

*TRANSFORMACIONES EN LOS EJES VIALES NODALES DE
GUADALAJARA, JALISCO (MÉXICO):
UN BENEFICIO PARTICULARISTA*

*TRANSFORMATIONS IN THE NODAL ROAD AXES OF GUADALAJARA,
JALISCO (MEXICO): A PARTICULARIST BENEFIT*

Bogar Escobar Hernández*
Angélica Valadez Marahdez**

Tipo de documento: ensayo académico

Fecha de ingreso: 16/10/2025 • Fecha de aceptación: 22/04/2026

RESUMEN

En este artículo se analiza críticamente la transformación de los principales ejes viales de la ciudad de Guadalajara durante el periodo comprendido entre la segunda y la novena década del siglo XX, con el fin de determinar en qué medida dichos procesos responden a un modelo de urbanización neoliberal y sus implicaciones en la configuración urbana, social, económica y patrimonial. Se adopta un enfoque cualitativo de carácter histórico-interpretativo, sustentado en la revisión documental de fuentes históricas y hemerográficas. Se demuestra que las intervenciones viales fueron justificadas mediante discursos de beneficio colectivo y modernización urbana. Sin embargo, sus resultados favorecieron principalmente a promotores, actores económicos y responsables de la obra pública. Se concluye que estas transformaciones contribuyeron a consolidar un modelo urbano excluyente. Además, dicho modelo generó afectaciones sociales, ambientales y patrimoniales significativas.

Palabras clave: México, ejes viales, obra pública, transformación, efectos adversos

* Universidad de Guadalajara, Guadalajara, México.
<https://orcid.org/0000-0003-1568-7135>
abesma71@hotmail.com

** Universidad de Guadalajara, Guadalajara, México.
<https://orcid.org/0000-0003-4232-740X>
avama9@gmail.com

ABSTRACT

This article critically analyzes the transformation of the main road corridors in the city of Guadalajara during the period spanning from the 1920s to the 1990s, with the aim of determining the extent to which these processes reflect a neoliberal urbanization model and their implications for the city's urban, social, economic, and patrimonial configuration.

A qualitative, historical-interpretative approach is adopted, based on a documentary review of historical and hemerographic sources. The study demonstrates that road interventions were justified through discourses of collective benefit and urban modernization. However, their outcomes primarily favored developers, economic actors, and those responsible for public works. It is concluded that these transformations contributed to the consolidation of an exclusionary urban model. Furthermore, this model generated significant social, environmental, and patrimonial impacts.

Keywords: Mexico, road axes, public work, transformation, adverse effects

1. INTRODUCCIÓN

“Las acciones del Estado para ordenar físicamente la ciudad, reducir las distancias sociales y obtener un equilibrio económico y social deben asegurar la existencia de las infraestructuras destinadas a satisfacer las necesidades de esa colectividad (redes viales, redes tecnológicas, acueductos, hospitales, escuelas, cárceles, cuarteles, etc.) y las repercusiones de tales obras en el uso y disfrute del espacio público” (Delgado, 2009, p. 248).

La acción antrópica, caracterizada por el dominio de todo lo existente en el globo terráqueo, ha modificado el entorno vital desde los inicios de la especie humana, teniendo como propósito asegurar la alimentación, la habitación y la vestimenta, necesidades indispensables para la subsistencia del ser humano. De ahí que la influencia antropogénica sobre la superficie terrestre sea tan evidente, incluso, observada desde las imágenes satelitales, en las cuales han quedado registradas las “manchas urbanas” de las grandes metrópolis que conforman el planeta tierra.

Sin embargo, las transformaciones geográficas ocasionadas por la intervención

antrópica han tenido un impacto no deseable sobre el entorno social y ambiental. Debido a que el factor motriz de tales cambios estructurales está muy alejado del propósito de sobrevivencia de la especie, al perseguir intereses particulares sustentados en los principios económicos del libre mercado, la competencia industrial y el consumismo, una dinámica predominante a nivel mundial, nacional y local, en razón de que “la inversión pública en infraestructuras (carreteras, aeropuertos, puentes, puentes, ferrocarriles, telecomunicaciones, etc.) constituyen un soporte básico para estimular el crecimiento económico de un país, al ser la base sobre la que se apoyan las diversas actividades privadas y estatales que posibilitan la existencia de mercados más eficientes” (Cerdeña, 2012, p. 3).

