

Zapopan y la urbanización cerrada: el fenómeno de la segregación residencial en un municipio del Área Metropolitana de Guadalajara, México

Bernd Pfannenstein¹

Universidad de Passau, Alemania

Edgar Eduardo Anacleto Herrera

Universidad de Guadalajara, México

Salvador Sevilla Villalobos

Universidad de Guadalajara, México

Recibido: 23 de mayo del 2017 / Aprobado: 13 de septiembre del 2017

doi: 10.26439/limaq2018.n4.2250

La evolución de las ciudades transformó el modelo de urbanización cerrada y permitió la integración de mayor cantidad de población, un hecho que se traduce en la privatización de alrededor del 20 % de la superficie urbanizada municipal de Zapopan, en Guadalajara, México. Esto ha generado una serie de problemáticas de movilidad y segregación socioespacial que destacan la necesidad de realizar cambios en la normatividad urbana vigente para controlar su producción.

ciudad cerrada, segregación residencial, urbanizaciones cerradas, conflictos viales

Zapopan and the gated community: the residential segregation phenomenon in a municipality of the Guadalajara Metropolitan Area in Mexico

The evolution of cities transformed the gated community model and allowed for the integration of a larger population, a fact that translates into the privatization of around 20 percent of the municipal developed surface, generating a series of problems of mobility and social-spatial segregation that require changes in current urban regulations to control the production of such communities.

closed city, residential segregation, gated communities, road conflicts

¹ El autor principal agradece al Instituto Metropolitano de Planeación del Área Metropolitana de Guadalajara (Imeplan) por la colaboración académica llevada a cabo dentro de los términos de referencia para la construcción de la base de datos (TDR_SIM_I, proyecto 2, 2014-2015).

EL MODELO DE VIVIENDA FORTIFICADA

Analizar el entorno urbano como una representación del capitalismo contemporáneo permite constatar la proliferación de políticas globales que están modificando la manera en que las ciudades son percibidas y apropiadas (Hidalgo y Janoschka, 2014), sobre todo al verse resaltada la fuerza que adquirieron ciertas tendencias económicas y políticas internacionales en la escala local. Como ejemplo, pueden mencionarse las urbanizaciones cerradas y su auge tras convertirse en la principal alternativa de vivienda de los diferentes grupos sociales (Rodríguez y Mollá, 2003).

Conocido en el ámbito local como *coto* (Camus, 2011), la expansión de este modelo de vivienda surgió del seno de la globalización ante el desentendimiento del Estado, que dejó parte de sus funciones de gobernabilidad pública a actores privados y promovió regulaciones que posibilitaron la implementación de la economía global (Sassen, 2012). Al ser la urbanización cerrada un esquema dirigido a la alta clase social —desarrollado como producto de consumo en el mercado estadounidense para posteriormente arribar a países como Argentina, Chile y México—, generó cambios importantes en los principales centros urbanos (Thuillier, 2005; Hidalgo, 2004; Cabrales y Canosa, 2002).

El fraccionamiento cerrado tiene la capacidad de ofrecer beneficios como contacto con el medioambiente, seguridad, exclusividad y plusvalía, gracias a la privatización del espacio público (Ickx, 2002; Roitman, 2004). Este factor lo ha convertido en un esquema habitacional que propicia la segregación.

Borsdorf (2002) reconoció la existencia histórica de una diferenciación socioespacial en la ciudad; pero, a partir del desarrollo de las urbanizaciones cerradas, esta se ha convertido en un fenómeno que surge de un proceso de aislamiento voluntario e involuntario, una exclusión forzada como forma de segregación social, para la que todavía no existe una teoría general que permita explicarla.

Las razones que llevaron a las distintas urbes a optar por la vivienda fortificada varían, pero todas fueron resultado de la convergencia de posmodernidad, prácticas de segregación e integración de los diferentes estratos sociales, además de la construcción de muros como respuesta a la inseguridad (Prada, 2011; Vidal-Koppmann, 2014).

La mercantilización del desarrollo urbano y la transformación de sus componentes en objetos de negocio y especulación fortalecieron en gran medida a la urbanización cerrada (Hidalgo y Janoschka, 2014). También, llevaron al Estado a dar prioridad a la reactivación económica urbana mediante la implementación de proyectos de este tipo, en los que se restó importancia al ordenamiento territorial (Pfannenstein, Anacleto y Sevilla, 2016).

En el caso de México, hubo tres factores adicionales que influyeron en el fortalecimiento de la denominada “práctica del autoaislamiento y su materialización” (Cabral, 2006, p. 10) y que contribuyeron al aumento considerable de fraccionamientos cerrados: la incapacidad del Estado para garantizar derechos ciudadanos básicos; carencia normativa en los instrumentos de planeación urbana, que imposibilitaron controlar su producción; y la imposición del modelo como principal esquema de vivienda por parte del sector inmobiliario (Cabral, 2005, 2006).

Posiblemente, esta última razón tuvo mayor influencia en la proliferación de fraccionamientos, debido al beneficio económico que representaba para el sector de la construcción, el cual desarrolló grandes campañas de mercadotecnia con el fin de ofrecer la urbanización cerrada como única alternativa de acercar al ciudadano a una vida de alto nivel. Desafortunadamente, para muchos compradores resultó ser solo un simulacro que incrementó el precio de viviendas precarias, carentes de equipamiento y con servicios mínimos (Díaz y Hernández, 2009).

Con el objetivo de analizar las implicaciones del modelo habitacional cerrado, se ha tomado el Municipio de Zapopan Jalisco, uno de los integrantes del Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), como caso de estudio. Esto debido al proceso evolutivo que tuvo ahí la urbanización cerrada, la implantación de un modelo que transformó el entorno a partir de su fragmentación, una consecuencia del patrón de “ciudad de islas” (Janoschka, 2002, p. 86).

