
Las políticas regionales en Ocotlán (siglos XIX y XX)

Adriana Hernández García
Universidad de Guadalajara

Introducción

Los cambios económicos ocurridos a finales del siglo XIX y durante el siglo XX transformaron el paisaje rural en urbano e industrial a partir del impulso de las regiones en México. Los pueblos y sus habitantes se insertaron en las políticas de desarrollo, crecimiento y transformación como símbolos de modernización ante el “atraso” rural. La movilidad de productos y personas por medio del ferrocarril impulsó una reconfiguración social entre el sur, occidente y norte del país a lo largo de la primera mitad del siglo XX. En tanto, la segunda mitad del siglo XX se caracterizó por la instalación de industrias, lo que a su vez generó nuevas necesidades de expansión de los pueblos hasta llegar a configurarse en centros urbanos.

El presente artículo reflexiona acerca de las políticas aplicadas en la región ribereña del lago de Chapala; se concentra en el municipio de Ocotlán debido a que actualmente es el municipio de mayor crecimiento poblacional, industrial y urbano de la Región Ciénega de Jalisco. En el primer apartado se aborda la localización e instalación del ferrocarril a finales del siglo XIX como política pública, la cual generó un crecimiento y reconfiguración de los pueblos ribereños del lago de Chapala, así como del municipio de Ocotlán. La segunda parte se aboca a la regionalización

administrativa en Jalisco, llevada a cabo durante la segunda mitad de los años noventa del siglo xx como política pública de organización intermunicipal y económica de los trece municipios de la Ciénega. En la tercera sección se describe la Zona Metropolitana de Ocotlán (ZMO) y los municipios que la conforman, así como una propuesta de reordenamiento territorial-municipal de desarrollo. En un último apartado se presentan algunas reflexiones y conclusiones del tema.

La instalación del ferrocarril

Ocotlán pertenece a la ribera norte del lago de Chapala y está localizado aproximadamente a 80 km de Guadalajara, Jalisco. A finales del siglo xix los pueblos ribereños del lago mantenían una actividad comercial con los mercados locales y regionales. Por otro lado, el primer ramal del Ferrocarril Central Mexicano que conectó Irapuato con Guadalajara fue instalado el 15 de mayo de 1888, y para principios de 1900 tenía ya en Jalisco una extensión de 548 km; conectaba las vías de Lagos con la de Irapuato-Guadalajara.¹

1. Alberto Santoscoy. "Memorándum Acerca del Estado de Jalisco y especialmente su capital Guadalajara". Alberto Santoscoy. *Obras completas*. T. 1. En homenaje a los delegados de la 2ª Conferencia Panamericana, el año de 1900. Guadalajara: Gobierno de Jalisco, 1984, pp. 424-483.

Imagen 1. Lago de Chapala y pueblos ribereños a inicios del siglo xix



Fuente: Mapa Directorio del Estado de Jalisco. Ilustrado con retratos y anuncios de notables abogados, médicos, ingenieros, dentistas y farmacéuticos de Guadalajara. Biblioteca del Estado de Jalisco.

La comercialización y transporte vía acuática que se daba entre el río Zula, el río Santiago y el lago de Chapala, era importante sobre todo en las poblaciones de los municipios ribereños. Sin embargo, con el ferrocarril se impulsó la comunicación y el comercio regional entre poblaciones, incrementando las actividades pesqueras, agrícolas y ganaderas, además de los recorridos de viajeros. Todos los días llegaban a Ocotlán productores, pescadores y pequeños comerciantes a vender hortalizas, pescado y frutas de la región, y a su vez realizaban compras de telas, huaraches y herramientas agrícolas; todo ello sucedía en el puerto de Ocotlán, mejor conocido como El Atracadero. Dicho puerto estaba conectado con la estación del tren a través de un ramal que era utilizado para llevar la mercancía llegada del lago y mandarla por tren a Guadalajara para su venta.