Por lo anterior, en el presente estudio se pretende poner de manifiesto los beneficios particulares derivados de los cambios infraestructurales en las principales arterias que dividen la ciudad de Guadalajara, capital de estado de Jalisco, analizando para ese fin, ejemplos de obras públicas efectuadas en tres de sus avenidas centrales, a saber, el eje integrado por la avenida Francisco Javier Mina-Juárez-Ignacio L. Vallarta, la calzada Independencia

Norte-Sur y la avenida Fray Antonio Alcalde-16 de Septiembre.¹

Al respecto, cabe indicar que fue en el curso del pasado siglo XX cuando se construyó la mayor parte de la infraestructura vial de las mencionadas arterias, en donde la plancha asfáltica construida a partir de dichos ejes viales permitió mejorar la comunicación entre el centro y las periferias, el oriente con el poniente, así como también el norte y el sur, consolidando la expansión paulatina de la denominada Zona Metropolitana de Guadalajara (ZMG), la cual actualmente está conformada por los municipios de El Salto, Guadalajara, Ixtlahuacán de los Membrillos, Juanacatlán, San Pedro Tlaquepaque, Tlajomulco de Zúñiga, Tonalá, Zapopan y Zapotlanejo (Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara —IMEPLAN—, s.f.).

Por otro lado, es de resaltar que la pavimentación de las arterias en consideración, como toda intervención infraestructural, provocó cambios severos en las edificaciones previamente instaladas, lo que derivó, a su vez, en la disminución de la calidad de vida de los habitantes de las áreas intervenidas. Un hecho reflejado en la reducción de la extensión habitacional, el debilitamiento de la interacción social, la alteración del paisaje urbano, y el incremento de los niveles de polución aérea y auditiva debido a la intensificación del tráfico vehicular, solo por mencionar algunos de los efectos negativos que contradijeron el discurso oficial sintetizado en el “desarrollo” urbano. Específicamente, las obras que provocaron algunas de las consecuencias mencionadas, fueron el entubamiento del río San Juan de Dios; la demolición de la penitenciaría de Escobedo —misma que tuvo por objeto prolongar el eje vial Javier Mina-Juárez a través de su conexión con la avenida Vallarta—; así como la creación de la Línea Dos del Tren Eléctrico Urbano.

Cabe indicar en términos del contexto histórico en el que tuvieron lugar las obras enunciadas, que el crecimiento poblacional de las urbes derivado del fenómeno migratorio procedente del ámbito rural fue particularmente intenso durante el siglo pasado, desencadenando “la apertura y ampliación de un gran número de calles, donde se demolieron un cuantioso número de edificaciones histórico-patrimoniales... con la justificación de tomar medidas de reestructura vial y dar una mayor fluidez a la ciudad” (Rivera y Orozco, 2009, p. 853). No obstante, tales “reestructuraciones” se han continuado realizando en la ciudad a través de una serie de proyectos, cuya utilidad social ha sido muy cuestionada, tal es el caso, por ejemplo, de la infraestructura destinada a las Villas Panamericanas, para la cual se destinó —como fue ampliamente divulgado por los medios de comunicación—, una cantidad considerable de recursos públicos.

Así pues, si bien, las obras infraestructurales efectuadas en las vialidades mencionadas constituyen tan solo un micro estudio de casos, estas son suficientes para dimensionar los efectos perniciosos a nivel social, económico y cultural, provocados por los procesos de alteración urbanística impulsados en aras de un discurso de modernidad. En esa línea de ideas, cabe mencionar que, a partir de los últimos años de la década de los treinta del siglo XX, en la capital tapatía se comienza a registrar un fenómeno expansionista de proporción significativa (Rivera y Orozco, 2009). Una dinámica que se mantiene hasta la actualidad con la consecuente modificación sucesiva del entorno urbano.

