 2.6 por ciento anual durante el decenio 1980-1990, un crecimiento moderado dentro del conjunto de ciudades medias de Jalisco. La población de esta ciudad en 1990 fue de 54 036 habitantes y se estima en 61 100 para 1995, 67 400 en el año 2000 y 73 400 en el año 2005 (Carrillo, 1991).

Ocotlán

El municipio de este nombre tiene

una densidad demográfica de 239.52 habitantes por kilómetro cuadrado. El 60 por ciento del territorio es plano y el resto accidentado y semiaccidentado; tiene buena precipitación y recursos hidráulicos. Los suelos son aptos para todo tipo de actividad agropecuaria. Los recursos forestales y mineros son reducidos y los pesqueros aún más a causa de la contaminación. La agricultura es variada y de las mejores del estado, 26 por ciento de la superficie agrícola es de riego. La explotación de ganado bovino ha desarrollado en este municipio y su región una importante cuenca lechera, a la que se suma la actividad industrial regional, que ha crecido en forma importante en los últimos años, sobre todo en el corredor industrial (Venegas, 1992).

En cuanto a la localidad, Ocotlán es una de las primeras ciudades medias que fue dotada de infraestructura y rápidas vías de comunicación, para instalar un gran corredor industrial y tratar de desconcentrar a la zona metropolitana de Guadalajara.

Ocotlán es una de las cinco ciudades medias de Jalisco con mayor contaminación en sus recursos naturales. Sus ríos y el lago de Chapala son contaminados por los desechos sólidos que vierten a sus aguas las industrias y los habitantes de la ciudad.

Al igual que Lagos de Moreno y Tepatitlán en Los Altos, Ocotlán ejerce funciones de centro regional en el centro-este del estado de Jalisco. Por su población, economía y ubicación geográfica en la red de caminos, es el centro urbano que históricamente ha aglutinado servicios y flujos comerciales de bienes producidos en su región. Ello combina una importante riqueza agrícola, en la

que destacan los cultivos de maíz, sorgo y trigo, con un notable desarrollo industrial y comercial.

Junto con la localidad cercana de Poncitlán, Ocotlán constituye parte sustancial del llamado corredor industrial de Jalisco;⁶ posiblemente su cercanía geográfica y fácil acceso a Guadalajara generó su dinamismo industrial moderno, donde sobresalen varias empresas, como la textil Celanese Mexicana (con 1 500 empleados), una distribuidora y procesadora de lácteos, una planta de la empresa transnacional Nestlé (con 800 empleados), Industrias Ocotlán (con 500 empleados) y otras. A nivel de pequeñas empresas o talleres, destaca la industria mueblera, cuya producción se comercializa a nivel nacional e incluso en el extranjero y, según los Censos Económicos (INEGI, 1989), emplea 1 810 personas, en su mayoría mujeres.

El sector comercial, por su parte, ha sido favorecido recientemente con inversiones foráneas, al establecerse en esta ciudad sucursales de las cadenas de Casa Ley, Farmacias Guadalajara, Farmacias Benavides y Ramírez Rábago (González, 1995).

En materia de educación, la localidad no presenta graves insuficiencias a nivel básico y medio; cuenta con escuelas de enfermería, un politécnico regional y un Centro de Educación y Capacitación Técnica Industrial; además es sede de uno de los campus universitarios de la Red Universitaria de la Universidad de Guadalajara. También cuenta con centros universitarios privados como la Universidad del Nuevo Sol y la Universidad Adolfo López Mateos. En conjunto, estas instituciones de educación superior ofrecen las carreras de derecho, contaduría, ad-

ministración, e ingenierías industrial, química y en computación.

Sin embargo, representa un grave problema el que los egresados de estas carreras profesionales difícilmente se incorporan a la planta productiva local (González, 1995). Una causa de ello puede ser el bajo nivel de inversión industrial neta que han padecido Ocotlán y su región. Según una encuesta reciente (González, 1995) las únicas inversiones atraídas por esta ciudad en los últimos ocho años se han dado en el sector terciario, con la llegada de Casa Ley, dos sucursales de cadenas de farmacias y una comercializadora de muebles, que generaron solamente cien empleos directos. La razón de este desinterés, según la encuesta, es la falta de promoción y de apoyos en infraestructura.