Pese a haber sido una comunidad agrícola (Núñez, 2011), la cercanía de Zapopan a la capital estatal provocó que su proceso de urbanización se acelerara después de integrarse a la mancha urbana de Guadalajara. Así, pasó de una población de 155 488 habitantes en 1970 (Instituto Metropolitano de Planeación del AMG, 2015) a 1 332 272 personas en el 2015 (Instituto Nacional de Estadística y Geografía, 2015). Como mencionan Cruz, Jiménez, Palomar y Corona (2008), buena parte de este incremento poblacional se dio

por el desarrollo de distintas tipologías de urbanizaciones cerradas, desde urbanizaciones de lujo hasta fraccionamientos para clases populares.

Aunque en 1967 surgieron las primeras urbanizaciones cerradas en los municipios que más tarde conformarían el Área Metropolitana de Guadalajara, recién en 1970 se dieron los dos primeros casos en Zapopan. Por un lado, está Bosques de San Isidro, localizado en la zona norte del municipio, cerca del Bosque Nixticuil - San Esteban - El Diente; por el otro, hacia el sur, se encuentra Bugambilias, en las inmediaciones del Bosque de la Primavera (Cabrales y Canosa, 2002).

Al ser dos fraccionamientos de lujo, su ubicación se vio motivada por la necesidad de tener espacios de gran valor natural, lo que produjo un fenómeno de inserción de las élites en entornos rurales, donde residía población de escasos recursos económicos (Camus, 2015). De este modo, se provocó una de las principales problemáticas sociales que afrontan las ciudades actualmente, un cambio en el patrón tradicional de segregación al disminuirse la distancia entre los diferentes grupos sociales (Hidalgo, Borsdorf, Zunino y Álvarez, 2008).

El proceso de exclusión se generó por la implementación de métodos de control, disuasión, inaccesibilidad y vigilancia, que se utilizan en el fraccionamiento cerrado (Díaz y Ortiz, 2014). De este modo, se convirtió en un esquema de vivienda que ha afectado el funcionamiento de los sistemas que conforman la estructura urbana del Municipio de Zapopan y ha redefinido las dinámicas territoriales del Área Metropolitana de Guadalajara.

UNA PRECISIÓN METODOLÓGICA PARA IDENTIFICAR LA URBANIZACIÓN CERRADA

La constante evolución urbana produjo un cambio en el concepto de urbanización cerrada, una transformación que llevó a la pérdida de los atributos tradicionales de prestigio y mejor estilo de vida (Prada, 2011), para permitir el surgimiento de espacios que intentaran recrear estas condiciones. Sin embargo, por la disminución de infraestructura interna, la falta de seguridad privada y el aumento en la densidad de vivienda, estos espacios quedaron como *falsas urbanizaciones cerradas* (Roitman, 2016, p. 16).

Resulta relevante integrar esta nueva tipología a la definición de Borsdorf (2002, p. 599) de *barrios subvencionados*, pues, aunque ha perdido características del esquema original, persiste un muro capaz de excluir —de manera total o parcial— a los ciudadanos, fragmentar el espacio y desgastar la interacción social.

Debido a la nueva condición de heterogeneidad que presentaba el fraccionamiento cerrado, fue necesario establecer un método de identificación que tomara en consideración la presencia de esta *barrera física* como factor clave para su delimitación. Esto a raíz de la importancia que adquiriría por ser la causa de las problemáticas asociadas a dicho modelo de vivienda: imposibilidad de libre tránsito, privatización del espacio público, sobrecarga de sistemas viales, fragmentación espacial y segregación.

Con este enfoque, fue posible integrar en el análisis una serie de urbanizaciones cerradas que, de otro modo, habrían quedado fuera si aún se consideraran elementos como casetas de vigilancia o la disposición de espacios de uso colectivo en el interior: fraccionamientos semicerrados (existen muros, pero el acceso no está totalmente restringido) de interés social, un esquema dirigido a la población de bajos recursos y con poca provisión de equipamientos y servicios; microubanizaciones cerradas, es decir, pequeñas unidades surgidas a partir de la agrupación de casas que originalmente no pertenecían a una urbanización cerrada (Pfannenstein, Anacleto y Sevilla, 2017).

Al definirse de este modo —y gracias a la implementación de los sistemas de información geográfica (SIG), “sistema flexible de manejo complejo de la información, con capacidad de integración de fuentes diversas y actualización permanente” (Fernández y Del-Río, 2011, p. 9)—, se pudo construir una base de datos georreferenciada que permitió realizar un análisis distinto del fraccionamiento cerrado.

Debido al potencial de los SIG para demostrar las relaciones que existen entre objetos desde una perspectiva espacial, fue posible integrar información territorial de diferente índole para obtener resultados que permitieran validar de forma preliminar la influencia que está provocando la ciudad amurallada en el entorno.

Por un lado, se llevó a cabo la georreferenciación de dos vialidades importantes que se han visto afectadas por la alta concentración de unidades habitacionales,

las avenidas Guadalupe y Aviación, con el fin de estimar la carga vehicular que soportan dichas infraestructuras por la presencia de urbanizaciones cerradas.

Ambos ejemplos fueron considerados con fines comparativos, ya que el primero funcionó para analizar, a partir de un área de influencia de 250 metros, la cantidad de fraccionamientos que afectaban la vialidad dentro de un entorno urbano consolidado. El segundo, por su parte, se trata de un caso en una zona periférica con poca conectividad vial, donde desemboca el tráfico proveniente de diversas áreas.