Fue relevante la permanencia en el poder del Partido Revolucionario Institucional (PRI) durante la mayor parte del siglo pasado, al permitir ello que los proyectos ejecutados en las tres avenidas citadas correspondieran a lo que puede denominarse como intervenciones de continuidad, en razón de que los protagonistas que encauzaron las ampliaciones y conexiones viales hechas en las mismas compartían la misma afiliación priista, fenómeno contrario a la alternancia partidista que se ha

1 Esta nomenclatura se tomó de las laminillas colocadas en la parte superior de algunas esquinas de las vialidades consideradas como estudios de casos. En lo sucesivo, se acortará dicha designación inicial por cuestiones pragmáticas.

manifestado en las últimas décadas, provocando la sucesión de obras de infraestructura que no han respondido a intervenciones de continuidad, sino a distintas iniciativas promovidas por los grupos en turno en el poder.

Al respecto, es remarcable el hecho de que, independientemente de si se perpetúa o no un partido en el poder, eventualmente, quienes han ocupado los cargos principales en la administración gubernamental se han beneficiado en lo particular mediante la generación de obras públicas, conjuntamente con las empresas encargadas de su construcción, aunque en el discurso se haya pretendido avalar dichas iniciativas sobre un aparente provecho colectivo. Haciendo de la transformación del territorio un medio de consolidación de utilidades unilaterales, quedando la conveniencia de la población relegada a una posición secundaria o marginal, con la consecuente afectación para el ciudadano promedio, el que no goza de grandes influencias políticas ni de amplios recursos económicos. Una dinámica social que pone de relieve el hecho de que el ámbito geográfico es un escenario sumamente apto para el análisis de la acción antrópica ejercida por los grupos dominantes, quienes, mediante su posición de autoridad en las dependencias públicas relacionadas con la gestión de las obras públicas ciudadanas, han aprovechado todas las atribuciones legales necesarias para proponer —y de ser necesario imponer— los proyectos urbanísticos que convengan a sus intereses. Justo como ha ocurrido en la modificación de la infraestructura presente en los principales ejes viales de la capital jalisciense.

Por tanto, es factible enunciar que las transformaciones urbanas, además de los efectos a largo plazo ya mencionados, en relación al entorno social y ecológico, producen afectaciones inmediatas en el patrimonio material de algunos sectores de la población, generalmente, de aquellos ubicados en los estratos inferiores de la organización social, mientras que, por el contrario, quienes se ubican en las esferas superiores han podido incrementar su capital al beneficiarse de las obras de creación o modificación de la infraestructura de la ciudad,

la cual se ha financiado mayoritariamente con recursos públicos. En oposición, el limitado patrimonio del pueblo llano, obtenido las más de las veces, a través de años o décadas de esfuerzo y sacrificio, es inmolado sobre el altar de un pretendido desarrollo colectivo.

Cada administración gubernativa, ya sea a nivel nacional, estatal o municipal, se ha enfocado en promover ciertos rubros con relación a la obra pública. Así, durante el siglo pasado en la ciudad de Guadalajara los esfuerzos se concentraron en ampliar y pavimentar las calles con la finalidad de mejorar la movilidad urbana. Mientras que, en el periodo actual, la edificación de vivienda ha sido uno de los medios principales para la producción de considerables utilidades económicas, si bien con una diferencia notable de calidad entre un siglo a otro, consignándose que las obras públicas efectuadas en el curso del siglo XX fueron de mejor calidad que las concretadas en lo que va del actual. Con todo, el denominador común en el tema de la infraestructura enfocada a la movilidad ha sido que, aunque el discurso oficial ha manifestado su interés en atender dicha necesidad social, las aparentes soluciones a la misma no han solventado la saturación vehicular urbana y han generado más problemáticas de las que pretendían resolver, ya sea por la falta de funcionalidad de las obras o porque estas se hicieron con materiales deficientes, una situación rápidamente evidenciada y cotidianamente confirmada.