El ferrocarril impulsó nuevas vías de comunicación y de transporte: se introdujeron nuevas tecnologías con la instalación de oficinas de telégrafos, servicio telefónico, oficinas de correos, tranvías de tracción animal, automóviles, camiones y vapores.² Con ello, el muelle de Ocotlán mantuvo el liderazgo en las actividades comerciales hasta los años treinta, cuando se llevó a cabo la ampliación de la red de carreteras. De la misma forma en que el ferrocarril modificó las comunicaciones y transporte de la región, la introducción de camiones agilizó el traslado de mercancías.

Pocos años después de haber llegado el ferrocarril a Ocotlán se constataron las ventajas que trajo a las poblaciones ribereñas de Chapala. Otros poblados como Atotonilco el Alto, conocido como El Jardín de Jalisco desde el siglo XIX debido a la abundancia productiva de una gran diversidad de cítricos y legumbres, aún mantenían un sistema de traslado de productos por medio de recuas de mulas a los mercados del norte del país en ciudades como Zacatecas, Chihuahua, Ciudad Juárez y algunas de Estados Unidos. Por ello, después de una serie de gestiones que buscaban

2. Emilio Morán. *La ecología humana de los pueblos de la Amazonia*. México: FCE, 1990.

establecer una estación del ferrocarril, el 25 de mayo de 1907 la Legislatura aprobó el contrato celebrado entre el gobernador del estado, Miguel Ahumada, y el licenciado Salvador M. Cancino, apoderado de la Compañía del Ferrocarril Central Mexicano. Así se emitió el decreto 1222 para la construcción del ramal Ocotlán-Atotonilco.³

Ocotlán en la regionalización administrativa

El proceso planificador en Jalisco se promovió desde el año 1961, cuando se realizaron diversos estudios con la intención de promover una zona suburbana de Guadalajara que respondiera a la búsqueda del equilibrio en el desarrollo industrial del país.⁴ De esta manera, durante el gobierno de Juan Gil Preciado (1958-1964) se apoyó la creación del Corredor Industrial Guadalajara-La Barca, con la finalidad atraer inversionistas foráneos mediante estímulos fiscales y construcción de carreteras.⁵

Una política implementada con mayor éxito fue el Corredor Industrial de Jalisco (CIJ); el gobierno de este estado le apostó a la descentralización de la Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG), y para ello convirtió al municipio de El Salto en una de sus áreas más industrializadas.⁶

Durante la década de los ochenta, el modelo económico de industrialización enfocado en la sustitución de importaciones se reemplazó por el de una industrialización orientada a la exportación (IOE), concentrado en la producción industrial y el crecimiento económico, mismo que en términos generales pretendía incrementar los ingresos de empresas y trabajadores.⁷ Este modelo fue aplicándose de manera paulatina en el territorio nacional, lo que implicó reformas legales y económicas que impactaron de una forma u otra, como la privatización de las empresas públicas, un enfoque de las regiones hacia el desarrollo económico, el crecimiento urbano y la industrialización.

3. Juan Pablo Torres P. "Camina trencito que a Atotonilco voy". *Centenario de la llegada del ferrocarril a Atotonilco el alto, Jalisco*. Ocotlán: Litteris Editores-Gobierno municipal de Atotonilco el Alto, 2007.
4. Cecilia Lezama. *Percepción del riesgo y comportamiento ambiental en la industria*. Guadalajara: El Colegio de Jalisco-Coecytjal-CIESAS, 2004.
5. Raquel E. Partida. "Uso y extracción del agua en la industria electrónica en el Corredor Industrial de Jalisco". Brigitte Boehm et al. *Los estudios del agua en la Cuenca Lerma-Chapala-Santiago*. Zamora: El Colegio de Michoacán-CUCSH, Universidad de Guadalajara, 2002.
6. *Idem*.
7. Juan Manuel Durán y Raquel Partida. "Empresas y contaminación ambiental. El caso del corredor industrial de Jalisco". *Revista de Ciencias Sociales*. Guadalajara, Universidad de Guadalajara, núm. 13, mayo-agosto de 1990.