En cuanto a recursos hídricos, Ocotlán y su región presentan un enorme potencial. La ciudad se ubica en las cuencas hidrológicas de los ríos Lerma y río Santiago y el Lago de Chapala, integradas por una de las corrientes fluviales más importantes del territorio nacional y el vaso lacustre más importante del país. No obstante su alto potencial hídrico, el agua disponible es insuficiente para las actividades agropecuarias y urbanas. Las fuentes de abastecimiento de agua potable para la ciudad son cinco pozos profundos, con un aforo de 290 litros por segundo en conjunto.

En resumen, es indudable el alto potencial hidrológico —y por lo tanto agropecuario y agroindustrial— con que cuenta la región de Ocotlán, el cual puede traducirse en un crecimiento económico y en la modificación de los patrones futuros de

concentración y migración de la población, ya que representa una gran alternativa para la población regional.

Ocotlán tiene amplias y adecuadas áreas de crecimiento espacial (Venegas, 1992: 28), aunque es necesario y urgente, como en el resto de las ciudades medias a que se refiere este artículo, una ordenación de su estructura interna —usos del suelo, transporte, vivienda, vialidad, etc.—. Su dinamismo demográfico se aprecia moderado en el periodo de 1980-1990, con un crecimiento de 2.5 por ciento anual y con un saldo migratorio de equilibrio para la ciudad. Sin embargo, la dinámica y dirección del crecimiento de Ocotlán tiende a una conurbación con las localidades de Jamay y Cuitzeo.

La población de Ocotlán en 1990 fue de 62 595 habitantes y, dada su trayectoria demográfica en las últimas cuatro décadas, se estima que su crecimiento alcanzará 69 600 habitantes en 1995, 79 400 en el año 2000 y 89 300 en 2005.

Ocotlán presenta una peculiar problemática ecológica, derivada de su descontrolado crecimiento urbano —que ya muestra grandes áreas de asentamientos irregulares—, de las plantas industriales y de su ubicación en las cuencas hidrológicas citadas, que han sido fuertemente afectadas porque sólo el 70 por ciento de la localidad cuenta con red de drenaje, parte de la cual se encuentra en malas condiciones por azolvamiento —zona centro—; además, menos de la mitad de las aguas conducidas por la red de drenaje son tratadas antes de ser descargadas al río Zula. Los tiraderos de basura a cielo abierto también participan en la contaminación

por localizarse en las riberas del río o infiltrando sustancias a los mantos acuíferos (Venegas, 1992: 56).

El grado de integración territorial interna y externa que presentan Ocotlán y su región es relativamente alto, lo cual facilita la interacción económica y demográfica. Las principales vías con que cuenta son la carretera federal 35, que une a Guadalajara con Zamora y Morelia, y la 90, que va de Guadalajara a México; ambas cruzan la región de este a oeste, al igual que la vía férrea Guadalajara-México. Otro camino importante es la carretera que parte de Jiquilpan, Michoacán, y cruza la región de sur a norte, pasando por La Barca. Además, la ciudad está a solamente 30 minutos del aeropuerto internacional Miguel Hidalgo, por lo que se encuentra excelentemente comunicada.

Ciudad Guzmán

Ciudad Guzmán se ubica en el suroeste de estado de Jalisco, y se articula al eje de un subsistema urbano conceptualizado por Conapo como de grandes potencialidades de desarrollo comercial y eventualmente industrial en el occidente del país (Conapo-Ineser, 1988); se trata del eje Manzanillo-Colima-Ciudad Guzmán-Guadalajara.

Esta ventaja se ha definido claramente 1) por la construcción de la autopista de cuota Guadalajara-Manzanillo; 2) por contar con ruta de ferrocarril; 3) por el crecimiento turístico y de infraestructura en el puerto de Manzanillo; 4) por la intención gubernamental de ampliar el intercambio económico con los países del sureste asiático y de la

Cuenca del Pacífico, y 5) por el tratado de libre comercio con Estados Unidos y Canadá.

Ciudad Guzmán es también un lugar central indiscutible por las funciones que históricamente ha desempeñado dentro de su región como centro cultural, administrativo y económico.