Adicional a ello, debido al tipo de dinámicas que ha presentado el modelo cerrado en otras ciudades, hubo interés por indagar las condiciones que había fuera del muro. Además, se puso especial atención a la dinámica del proceso de segregación social mediante la integración del grado de marginación, indicador construido a partir de los datos de Inegi (2010) con metodología del Consejo Nacional de Población (Conapo, 2010).

Esta variable permite comprobar la distribución desigual de oportunidades en la población para mejorar su calidad de vida mediante el acceso a educación, salud, vivienda digna, etcétera. Una serie de datos que pueden ser contrastantes si se considera que algunos de los fraccionamientos de mayor prestigio de la ciudad se construyeron en zonas donde tradicionalmente se asentaba la población menos favorecida.

LA PROLIFERACIÓN DE LOS MUROS

Un logro destacable de la elaboración de la base de datos de las urbanizaciones cerradas en el Área Metropolitana de Guadalajara al 2015 fue la posibilidad de cuantificar el fenómeno a escala metropolitana. Dicha información no existía debido a la ausencia de una fuente que permitiera identificar el número, la distribución espacial o el impacto territorial que ha alcanzado el modelo de vivienda fortificada.

Los resultados fueron significativos. Solo en el caso de Zapopan había 1361 fraccionamientos. Esta cantidad representa 4 548,31 hectáreas de superficie confinadas por muros que dificultan o limitan el acceso al 20,83 % de la mancha urbana municipal (figura 1).

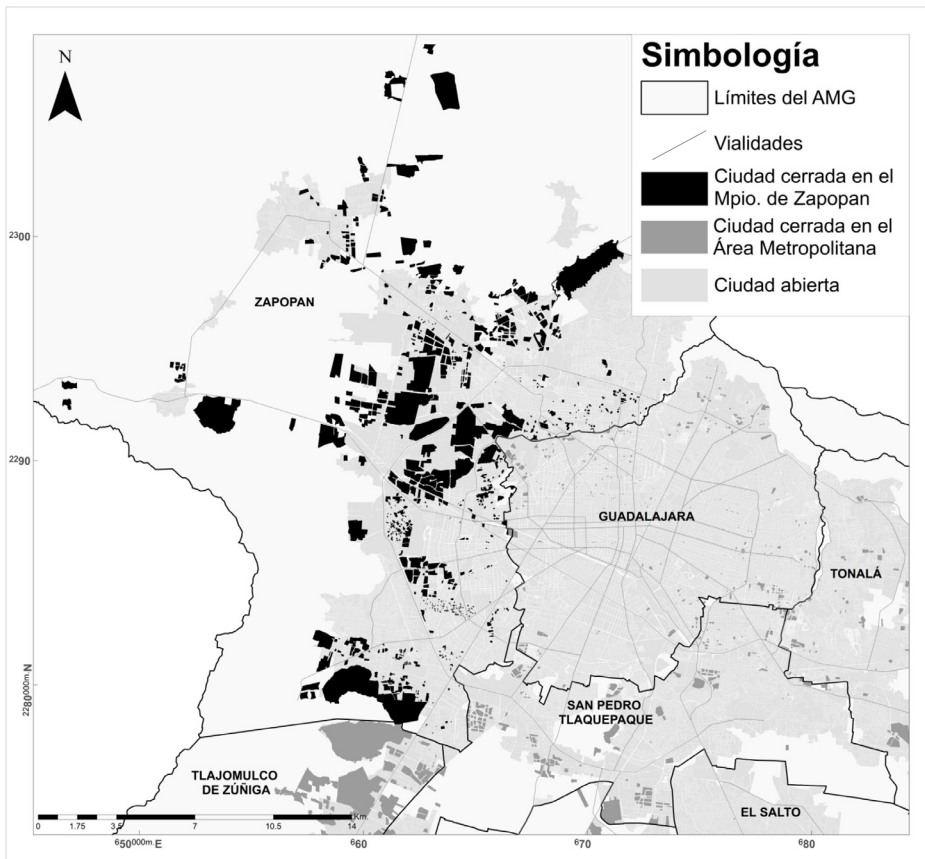


Figura 1
 Distribución territorial de las urbanizaciones cerradas en el Municipio de Zapopan (AMG) en el 2015
 Fuente: Inegi (2014)
 Elaboración propia

Zapopan y una sección de Tlajomulco, municipio que se encuentra al sur del Área Metropolitana de Guadalajara, han sido posiblemente los territorios que han sufrido mayores perjuicios debido a la gran cantidad de superficie urbanizable y a la presencia de vialidades importantes; ello sin mencionar el peso que ha tenido en ambos casos la cercanía del bosque La Primavera, un recurso natural que se empleó como *argumento de marketing* (Vidal-Koppmann, 2014, p. 3).

La construcción de fraccionamientos de lujo junto al bosque fue un éxito que comenzó a incrementar la plusvalía de la zona, atrajo más urbanizaciones cerradas y provocó su expansión por el territorio. Este hecho cambió los flujos de mercancías y personas; y aún más importante, el proceso de interacción social.

Esta transformación de la dinámica urbana alteró de manera importante el sistema territorial, efectos que se abordarán a partir de dos problemáticas claramente identificables. La primera de ellas, el funcionamiento de la estructura vial, sobre todo en aquellos puntos donde la urbanización de la zona periférica se consiguió a partir de un concepto de monofuncionalidad habitacional. Esto supuso una atracción de la ciudad y del resto de actividades a un espacio poco preparado para ello (Thuillier, 2005).

En segundo término, derivada de esta inserción forzada de las élites, se redujeron las distancias entre los distintos grupos sociales, un factor que está generando conflictos entre los habitantes que se encuentran a cada lado del muro, pues existen notables diferencias en sus estilos de vida.