8. Carlos E. Barba y Fernando Pozos. *Paradojas de Jalisco y sus regiones. Bases para su desarrollo*. Guadalajara: CUCSH, Universidad de Guadalajara, 2000.

Mediante el modelo IOE de las últimas décadas, en Jalisco se proyectó el crecimiento económico hacia la industrialización, sobre todo en la ZMG, lo cual derivó en la regionalización administrativa acaecida en los años noventa. La nueva reestructuración territorial en Jalisco tuvo su origen en el Plan Estatal de Desarrollo Jalisco 1995-2001, que fungió como la base para el diseño de la política social del estado durante ese sexenio y que no había sido modificada hasta poco tiempo atrás.

Los principales fundamentos del Plan Estatal de Desarrollo en Jalisco iban en pos de lograr una mayor equidad social mediante la observación de la situación socioeconómica de la entidad en una escala menor a la entidad, así como por medio del análisis de las políticas territoriales y sus rendimientos regionales; ello serviría para realizar diagnósticos y para diseñar o modificar políticas y programas públicos. Para 1997 el territorio estatal estaba configurado en doce regiones y una subregión con fines administrativos, de planeación y de coordinación intermunicipal.⁸

Una de ellas es la Región Ciénega, conformada desde entonces por los municipios de Atotonilco el Alto, Ayotlán, La Barca, Chapala, Degollado, Jamay, Jocotepec, Ocotlán, Poncitlán, Tizapán el Alto, Tototlán, Tuxcueca y Zapotlán del Rey. Tales políticas de regionalización administrativa de la Ciénega transformaron un conjunto de municipios heterogéneos en un aglomerado administrativo que ha mantenido hasta el día de hoy grandes diferencias culturales e identitarias; además, reforzaron una serie de procesos económicos, como la producción agroindustrial lechera, tequilera, mueblera, etcétera.

Los programas de desarrollo fortalecieron el crecimiento desigual entre los trece municipios de dicha región: mientras Ocotlán, Atotonilco el Alto y Poncitlán crecieron en urbanización e industrialización; Jamay, Zapotlán del Rey, Tototlán, Tizapán el alto, Tuxcueca, entre otros, mantienen patrones productivos agrícolas.

Las políticas de regionalización vinieron a consolidar la política de gobiernos federales y estatales

para fomentar la modernización urbana e industrial, que no incluye el desarrollo del campo mexicano ni la superación de las condiciones de pobreza de los habitantes rurales del país. Palerm lo señala de la siguiente manera:

Los proyectos regionales han servido, principalmente, para reforzar la estructura económica, social y política del país, y no para ayudar a modificarla. Este resultado se ha conseguido, particularmente, formando enclaves urbano-industriales en el campo y favoreciendo el desarrollo de la empresa capitalista privada.⁹

La escasa evaluación acerca de los límites de este proceso por parte de los gobiernos de los tres niveles llevó al desarrollo de las nuevas políticas de metropolización, mismas que abordaremos en el siguiente apartado; a ello hay que agregar su insuficiencia y que no han cumplido con sus objetivos privilegiando procesos externos y no la consolidación de procesos regionales.

Las nuevas políticas de reconfiguración urbana

A finales del siglo xx las políticas de los tres órdenes de gobierno comenzaron a promover la creación de áreas metropolitanas como nuevos territorios político-administrativos que favorecieran el desarrollo equilibrado de los municipios involucrados, desde los aspectos económicos, sociales y culturales, hasta los ambientales, entre otros.¹⁰

En abril de 2010, autoridades de los ayuntamientos de Ocotlán, Poncitlán y Jamay (2009-2012) enviaron la propuesta de decreto de Zona Metropolitana al Congreso del estado, la cual fue aceptada ese mismo año. Sin embargo, la conformación territorial y demográfica de una zona metropolitana se construye por diversas interacciones que van más allá del desarrollo económico de los municipios que la integran.