2. PERSPECTIVA TEÓRICA

Uno de los planteamientos teóricos nodales del presente artículo será la propuesta de Harvey (2019), quien sugiere la tesis de Marx sobre la “acumulación de capital” (p. 4), el cual conlleva a trasladar los excedentes de los recursos económicos a proyectos de “infraestructuras físicas y sociales a largo plazo (en redes de transporte y comunicaciones, educación e investigación, por ejemplo)” (p. 5), con la finalidad de crear una dinámica propicia para la generación de más capital y de fuerza de trabajo. En esencia, se trata de la dinámica del consumo capitalista, inmersa en una

tendencia donde “el capital, por naturaleza, crea ambientes físicos a su imagen y semejanza únicamente para destruirlos más adelante, cuando busque expansiones geográficas y des-ubicaciones temporales, tratando de solucionar las crisis de sobreacumulación que lo afectan cíclicamente” (pp. 9-10). Por su parte, Lefebvre (1967, como se citó en Molano, 2016) coincidía en que las transformaciones del espacio urbano son implementadas con el fin de impulsar la mercantilización y, añadió, la segregación espacial entre grupos de población.

En el ámbito específico de la infraestructura construida en algunos de los principales ejes viales de Guadalajara, se observa el manejo de un discurso gubernamental mediante el que se intenta justificar la realización de determinadas obras a partir de un aparente beneficio colectivo, mismo que, en la práctica, se vio restringido a los gestores gubernamentales y a las empresas constructoras, lo que puede ser interpretable como una suerte de esquizofrenia social en la medida que se han hecho ofrecimientos de mejora en la infraestructura urbana, y por ende, en la calidad de vida de la ciudadanía, que finalmente no se han visto confirmados en los hechos, al implicar obras constructivas que han producido impactos negativos tanto en el aspecto humano como en la esfera ambiental.

Una situación propiciada por el ejercicio de un tipo muy definido de poder, el operante “sobre la vida cotidiana inmediata” (Foucault, 1988, p. 7). En cierto modo, se trata de la reiteración del juego de fuerzas históricamente manifiestas en las relaciones antrópicas, desde las cuales, quien puede más se impone sobre el que puede menos, una dinámica que es posibilitada por el respaldo legal adjudicado a la autoridad institucionalmente constituida. Ello responde, como lo plantea Weber, al hecho de que “el Estado es la única fuente del «derecho» a la violencia” (1979, p. 84). Una violencia principalmente ejercida cuando se trata de una obra pública de grandes dimensiones, debido a que, a superior magnitud infraestructural, mayores estipendios políticos o económicos se obtienen. Para ese efecto, los promotores de

las grandes obras de infraestructura intentan valerse en lo posible de los medios de comunicación masivos para adquirir el respaldo de la opinión pública, esgrimiendo el argumento del bienestar común y omitiendo hacer mención de las afectaciones colaterales implicadas en la realización de una infraestructura que saben impactará al ser humano y a su entorno. Todo ello, a partir de un proceso de urbanización generado de manera unilateral y vertical.

3. EL ENFOQUE METODOLÓGICO

Este estudio se enmarca en un enfoque cualitativo de carácter histórico-interpretativo, orientado al análisis crítico de la transformación de los principales ejes viales urbanos durante un periodo comprendido entre la segunda y la novena década del siglo XX. El objeto de estudio se delimita en torno a las principales arterias que dividen la ciudad de Guadalajara, capital de estado de Jalisco, en sus tres avenidas centrales: el eje integrado por la avenida Francisco Javier Mina-Juárez-Ignacio L. Vallarta, la calzada Independencia Norte-Sur y la avenida Fray Antonio Alcalde-16 de Septiembre, seleccionados por su relevancia en los procesos de reconfiguración urbana y comercial, a fin de determinar en qué medida las mismas han respondido a una propuesta de “urbanización neoliberal”, impulsora de un modelo de desarrollo urbano en donde se ha priorizado el gran comercio y los servicios, manteniendo al margen los espacios destinados a la producción agrícola, con el subsecuente exceso de infraestructura urbana (Soto-Cortés, 2015). Lo anterior, no implica que no se hayan generado ventajas en el tema de la movilidad, tanto durante el pasado siglo XX como en parte del presente, principalmente por medio del allanamiento de los accesos viales que en este artículo estarán incorporados en el análisis, mismos que representaron la interconexión urbana entre los puntos cardinales de la ciudad de Guadalajara, asimismo de contribuir a la expansión comercial de la metrópoli.