Conflictos del sistema vial

El primer caso que resulta interesante abordar para analizar el impacto de la urbanización cerrada en el sistema de movilidad urbana es la avenida Guadalupe, arteria localizada por el Anillo Periférico, en un espacio consolidado de la zona sur del municipio (figura 2).

El principal problema en calles como esta se da por un proceso de aglomeración de fraccionamientos cerrados que han buscado ubicar sus accesos lo más cerca posible a una vía de mucha importancia, para facilitar la circulación de vehículos. Desafortunadamente, esta distribución está

afectando la infraestructura vial, pues —como se puede observar en el mapa anterior— una cantidad considerable de urbanizaciones cerradas tienen su entrada sobre la avenida o próxima a ella, lo que supone la incorporación de un gran número de automóviles en apenas un par de kilómetros de vialidad y, por otro lado, una cantidad igual de autos que quieren entrar a los fraccionamientos y detienen el tráfico.

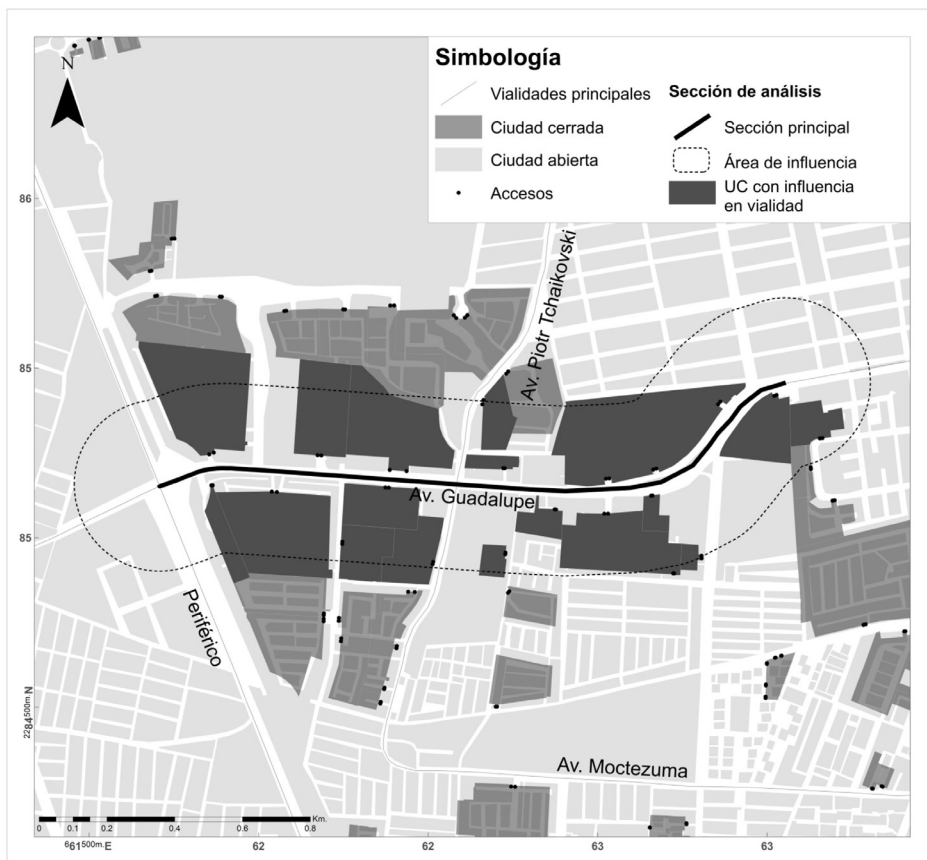


Figura 2
 Urbanizaciones cerradas en las inmediaciones de la avenida Guadalupe (Municipio de Zapopan), en el 2015
 Fuente: Inegi (2014)
 Elaboración propia

Aunque la aglomeración es un factor importante, el segundo caso muestra un conflicto distinto, debido a que está ubicado en la periferia de la ciudad. Es el caso de la avenida Aviación, situada en la parte oeste del municipio de Zapopan, específicamente en el tramo que está al sur de su cruce con la avenida Santa Margarita (figura 3).

Actualmente, esta zona cuenta con pocas vialidades de gran importancia como consecuencia de la falta de proyección en la planeación del entorno urbano, lo que lleva a que exista un número reducido de alternativas para acceder a este sector. Esta área destaca por haberse convertido en uno de los focos más importantes para el desarrollo de urbanizaciones cerradas a escala metropolitana, gracias al emplazamiento de Valle Real en la década de 1980 y de Jardín Real en 1990 (Cabrales y Canosa, 2002), una sección del territorio destinada a la construcción de unidades habitacionales para población de alto poder adquisitivo.