9. Ángel Palerm. "Ensayo de crítica al desarrollo regional en México". David Barkin. *Los beneficiarios del desarrollo regional*. México: SEP, 1972 (Septsetentas), p. 62.

10. Según la Ley de Coordinación Metropolitana las áreas o regiones metropolitanas se integrarán mediante la firma de un convenio por los municipios que desean conformarla y coordinarse, los cuales estarán representados por el presidente, síndico y secretario municipales, así como por el Gobierno del estado.

En total, la ZMO tiene una superficie de 1 088 km² y una densidad media urbana de 141 habitantes por kilómetro cuadrado y 154 380 habitantes.

El decreto de Zona Metropolitana del año 2010 vino a formalizar en términos jurídicos los procesos de urbanización que la Secretaría de Desarrollo Social (Sedesol), el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI) y la Comisión Nacional de Población (Conapo), habían determinado hacía tiempo respecto del modelo territorial y de desarrollo que debían conformar estos tres municipios.

En el proceso de designación de presupuesto para las zonas metropolitanas, llevadas a cabo en los programas y planes del gobierno federal y estatal durante el sexenio 2006-2012, se promovieron mayores presupuestos de infraestructura de fondos federales para proyectos que impulsaran el desarrollo de éstas. Al respecto, la diputada Olga Araceli Gómez Flores señaló la importancia de crear la zona metropolitana para realizar actividades conjuntas que fomenten la evolución económica y social del área.¹¹ En opiniones vertidas por autoridades municipales de la administración 2009-2012 de los tres municipios, se señalaba que para ellos la importancia de la creación de la Zona Metropolitana radicaba en la intención y ventaja de obtener un mayor presupuesto, así como en el acceso a fondos federales; mientras, el secretario del Ayuntamiento de Ocotlán (2010-2012) comentaba la importancia de conformar territorialmente una zona fuerte que respondiera a los retos económicos, sociales y ambientales en que se encontraban los tres municipios.¹²

La creación de la ZMO inició una reorganización territorial, lo que implica una clara tendencia a privilegiar los procesos urbanos e industriales en la ciudad central de Ocotlán. En cambio, los municipios de Jamay y Poncitlán deberán generar cambios mayores para poder equilibrar su crecimiento y desarrollo.

Como ya se dijo, la ZMO posee una amplia superficie; sin embargo, el municipio de Ocotlán en

11. Roberto López. “Bases conceptuales y técnicas para la delimitación de zonas metropolitanas en México”. *Notas. Revista de información y análisis*. México, INEGI, núm. 22, 2003, pp. 53-63.

12. Entrevista a Paulo Gabriel Hernández Hernández, realizada por Adriana Hernández García. Ocotlán, Jalisco, 18 de mayo del 2011.

comparación con los otros dos, experimenta un gran crecimiento urbano de su territorio (véase tabla 1). Esta situación puede generar que el desarrollo urbano e industrial se promueva ahora hacia los otros dos municipios.

Tabla 1. Habitantes, superficie y densidad urbana de la ZMO

Municipio	Población 2005	Superficie (km ²)	Densidad urbana
Ocotlán	89 340	242	238 h/km ²
Poncitlán	43 817	672	54 h/km ²
Jamay*	21 223	174	96 h/km ²
ZMO	154 380	1 088	141 h/km ²

*Este municipio no se encuentra en el estudio de Conapo, INEGI y Sedesol.

Fuente: "Iniciativa de Decreto que aprueba la Declaratoria del **Área Metropolitana de Ocotlán**, integrada por los municipios de Ocotlán, Poncitlán y Jamay". Congreso del Estado de Jalisco, LIX Legislatura (<http://www.congreso.jalisco.gob.mx>), 5 de septiembre del 2010.