La investigación se sustenta en una revisión documental sistemática de fuentes históricas en la que se incluyen libros y revistas académicas, periódicos y páginas Web.

Mismas que fueron seleccionadas según criterios de pertinencia temporal y temática. El análisis se desarrolla mediante una estrategia narrativa-interpretativa, que permite reconstruir y analizar los procesos urbanos a partir de categorías como urbanización neoliberal, expansión comercial, transformación del espacio público, enmarcadas en una perspectiva de estudios urbanos críticos.

Además, con objeto de renovar la dinámica de suministro y consumo de bienes y servicios, se impulsaron en la ciudad varios núcleos mercantiles mediante la edificación de centros comerciales y el establecimiento de supermercados de capital nacional e internacional. Un proceso que será estudiado a partir del examen de las ampliaciones viales, las cuales efectuaron, como se ha mencionado previamente, la conexión oriente-centro-poniente y norte-sur. Se evaluarán, además, las implicaciones sobre la pérdida de los elementos patrimoniales y arquitectónicos previamente existentes a la realización de las obras de construcción, así como los cambios sociales, culturales y económicos generados por las mismas, como parte de la dinámica de modificación sucesiva del territorio, impulsada por un esquema desarrollista que no termina de conseguirse del todo.

En compendio, es palmario que el objeto de estudio propuesto requiere una perspectiva holista que permita dilucidar “el sentido profundo de las cosas” (González, 2007, p. 339), ya que implica el escrutinio de una multiplicidad de aspectos de la vida en colectivo directa o indirectamente conectados, lo que ameritará una revisión diacrónica con el fin de discernir el origen de un estado de cosas contemporáneo, en donde los ejes viales fundamentales de Guadalajara constituyen un reflejo fidedigno y contundente de las relaciones asimétricas de poder gestadas en la obra pública de esta especie, en donde se hace manifiesto que el territorio urbano se ha modelado y remodelado a voluntad de una minoría hegemónica.

4. EL EJE ORIENTE-CENTRO-PONIENTE

Esta espacialidad vial se encuentra conformada por las avenidas Javier Mina, Juárez y Vallarta, la cual, según su nomenclatura, conforma una trayectoria en sentido oriente-centro-poniente, aunque en lo cronológico, inicialmente se hicieron obras que impactaron la fisonomía vial en Juárez, enseguida en Javier Mina y, finalmente, sobre Vallarta.

La primera arteria aludida, tuvo una cobertura asfáltica en la década de los cincuenta (Consejo de Colaboración Municipal, s.f.), aunque, durante el primer lustro de la década de los noventa, dicha operación fue reemplazada por otro revestimiento asociado a las obras correspondientes a la edificación de la segunda línea del Tren Eléctrico Urbano (Hernández, 2020). A propósito de esta última implementación de transporte colectivo subterráneo, cabe destacar que, de acuerdo con la información hemerográfica consultada en *El Informador*, durante el periodo comprendido entre 1992 y 1994, su ejecución provocó la reducción de espacios habitacionales emplazados sobre la avenida Javier Mina. Situación que originó la indemnización de las familias residentes de la zona. Además, durante la edificación de dicha obra se presentaron una serie de afectaciones de diversa índole, como fueron: la expropiación parcial o total de viviendas, la disminución de la actividad mercantil, el desabasto de agua, la complicación de la circulación vial, el impacto ecológico, e incluso, se planteó la posibilidad de que la misma obra pública fuera la causa de las explosiones registradas el 22 de abril de 1992 en el Sector Libertad, acontecimiento que cobró numerosas vidas humanas, y respecto al cual se mencionó que el azolvamiento existente en el sifón del Tren Ligero provocó la acumulación del combustible, principalmente en las calles Manuel Doblado y Javier Mina, lo que elevó en ellas la explosividad al 100% (Evacuaron 7,200 personas del SL, 2 de octubre de 1992).

Por otro lado, también se verificaron decesos de obreros acaecidos por accidentes en las labores de la construcción de la Línea 2 del Tren Ligero (Murió un albañil en un accidente laboral, 18 de diciembre de 1992). No obstante,

todos los eventos negativos propiciados por dicha obra se intentaron justificar con el discurso oficial del bien común, en este caso, el de mejorar las condiciones del desplazamiento poblacional.