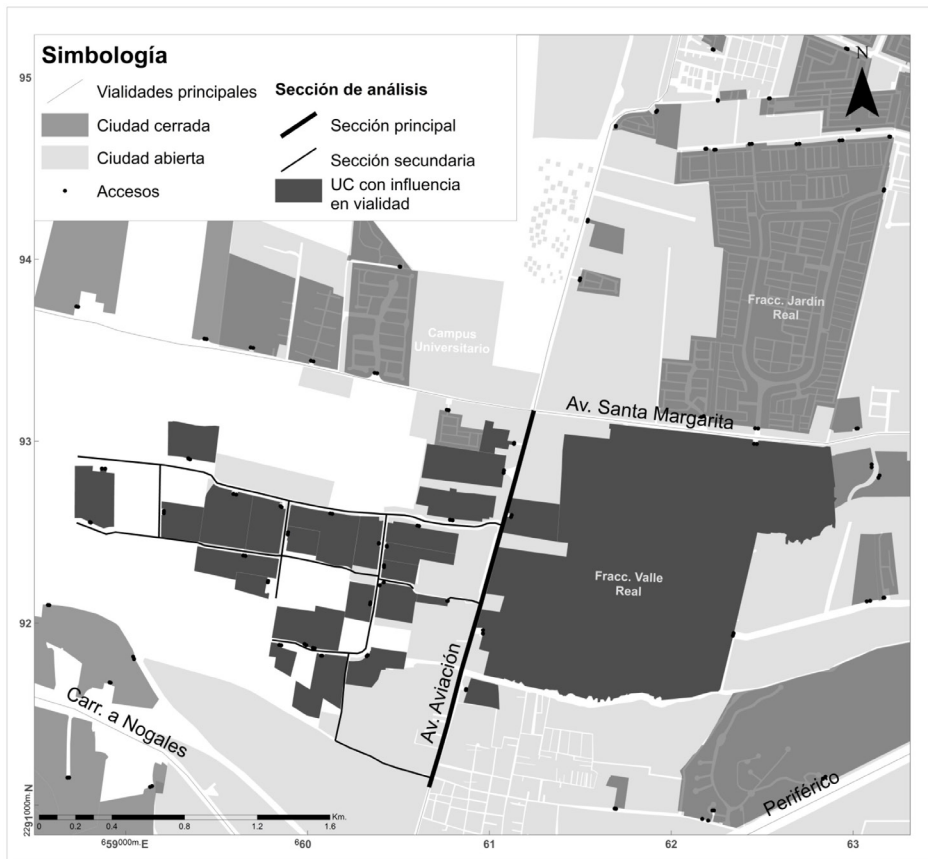
Al haberse colocado una urbanización cerrada frente a la otra, y gracias al concepto de exclusividad que ofrecieron, comenzaron a convertirse en referentes del esquema de vivienda residencial de lujo en Guadalajara, a tal grado que hoy en día es posible escuchar la denominación Zona Real para hacer referencia a esta parte del municipio.

El auge alcanzado hizo que en las inmediaciones de las avenidas Aviación y Santa Margarita se desarrollaran una gran cantidad de fraccionamientos y se generasen problemáticas viales a raíz del proceso de aglomeración —similares a las de la avenida Guadalupe—, así como a la falta de conectividad vial de este entorno periférico, que se encontraba poco consolidado cuando se comenzó a urbanizar.

Actualmente, la ausencia de infraestructura está provocando que, además de los vehículos que provienen de los fraccionamientos localizados sobre la avenida Aviación, se incorporen automóviles que se encuentran en complejos ubicados a distancias de hasta dos kilómetros, por la falta de rutas hacia la ciudad.

También, cabe destacar que el conflicto se ha potencializado por la construcción de plazas comerciales, áreas industriales y un campus universitario, que atraen mayor flujo de personas. Pese a que no existe un

estudio referente al impacto que logran estos últimos elementos en el sistema vial, se puede tener una mejor perspectiva de su alcance al considerar los más de 3000 cajones de estacionamiento que pertenecen únicamente al centro universitario.



Las diferencias entre el caso de la avenida Guadalupe y el de la avenida Aviación han resultado significativos para representar las problemáticas surgidas en diversos puntos del Área Metropolitana de Guadalajara. Por tanto, el análisis cuantitativo de las muestras clarifica la forma en que los fraccionamientos cerrados están influyendo en el sistema de movilidad urbana.

En un tramo de 1,98 kilómetros —que comienza en el cruce con el Anillo Periférico y se extiende al este—, la avenida Guadalupe da servicio a un total de 18 urbanizaciones cerradas que se encuentran dentro de su radio de influencia, 12 de ellas tienen acceso directo a dicha vía. Por su parte, Aviación da servicio a un total de 26 unidades habitacionales en apenas 2,15 kilómetros de longitud, donde confluyen diversas calles de menor importancia (tabla 1).

Vialidad	Longitud (km ²)	Urbanizaciones cerradas	Con acceso directo a la avenida	Viviendas
Av. Guadalupe	1,98	18	12	3463
Av. Aviación	2,15	26	5	4828

Tabla 1. Datos sobre urbanizaciones cerradas en las secciones de análisis
Elaboración propia

Las diferencias en cada entorno son notables al contrastar la cantidad de fraccionamientos que tienen acceso directo a cada avenida. Mientras que en Guadalupe son la mayoría, en el caso de Aviación se puede apreciar claramente la falta de infraestructura vial, pues menos del 20 % de los fraccionamientos conectan directamente con ella.

Un dato importante dentro del análisis es el número de viviendas en los fraccionamientos, principalmente porque este valor permitirá acercarse a la cantidad de vehículos que soporta el sistema como consecuencia de la presencia de urbanizaciones cerradas, ello mediante la estimación del promedio de coches por hogar en función de los datos de parque vehicular del Instituto Nacional de Estadística y Geografía (Inegi).

El Instituto señaló que hasta el 2010 Zapopan tenía registrados 549 172 autos en circulación (Inegi, 2016); en promedio 1,5 vehículos por residencia al contrastar el total con las 366 154 viviendas localizadas en el municipio, según el último Censo de Población y Vivienda (Inegi, 2010). Con estos datos, se puede señalar, entonces, que en un poco más de 4 kilómetros de vialidades, que corresponderían a la longitud acumulada de las calles analizadas, se incorporaron alrededor de 12 437 automóviles: 5195 en la avenida Guadalupe y 7242 en el tramo de la avenida Aviación.

Si se hiciera un comparativo histórico con un corte previo de 10 años, se observaría que la avenida Guadalupe no presenta grandes cambios por tratarse de un entorno que ya estaba consolidado; en cambio, la avenida Aviación refleja una evolución considerable. Para el 2005, se estima que el promedio de vehículos fue de 1,4; y aunque esta proporción de automóviles por vivienda no varió mucho en relación con el promedio municipal que se estima para el 2010, la cantidad de casas en la zona si tuvo un incremento considerable; en una década hubo un aumento en el parque vehicular del 115 %, pues se calculó un estimado de 3366 automóviles en el área al 2005.