La distancia que existe entre las zonas metropolitanas de Guadalajara y Ocotlán es de aproximadamente 40 km, sin embargo, la interacción histórica entre ambas zonas ha sido cercana en muchos sentidos. En un posible escenario futuro ambas zonas metropolitanas van a encontrarse debido a los procesos de urbanización, instalación industrial y densidad poblacional. Respecto de las condiciones de ambas, la capacidad de integración de los municipios intermedios será difícil por el proceso de conurbación que se ha presentado.

La ZMO podría encargarse de sanear sus propias condiciones ambientales o cederle dicha tarea a la ZMG. Además del desarrollo económico existen otros aspectos a estudiar en las zonas metropolitanas, tales como el crecimiento poblacional, la integración de los distintos actores que las conforman (no sólo los industriales o urbanos), el índice de desarrollo humano, los servicios, los impactos ambientales en aguas superficiales y subterráneas, suelos, aire, entre otros aspectos.

En octubre de 2012 el Ayuntamiento de Jamay inició las gestiones para promover al municipio como

un Pueblo Mágico, programa mediante el cual la Secretaría de Turismo federal en conjunto con diversas instancias gubernamentales reconocen los lugares que protegen y guardan su riqueza cultural. Tal programa cuenta con un comité encargado de visitar y evaluar los municipios; algunas autoridades de Jamay ya están en contacto con los encargados de éste para que realicen la primera visita y den su veredicto.

Tal vez la actual administración del municipio de Jamay, iniciada a finales del 2012, desconoce que forma parte de la ZMO; ello explica lo contradictorio de su propuesta: convertirse en un Pueblo Mágico o promover el desarrollo urbano en su territorio.

Conclusiones

El municipio de Ocotlán se proyectó como centro comercial desde finales del siglo XIX, en tanto que el resto de municipios ribereños del lago de Chapala se convirtieron en zonas productoras para las ciudades de Guadalajara, Distrito Federal y León, principalmente.

A lo largo del siglo XX se puede apreciar el impulso que las políticas de desarrollo dieron a los municipios ribereños, después a la Región Ciénega y en la actualidad a la Zona Metropolitana de Ocotlán.

A través de los diferentes modelos de ordenamiento y reestructuración del territorio implementados por los organismos gubernamentales de Jalisco, la regionalización administrativa llevada a cabo durante los años noventa y la creación de las zonas metropolitanas dieron pauta para comprender la propuesta aplicada en sociedades rurales.

La regionalización administrativa impulsó el desarrollo de centros urbanos y agroempresas en diversos municipios de la Región Ciénega. Por otra parte, los municipios que se encontraban con mayores atrasos tecnológicos han prosperado poco por causa de la regionalización. Un aspecto de vital importancia es la degradación ambiental que se ha generado en los ríos, cuencas, suelos y aire de esta región. En cuanto

a los sectores menos privilegiados, como los pueblos de Mezcala y San Pedro Itzican, cabe mencionar que sus condiciones son frágiles por su incorporación al desarrollo impuesta por autoridades externas, lo que los orilla a la defensa de su territorio por las consecuencias que esto genera.

Los estudios respecto de las conformaciones urbanas realizados por organismos como Coepo, INEGI y la Secretaría de Economía, han constituido un nuevo paradigma para el desarrollo de zonas regionales en todo el país. No obstante, estos territorios se encuentran habitados por sociedades regionales con historias comunes, algunos con patrones económicos forjados desde hace quinientos años, que al encontrarse con modelos externos se enfrentan a revoluciones internas donde territorio, población y recursos naturales adquieren nuevos valores.

El municipio de Ocotlán se ha convertido en un centro de actividades económicas en constante consolidación, lo que le ha permitido ser el eje de las políticas en la ZMO, a la vez que mantener una relación estrecha con la ZMG gracias a la cercanía de sus zonas de influencia económica, social, ambiental y cultural.