En cuanto a los recursos hídricos, Ciudad Guzmán se encuentra enclavada en la cuenca del valle de Zapotlán, una zona desprovista de cuerpos importantes de agua, salvo la laguna de Zapotlán. Esta es una cuenca cerrada, lo que reviste un problema ecológico pues todas las aguas que en ella caen forzosamente terminan en la laguna, incluyendo las aguas residuales de la ciudad. No existen presas de importancia y alrededor de la laguna se concentra la mayor parte de los mantos acuíferos subterráneos, los cuales son explotados por medio de pozos (Sedeur, Plan General Urbano de Ciudad Guzmán, 1989).

La ciudad dispone de una red de distribución de agua potable insuficiente, lo que hace necesario racionalizarla durante parte del día, particularmente en el estiaje, cuando la demanda se incrementa en un 40 por ciento y los pozos presentan una disminución de su aforo. El gasto promedio es de 430 litros por segundo y el potencial de 529. Otro problema es la calidad del líquido, cuyos índices de contaminación se acentúan debido a la infiltración de las aguas servidas a los mantos freáticos.

En cuanto al equipamiento de drenaje y alcantarillado, Ciudad Guzmán presenta una red incompleta de drenaje y existen dos plantas de tratamiento subutilizadas; los

arroyos se utilizan como colectores de aguas negras a cielo abierto y la ciudad no dispone de un sistema de alcantarillado pluvial, por lo cual se presentan inundaciones en épocas de lluvia (Sedeur, 1989).

La densidad demográfica en el territorio municipal es de 211.5 habitantes por kilómetro cuadrado. El crecimiento de población que registró Ciudad Guzmán en la década 1980-1990 fue de sólo 1.77 por ciento anual, uno de los más bajos en comparación con el resto de las ciudades medias aquí tratadas, lo cual no corresponde a sus promisorias potencialidades. Quizá el estancamiento de sus actividades terciarias y de las industrias establecidas en su entorno regional puedan explicar esta situación, que delata un regular rechazo poblacional de este centro urbano.

La población total de esta ciudad fue de 72 619 habitantes en 1990, cediendo durante la última década la primacía demográfica a Puerto Vallarta en el conjunto de ciudades medias de Jalisco. En este contexto, Ciudad Guzmán se proyecta como la segunda ciudad media de Jalisco durante la próxima década, con una población estimada de 86 900 habitantes en 1995, 98 100 en el año 2000 y 109 300 en el 2005.

Ciudad Guzmán cuenta con zonas propicias para su crecimiento espacial. En todo su lado oriente existen pendientes que moderan o limitan su crecimiento, pero el resto de sus alrededores son zonas aptas para su futuro crecimiento. El riesgo geomorfológico más importante es su cercanía con el volcán de Colima, el que se considera activo y podría afectar a esta población en caso de erupción o por movimientos telúricos.

En Ciudad Guzmán el nivel de educación básica se encuentra adecuadamente atendido, así como el nivel de secundaria. Sin embargo, sus tres preparatorias resultan insuficientes. En los niveles medio y superior cuenta también con una escuela de enfermería, la Normal Superior, el Tecnológico Regional, la Universidad Pedagógica y escuelas comerciales. A esto debe agregarse la relevancia que ha adquirido este centro urbano en materia educativa superior como sede del Centro Regional del Sur de la Red Universitaria, que ofrece las licenciaturas en derecho y veterinaria. Los egresados, sin embargo, al igual que en las demás ciudades medias de Jalisco, se encuentran con un grave problema de desempleo, por lo que la gran mayoría se ven obligados a emigrar a Guadalajara y a otras grandes ciudades (González, 1995).

Por sus accidentes geográficos, el territorio es variado y sus comunicaciones lo cubren con eficiencia diversa, según la zona; tiene recursos hidráulicos medianos y susceptibles de utilización; los suelos son diversificados y aptos para la agricultura, la ganadería, la fruticultura y la silvicultura; cuenta con recursos minerales no metálicos de importancia. Entre los cultivos que más destacan en su región se encuentran maíz, sorgo y caña de azúcar, los cuales cubren el 88 por ciento de la superficie agrícola. La producción ganadera es de explotación familiar y se encuentra distribuida por toda la región. Los bosques ocupan una superficie de aproximadamente 170 mil hectáreas (Sedeur, 1989).