Es importante señalar que la mayoría de los fraccionamientos de las zonas de análisis se dirigen a una población con un nivel socioeconómico alto, por lo que existen amplias probabilidades de que ambos promedios de autos por hogar varíen, debido al poder adquisitivo de estas familias, y aumenten el número de unidades.

Diferencias a cada lado del muro

Según estimaciones, durante el 2010, el 48 % de la población del municipio de Zapopan vivía en condiciones de alto y muy alto grado de marginación (Pfannenstein *et al.*, 2016), por lo que representar estos datos espacialmente permite determinar el modo en que se concentra esta condición social y la forma en que la urbanización cerrada interactúa con el fenómeno.

Autores como Borsdorf (2002) y Camus (2015) hablaron sobre un aumento en el rezago social debido al surgimiento del muro, sobre todo por la reducción de la distancia entre ricos y pobres a raíz de la presencia de la barrera física, lo que ha hecho más notorio el grado de desigualdad económica.

En el mapa de la figura 4 se intenta comprobar si esta hipótesis es aplicable en el caso del Municipio de Zapopan; si realmente hubo un acercamiento geográfico entre los grupos sociales de élite y los que cuentan con pocas opciones para mejorar su calidad de vida.

Como se puede observar, la Zona Real tiene a menos de 1 km de distancia lo que anteriormente era el pueblo de San Juan de Ocotán, y entre los 2 y 3 km la colonia Santa Margarita. Por su parte, la avenida Guadalupe tiene en las cercanías las colonias Miramar, Arenales Tapatíos y el antiguo pueblo de Santa Ana Tepetitlán.

La cercanía de la urbanización cerrada a estas secciones marginadas de la ciudad, reconocidas como zonas de alto nivel delictivo (Honorable Ayuntamiento de Zapopan, 2015), muestra la gran diferencia entre los estilos de vida que separa el muro. Por un lado, se tienen grandes espacios verdes, equipamientos y servicios; por el otro, se sufren problemáticas sociales de alto riesgo para la población e inaccesibilidad a los servicios básicos. La consecuencia de esto es el desarrollo de sentimientos negativos, como miedo, desprecio o desinterés, los que aumentan la brecha entre las clases sociales que viven a cada lado del muro, a pesar de su cercanía espacial; una realidad en la que los pobladores segregados suelen ser vistos como *los otros* (Roitman, 2004, p. 10).

En lugar de privilegiarse la interacción entre ciudadanos, se está potencializando la exclusión de ciertos grupos sociales. Cada vez parece haber una mayor limitación de espacios donde el ciudadano puede percibirse a sí mismo dentro del entorno urbano (Pfannenstein *et al.*, 2016), conflicto que debe ser atendido de forma urgente si se desea conservar un sentimiento de unidad dentro del municipio de Zapopan y en el resto de territorios que integran la metrópoli.

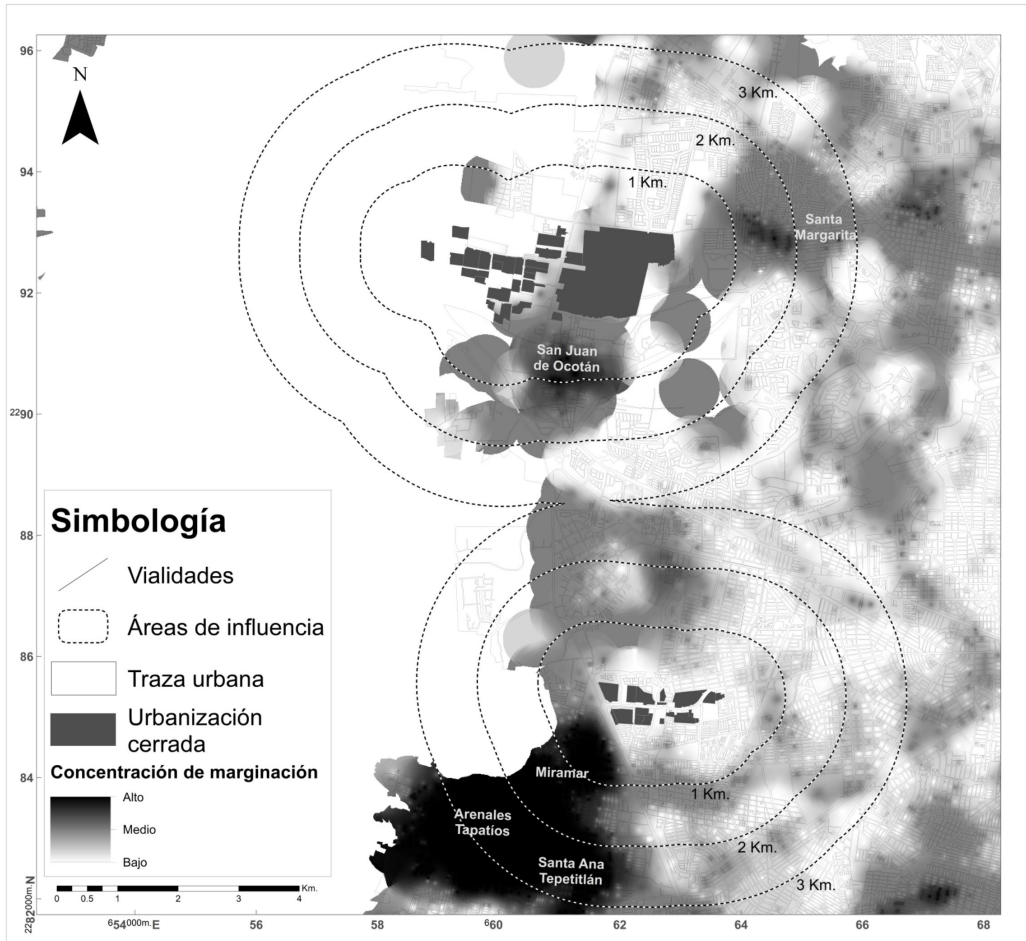


Figura 4
 Concentración de alto grado de marginación en el Municipio de Zapopan en las inmediaciones de las urbanizaciones cerradas de las áreas de análisis
 Fuentes: Inegi (2010) y Conapo (2010)
 Elaboración propia

¿QUÉ CAMINO SE DEBE SEGUIR?