Pero, lo que resulta patente, es que en la medida en que han surgido proyectos que han modificado el entorno urbano, la calidad de vida de los habitantes de Guadalajara ha mercado. Ello, inducido por la influencia ejercida del sistema capitalista, al ser factible prever que el motivo no revelado de la implementación de un sistema de tránsito de pasajeros destinado a brindar su servicio a los residentes de la zona oriente de la ciudad, caracterizados por su menor nivel de ingreso económico, facilitó el traslado de su fuerza laboral a los centros de empleo ofertados por las clases privilegiadas. En un contexto laboral en donde el salario que se destina al trabajador es, la mayor de las veces, exiguuo, además de que su estipendio es finalmente absorbido por los grandes capitales locales y globales, derivado de las prácticas consumistas alentadas por los distintos medios de comunicación y la carencia de una cultura del ahorro.

En lo que respecta a la avenida Juárez, con la que inicia el segundo tramo del eje vial analizado en este primer apartado, cabe referir que su ampliación, a 25 metros, se inició con las gestiones correspondientes para la expropiación de fincas en 1947, una iniciativa llevada a término hasta el año siguiente (Sánchez, 2008), lo que implicó la demolición de zonas residenciales, el desplazamiento del edificio de la compañía Telefónica y Telegráfica Mexicana, popularmente identificado como Teléfonos de México y la pérdida del frontispicio del convento Del Carmen (Villaseñor y Villaseñor, 2000), solo por citar algunas de las modificaciones estructurales derivadas de dicha obra.

Es de denotar que el patrimonio habitacional desaparecido sobre la arteria que toma el nombre del principal autor de La Reforma, pertenecía a familias con mayores recursos económicos, en contraste con las asentadas en la arteria de Javier Mina. Con todo y ello, ambos sectores de la población experimentaron considerables afectaciones en sus bienes

inmuebles debido a la obra pública efectuada, prevaleciendo la aplicación de una resolución gubernamental amparada discursivamente bajo la noción del interés colectivo, aunque el mismo no se verificara en los hechos al confrontarse con el perjuicio experimentado por el ciudadano destinado al rol de actor receptor de la acción expropiatoria ejecutada desde el aparato del Estado.

En relación con el pago de las indemnizaciones destinadas a los afectados por la demolición de fincas, cabe referir un matiz, ya que, en la búsqueda hemerográfica realizada en el diario *El Informador*, no se localizaron datos sobre las cantidades asignadas al pago de compensaciones a los residentes de la avenida Javier Mina. Por el contrario, sí se obtuvieron algunas cifras sobre el monto destinado a cubrir dichas indemnizaciones a los propietarios de las fincas céntricas situadas sobre el eje vial de Juárez, situación que permite intuir las cantidades modestas pagadas a los habitantes de la arteria Javier Mina, ubicada en el oriente de la ciudad, mientras que los ciudadanos de familias acomodadas localizadas en la céntrica avenida Juárez, propietarios privilegiados de las llamadas “casonas”, merecieron el coste de una mejor indemnización y el aumento de la plusvalía. En este último sentido, se detallan a continuación algunos ejemplos,

El señor Jacinto Ortiz recibió en calidad de indemnización por el predio de su propiedad ubicado en la calle Juárez y Huerto, la cantidad de sesenta y cinco mil cuatrocientos quince pesos, dos centavos; Aurora Gallegos de Tamayo por sus fincas número 88 y 90 de la citada Avenida Juárez, recibió la cantidad de treinta y siete mil ochenta pesos, once centavos, J. Jesús Jacquez, fue indemnizado con la cantidad de ciento diez y nueve mil, cuatrocientos setenta y un pesos once centavos, por sus fincas marcadas del número 180 al 198; Pedro Javelly, por sus propiedades ubicadas del número 352 al 390 de la misma Avenida Juárez, recibió como indemnización, la cantidad de ciento setenta mil pesos; la señora Guillermina Fernández del Valle

viuda de Pérez Vargas, propietaria de las fincas número 26, 28 y 30 de la calle Juárez, recibió como indemnización la suma de nueve mil doscientos ochenta y seis pesos cuarenta y siete centavos; Luis Limberópulos, por predio ubicado en Juárez y Ocampo, obtuvo la cantidad de ochenta mil quinientos once pesos treinta y ocho centavos (Más de medio millón pagado ayer por indemnizaciones, 6 de abril de 1948).