La producción manufacturera aún no tiene presencia en la estructura económica de Ciudad Guzmán,

a pesar de contar con una excelente infraestructura de comunicaciones; predominan los pequeños talleres dedicados a la manufactura de la madera, del calzado, de la confección de chamarras y otros tipos de actividades, como la herrería, que se deben más a la demanda local. Las actividades comercial y de servicios son las de mayor importancia en la economía local, que cuenta con la presencia de numerosos establecimientos grandes, como la recién instalada tienda de autoservicio de la cadena Gigante.

Ciudad Guzmán presenta potencialidades para desarrollar actividades agroindustriales de exportación, sustentadas en la producción de hortalizas —jitomate, calabacita y pimiento, por ejemplo—. Quizá también sea factible el procesamiento industrial de otros productos de mayor demanda local, como leche y alfalfa. Como se mencionó anteriormente, la ciudad tiene una clara y notoria tendencia a las actividades del sector terciario, y es un centro regional importante.

El crecimiento de la mancha urbana se ve condicionado por varios factores geográficos y ecológicos:

1) Se localiza en un valle que presenta problemas de desplazamientos, muy próxima a un volcán activo, lo que provoca que la zona sea geológicamente inestable.

2) Las dificultades de drenaje en algunas áreas se deben principalmente a las bajas pendientes, lo que ocasiona en las partes urbanizadas inundaciones y afloramientos de aguas negras.

3) Hacia el oriente la ciudad tiene contacto con la sierra del Tigre, que

se encuentra deteriorada tanto por la invasión de la mancha urbana como por la tala de árboles, la cual ha dejado al descubierto el suelo y la roca madre, expuesta a un proceso erosivo de tipo hídrico.

4) Muy próximas a la ciudad existen tres áreas de extracción de material, una de ellas, por su ubicación y la dirección de los vientos, se convierte en fuente emisora de polvos que son arrastrados a la mancha urbana.

5) La contaminación del suelo se produce por emisiones directas de aguas negras a la laguna; ello se debe a que las dos plantas de tratamiento con que se cuenta son insuficientes, así como a que algunas casas no están conectadas al sistema de drenaje y descargan sus aguas directamente al canal.

6) La circulación de vehículos se realiza a lo largo de un par vial nort-sur, y otro en sentido transversal; en éstos se genera contaminación visual y auditiva, así como problemas de congestión y conflictos en varios cruces de calles, sobre todo en aquellas que reducen su sección.

Conclusión

En la zona metropolitana de Guadalajara seguirá recayendo el crecimiento económico de Jalisco y la estabilidad de su economía; ello se dará en forma más intensa en los periodos de crisis, con bajos niveles de inversión —o desinversión— que impidan la desconcentración de recursos públicos y privados hacia las regiones y ciudades medias.

Las características de las cuatro ciudades medias aquí abordadas presentan elementos de competitividad socioeconómica interurbana que, en

general, permiten valorar las potencialidades de crecimiento y desarrollo de dichas ciudades medias. Estas características se resumen en la existencia de: 1) formación de recursos humanos, es decir educación y adiestramiento técnico; 2) infraestructura y equipamiento urbano, administración de los servicios y acciones de desarrollo urbano; 3) estructura económica y especialización; 4) condiciones naturales del suelo para su crecimiento y urbanización, disponibilidad de agua y contaminación del medio ambiente.

Cualquier estrategia de desarrollo para estas ciudades debe tratar de fomentar la educación y los servicios públicos y controlar la contaminación; asimismo, tiene que prever que la promoción de la economía y del desarrollo urbano sea gestionado y deseado desde y por la colectividad local y no impuesto de manera centralizada desde arriba ni obedeciendo a intereses foráneos de explotación de los recursos naturales y humanos locales.

La información contenida en este artículo es aún insuficiente para valorar de manera cabal las potencialidades de desarrollo de las ciudades medias y los impactos de la política de apertura económica. Es necesario profundizar en aspectos críticos o que están condicionando el futuro desarrollo de las ciudades.