Existen puntos de vista opuestos con respecto a las urbanizaciones cerradas, lo que lleva a plantear la posibilidad de definir varias alternativas del rumbo por seguir para solucionar los conflictos territoriales emanados de la proliferación de los fraccionamientos cerrados.

Por un lado, están los ciudadanos que aceptan el modelo y lo defienden. Un grupo compuesto por quienes tuvieron que recurrir a la urbanización cerrada por diversas razones (Cabrales, 2005; Hidalgo, 2004) y por aquellos que simplemente deseaban aislarse del entorno urbano mediante la imposición de un muro que les permitiera vivir en un ambiente de exclusividad y homogeneidad social (Thuillier, 2005).

Por otro lado, se encuentra la población que se opone al desarrollo de este modelo urbano, pues entra en conflicto de diferentes maneras con su forma de vida al estar fuertemente relacionado con conceptos de privatización, segregación social y fragmentación del espacio.

Aunque la problemática vial y el aumento de la diferenciación socioespacial son solo un par de consecuencias, sirven para denotar los conflictos surgidos debido a la presencia de complejos habitacionales cerrados; y dejan claro el efecto que están provocando en los centros urbanos que adoptaron el modelo, ya que están logrando un cambio importante en el funcionamiento habitual de la ciudad, un fenómeno que es producido por la búsqueda de espacios exclusivos y seguros (Hidalgo, 2004).

Zapopan tiene casos muy puntuales, sobre todo en el tema del conflicto vial, en el que la ciudadanía exige la apertura de las calles que son de uso exclusivo de los residentes del fraccionamiento cerrado. Para ello, se basan en argumentos como que en principio son espacios públicos. Afirman que con su apertura se dará solución a problemas de movilidad y son una alternativa para subsanar la carencia de espacios de recreación que sufren los habitantes del área inmediata.

La realidad es que la problemática va más allá y debe verse con otra óptica. No solo se trata de definir si se abrirán o no estos espacios, sobre todo porque en algunos casos el fraccionamiento que *causa el conflicto* llegó antes

que el resto de la ciudad y es inapropiado atribuirle a este la culpa de la problemática que ahí se origina.

Se trata más bien de un fallo en el proceso de planeación urbana, que permitió la sobreproducción de urbanizaciones cerradas y su aglomeración, así como el desarrollo de equipamientos urbanos, servicios, comercios y otros usos del suelo en zonas que no estaban diseñadas para soportar una carga urbana tan alta.

El primer paso en este camino es regular el crecimiento del fenómeno y evitar la expansión descontrolada del modelo a causa de las libertades que permite la normatividad vigente; sobre todo, porque no se trata de restringir en su totalidad este tipo de proyectos, pero sí de plantear ciertas condiciones bajo las cuales se pueda obtener la autorización requerida: equipamientos mínimos, infraestructura suficiente, superficie y densidad de vivienda adecuadas, concentración de urbanizaciones cerradas en la zona, etcétera.

Un segundo paso consiste en analizar de manera individual cada uno de los casos que existen en Zapopan y en el resto del Área Metropolitana de Guadalajara, puesto que el nivel de impacto territorial que han conseguido las diferentes urbanizaciones cerradas ahí es distinto, según su superficie, localización, conectividad vial, entre otros. Se requiere implementar acciones específicas para dar respuesta a cada caso.

El fraccionamiento cerrado surgió como alternativa para satisfacer algunas necesidades que tenía la población, y logró cumplir su objetivo. Desafortunadamente, su producción descontrolada generó una percepción negativa de este, porque incluso las personas que habían decidido vivir intramuros notaron los perjuicios producidos por la alta concentración de urbanizaciones cerradas.

REFERENCIAS

- Borsdorf, A. (2002). Barrios cerrados en Santiago de Chile, Quito y Lima: tendencias de la segregación socio-espacial en capitales andinas. En L. Cabrales (coord.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (pp. 581-610). Universidad de Guadalajara / Unesco.
- Cabrales, L. (2005). Proceso de metropolización y segregación social tonalteca. En B. Núñez (coord.), *Tonalá, una aproximación a su estudio*. Guadalajara: Colegio de Jalisco.
- Cabrales, L. (2006). Tendencias recientes de las urbanizaciones cerradas y polarización residencial en Guadalajara. En *Segregación social del espacio. Nuevos enfoques y patrones emergentes en México y Chile*. Ciudad de México: PUEC-UNAM.
- Cabrales, L. y Canosa, E. (2002). *Nuevas formas y viejos valores: urbanizaciones cerradas de lujo en Guadalajara*. En L. Cabrales (coord.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (pp. 93-116). Guadalajara: Universidad de Guadalajara / Unesco.
- Camus, M. (2011). Mujeres cotificadas. Etnografía en los fraccionamientos “catrines” de la Guadalajara metropolitana. *La Ventana. Revista de Estudios de Género*, 4(34).
- Camus, M. (2015). *Vivir en el coto. Fraccionamientos cerrados, mujeres y colonialidad*. Guadalajara: Universidad de Guadalajara, Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades.
- Consejo Nacional de Población. (2010). *Índice de marginación por localidad 2010. Colección: Índices Sociodemográficos*. Ciudad de México: Autor.
- Cruz, H., Jiménez, E., Palomar, M., y Corona, J. (2008). La expansión metropolitana de Guadalajara en el municipio de Tlajomulco de Zúñiga (México). *Serie Geográfica*, (14).
- Díaz, V., y Hernández, C. (octubre del 2010). Imaginarios habitacionales de la vivienda de lujo frente a la globalización. El caso de la ciudad de Guadalajara. *ACE: Architecture, City and Environment*, 5(14).