Lagos de Moreno, Tepatitlán, Ocotlán y Ciudad Guzmán han sido objeto de este estudio por ser las de mayor tamaño poblacional y de mayor relevancia económica y social en el entorno regional de Jalisco. Estas localidades constituyen la base a partir de la cual se podría promo-

ver estratégicamente el desarrollo regional de Jalisco.

Los emplazamientos fabriles, ya sean agroindustriales, de maquila a gran escala o de algún otro producto terminado, generados por capital privado nacional o externo, derivado de los acuerdos del tratado de libre comercio o de las políticas de globalización económica, requieren fundamentalmente de zonas urbanas competitivas. Competitividad que se sustenta principalmente en recursos humanos calificados y en adecuados servicios e infraestructura de comunicaciones, entre otros requerimientos.

Lo anterior comienza a darse en las ciudades medias que aquí se citan. Por ello, en principio, éstas son buenas candidatas a figurar en las futuras localizaciones industriales y de servicios. Sin embargo, se debe alertar sobre la posibilidad de que los costos sociales de la implantación de actividades económicas, por ejemplo de maquiladoras, sean mayores que los beneficios debido a la absoluta desintegración económica regional que presentan, fuera de la utilización de mano de obra.

Notas

- ¹ Este artículo forma parte de un trabajo de investigación que se lleva a cabo en el Ineser, titulado *Perspectivas de la Competitividad y Desarrollo de los Centros Urbanos de Jalisco en el Contexto del Liberalismo Económico de Apertura Externa*, y es una versión del trabajo publicado en una compilación editada por la Universidad de Guadalajara y UCLA Program on México, *Ajustes y desajustes regionales. El caso de Jalisco a fines del sexenio Salinista*.

² Jesús Arroyo y Salvador Carrillo, "El entorno del desarrollo urbano de Jalisco", Ineser-Universidad de Guadalajara, inédito, 1991.

³ Para el análisis de una encuesta sobre migración a Lagos de Moreno, véanse Velázquez y Hernández, 1978 y Arroyo *et al.*, 1986; en estos trabajos se describe el proceso de inmigración a ciudades medias de Jalisco. También se subraya que Lagos de Moreno es una de las pocas ciudades del occidente de México con inmigración neta en una región de fuerte rechazo migratorio. Lagos de Moreno ejerce atracción migratoria y, a la vez, tiene una emigración significativa hacia Estados Unidos, lo cual ha representado para la ciudad una importante fuente de recursos que se destinan a inversiones productivas (Velázquez y Papail, 1990: 10).

⁴ Proyecciones elaboradas mediante el método de índice de proporciones y datos censales de 1950 a 1990 (Carrillo, 1991: 803).

⁵ La encuesta de funcionalidad para algunas localidades de Jalisco, entre ellas las ciudades que se mencionan en este estudio, la llevó a cabo el Ineser en 1988, y sus resultados fueron publicados en el *Estudio socioeconómico y demográfico del subsistema de ciudades Guadalajara-Ciudad Guzmán-Manzanillo-Colima*, Conapo-Ineser, 1988.

⁶ Para un mejor conocimiento del corredor industrial Guadalajara-El Salto-Poncitlán-Ocotlán, véanse Durán Juárez, 1986, y Pozos, 1987.

Bibliografía

- Alonso, Jorge y García de Quevedo, Juan, "Presentación", en *Política y región en Los Altos de Jalisco*, Cuadernos de la Casa Chata, núm. 171, Centro de Investigaciones y Estudios Superiores en Antropología Social, México, 1990.
- Arias, Patricia, "Empresas y empresarios de la ropa en Los Altos de Jalisco", en Jorge Alonso y Juan García de

Quevedo (comps.), *Política y región en Los Altos de Jalisco*, op. cit.

Arroyo Alejandro, Jesús y Lorey, David (comps.), *Impactos regionales de la apertura comercial. Perspectivas del tratado de libre comercio*, Universidad de Guadalajara y UCLA Program on México, Guadalajara, 1993.

Arroyo Alejandro, Jesús y Carrillo R., Salvador, *El entorno del desarrollo urbano de Jalisco*, Ineser-Universidad de Guadalajara, 1991, inédito.

Arroyo Alejandro, Jesús; Velázquez Gutiérrez, Luis A., Verduzco Chávez, Basilio y Camarena Delgado, Sergio, "Prospección demográfica y económica en la planeación urbana de Guadalajara", en Jesús Arroyo Alejandro y L. Arturo Velázquez Gutiérrez, *Guadalajara en el umbral del Siglo XXI*, Universidad de Guadalajara, Guadalajara, 1992.

Arroyo Alejandro, Jesús; Velázquez, L. Arturo y Winnie, William, *Migración a centros urbanos en una región de fuerte rechazo poblacional. el caso del occidente de México*, Universidad de Guadalajara, 1986.

Arroyo Alejandro, Jesús; De León, Adrián y Valenzuela, María Basilia, *Migración rural hacia Estados Unidos: un estudio regional en Jalisco*, Consejo Nacional para la Cultura y las Artes, México, Guadalajara 1991

Comisión Estatal de Ecología (Coese), Plan Estatal de Protección al Medio Ambiente, Gobierno del Estado de Jalisco, 1992.

Carrillo R., Salvador, "Metodología para proyectar la población de Jalisco. desagregada por regiones, municipios y cabeceras municipales. 1995-2005", en *Memoria del II Congreso Nacional de Geografía y Estadística "Valentín Gómez Farías"*, tomo II, INEGI, Gobierno del Estado de Jalisco y Universidad de Guadalajara, 1991.

Conapo-Ineser, "Subsistema de ciudades Guadalajara-Ciudad Guzmán-Manzanillo", en *Estudio socioeconómico y demográfico del subsistema de ciudades*, México, 1988.

Gobierno del Estado de Jalisco y Secretaría de Desarrollo Urbano y Ecología, De-

- legación Jalisco, *Plan de Ordenamiento de la Zona Metropolitana de Guadalajara*, 1988.
- Durán Juárez, J. Manuel, *Industrialización y transformaciones regionales en el corredor industrial de Jalisco*, Universidad de Guadalajara, 1987, mimeo.
- González Rodríguez, Sergio Manuel, *Las políticas de desarrollo regional a través del impulso a ciudades medias: una evaluación del caso de la ciudad de Lagos de Moreno, Jalisco, 1976-1990*, tesis de maestría, El Colegio de la Frontera Norte, Tijuana, 1992.
- González Rodríguez, Sergio Manuel, *Ventajas competitivas de las ciudades medias de Jalisco: resultados de muestreo a informantes clave en ocho ciudades medias*, Ineser-Universidad de Guadalajara, 1995, inédito.
- Mejía Rodríguez, Jorge A., *Apertura comercial y descentralización industrial en Jalisco, 1982-1989*, Ineser-Universidad de Guadalajara, 1989, inédito.
- Secretaría de Desarrollo Urbano (Sedeur) del Gobierno del Estado de Jalisco y Ayuntamiento de Tepatitlán, *Plan General Urbano de Tepatitlán, 1992*.
- Sedeur, *Plan General Urbano de Ciudad Guzmán, Proyecto de Actualización, 1989*.
- Sedeur y H. Ayuntamiento de Lagos de Moreno, *Plan General Urbano de Lagos de Moreno, 1992*.
- Sedeur, *Plan de Ordenamiento de la zona conurbada de Guadalajara, 1991*.
- Velázquez Gutiérrez, L. Arturo y Hernández, V. Manuel, *La migración hacia Lagos de Moreno*, Serie Resultados de Investigación, CISE, Universidad de Guadalajara, 1978.
- Velázquez Gutiérrez, L. Arturo y Papail, Jean, "Migración y empleo en dos ciudades medias en el occidente de México", ponencia presentada en el seminario Desarrollo de Ciudades Medias, Ineser-ORSTOM, Chapala, junio de 1991.
- Venegas Herrera, Carmen, *Ordenamiento territorial en Ocotlán, Jamay y Cuitzeo consideradas como zona conurbada*, tesis de licenciatura, Facultad de Geografía de la Universidad de Guadalajara, 1992.

Revista

Universidad de Guadalajara

N\$ 15.00 ejemplar
6 números al año
N\$ 90.00 en el país

SUSCRÍBETE!

publiper

publicaciones periódicas universitarias

Av. Vallarta 1668 Tel. 825 48 68 Fax 826 77 23

o en TonoContinuo Av. Enrique Díaz de León sur 514-2 Telfax 827 21 05