- Díaz, V., y Ortiz, A. (2014). La ciudad y la arquitectura del miedo. Estudio conceptual comparativo entre el fraccionamiento habitacional cerrado de lujo contemporáneo y la bastida medieval. *Revista Nodo* 8(16), 25-41.
- Fernández, S., y Del-Río, J. (2011). Sistemas de información geográfica para el ordenamiento territorial. *Documentos de Gestión Urbana* 1. Recuperado de http://www.mosp.gba.gov.ar/sitios/urbanoter/sig/Manual_SIG_UT.pdf
- Hidalgo, R. (2004). De los pequeños condominios a la ciudad vallada: las urbanizaciones cerradas y la nueva geografía social en Santiago de Chile (1990-2000). *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 30(91).
- Hidalgo, R., Borsdorf, A., Zunino, H., y Álvarez, L. (agosto del 2008). Tipologías de expansión metropolitana en Santiago de Chile: precariópolis estatal y privatópolis inmobiliaria. *Scripta Nova. Revista Electrónica de Ciencias Sociales*, 12(270).
- Hidalgo, R., y Janoschka, M. (2014). La ciudad neoliberal: estímulos de reflexión crítica. En R. Hidalgo y M. Janoschka (coords.), *La ciudad neoliberal. Gentrificación y exclusión en Santiago de Chile, Buenos Aires, Ciudad de México y Madrid* (pp. 7-32). Santiago: Instituto de Geografía de la Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Honorable Ayuntamiento de Zapopan. (2015). *Zapopan, estrategia territorial para la prosperidad urbana 2030*. Zapopan: Autor.
- Ickx, W. (2002). Los fraccionamientos cerrados en la Zona Metropolitana de Guadalajara. En L. Cabrales (coord.), *Latinoamérica: países abiertos, ciudades cerradas* (pp. 117-141), Guadalajara: Universidad de Guadalajara/Unesco.
- Instituto Metropolitano de Planeación del Área Metropolitana de Guadalajara. (2015). *Expansión urbana. Análisis y prospectiva: 1970-2045*. Guadalajara: Editoriales e Industrias Creativas de México.

- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2010). Del derecho al consumo al derecho a la ciudad: contradicciones y convergencias. *Censo de Población y Vivienda, 2010*. Ciudad de México. Recuperado de <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/ccpv/2010/>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2014). Marco Geoestadístico Nacional 2014. Ciudad de México. Recuperado de http://www.inegi.org.mx/geo/contenidos/geoestadistica/m_g_0.aspx
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2015). *Censo de Población y Vivienda, Encuesta Intercensal*. Ciudad de México. Recuperado de <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/i>
- Instituto Nacional de Estadística y Geografía. (2016). Banco de Información Inegi 2016. Ciudad de México. Recuperado de <http://www.beta.inegi.org.mx/app/indicadores/?p=449>
- Janoschka, M. (2002). El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*, 28(85).
- Núñez, B. (2011). *Zapopan, Tonalá y Tlajomulco de Zúñiga: disyuntivas habitacionales de la zona conurbada de Guadalajara*. Guadalajara: Colegio de Jalisco.
- Pfannenstein, B., Anacleto, E., y Sevilla, S. (2016). ¿La ciudad cerrada y exclusiva? El impacto y la expansión territorial de las urbanizaciones cerradas residenciales en el Área Metropolitana de Guadalajara (México). En *Contested Cities Working Paper Serie (IV), International Conference From CONTESTED_CITIES to Global Urban Justice*. Madrid.
- Pfannenstein, B., Anacleto, E., y Sevilla, S. (2017). La ciudad cerrada y su diversificación como reto del Área Metropolitana de Guadalajara, México. *Revista de Geografía Norte Grande*, (68).
- Prada, J. (2011). Privatización del espacio en los nuevos contextos urbanos y socioculturales: El fenómeno de las Gated Communities. *Lurralde: Investigación y espacio*, (34), 219-234.

- Rodríguez, I., y Mollá, M. (2003). *La vivienda en las urbanizaciones cerradas de Puebla y Toluca*. *Scripta Nova Revista Electrónica de Ciencias Sociales*, 7(146).
- Roitman, S. (2004). Urbanizaciones cerradas: estado de la cuestión hoy y propuesta teórica. *Revista de Geografía Norte Grande*, (32), 5-19.
- Roitman, S. (2016). Urbanizaciones cerradas a escala planetaria. *Prospectiva. Revista de Trabajo Social e Intervención Social*, (21).
- Sassen, S. (2012). *Una sociología de la globalización*. Madrid: Katz editores.
- Thuillier, G. (2005). El impacto socio-espacial de las urbanizaciones cerradas: el caso de la Región Metropolitana de Buenos Aires. *EURE. Revista Latinoamericana de Estudios Urbano Regionales*. 31(93).
- Vidal-Koppmann, S. (2014). Diseño urbano y control del espacio. De la ciudad privada a la ciudad blindada. En *XIII Coloquio Internacional de Geocrítica. El Control del Espacio y los Espacios de Control*. Barcelona: Universidad de Barcelona.