Otro aspecto que merece la atención con relación a la indemnización verificada en el caso de las expropiaciones ocurridas en la avenida Juárez, fue el hecho de que sus propietarios, como puede observarse en la previa cita textual, tenían un mayor poder adquisitivo denotado en las distintas fincas pertenecientes a un mismo dueño, situación que permite pensar en la posibilidad de que, el mismo hecho expropiatorio, también tuvo un impacto distinto en tales casos, ya que no representa la misma afectación cuando solamente se cuenta con una propiedad que cuando se dispone de los suficientes recursos monetarios para adquirir más de una finca. Al tenerse en este último caso la posibilidad de destinar los predios remodelados a una actividad comercial o a un arrendamiento, opciones difícilmente asequibles para aquellos con una única propiedad y menor poder de inversión, como ocurrió generalmente en la avenida Javier Mina, al tratarse de una zona habitada por una población con una menor solvencia económica.

Prosiguiendo ahora con el análisis del último tramo del presente trayecto, la avenida Vallarta, debe indicarse que se trata de una arteria en donde durante la primera mitad del siglo XX se concentró otro segmento de la élite tapatía. Antes de ser destinada al sostenimiento de una importante carga vial actual de la ciudad, la avenida Vallarta se caracterizaba por su extenso espacio arbolado, a lo largo del cual se encontraban bancas y fuentes (Avenida Vallarta, arquitectura viva, 2 de abril de 2011) que permitían pasar momentos de holganza a los económicamente desahogados vecinos de la zona.

Sin embargo, ese entorno paradisiaco se vio derruido con la conexión entre el oriente, el centro y el poniente de la ciudad, razón por la cual, entre otras causas, aquellos amantes de las expresiones europeas vieron violentado su estilo de vida, situación que los motivó a cambiar de lugar de residencia, a fin de alejarse del bullicio que había dejado el proyecto urbano de las unificaciones viales (Revisiones de Gualajajara, 2013).

Al respecto, cabe reparar en la divergencia existente en el proceder de los habitantes afectados en sus inmuebles por las obras de ampliación de la Javier Mina respecto de los vecinos de la avenida Vallarta —entre los cuales una parte considerable era de origen extranjero (Iturbide, 2019, p. 387)—, ya que mientras los primeros debieron permanecer en sus sitios de residencia, los segundos tuvieron la oportunidad de emigrar, un contraste en donde, una vez más, el factor económico resultó determinante para resistir o evadir los embates de la modernización urbana.

En otro punto, cabe referir la antítesis contenida en el reconocimiento público y el anonimato, resultado de pertenecer o no a la élite. Ya que mientras las construcciones residenciales elaboradas con altos capitales quedaron registradas en la memoria histórica gráfica —sobre todo en libros y periódicos—, tal es el caso de los llamados chalets que sobre la avenida Vallarta, entre otras edificaciones de la ciudad, descollaron en las décadas de los veinte y los treinta del siglo XX (Iturbide, 2019). Tal es el caso del chalet Nigg o también conocido como Casa Bell ubicada en la esquina de Vallarta y Chapultepec (Rodríguez, 2020), en notable contraste con las viviendas afectadas en el oriente de la capital de Jalisco que se mantuvieron al margen del interés historiográfico-arquitectónico, tal vez por considerarse que los nombres provenientes del sector popular carecían de relevancia social, al igual que sus bienes.

Así, de manera opuesta a los ignotos patronímicos de los residentes del sector ciudadano oriental, apellidos como Fernández del Valle, Collignon, Kunhardt, Álvarez del Castillo y Martínez Gallardo (Iturbide, 2019, p. 387),

fueron consignados en la documentación histórica existente sobre las familias que, en su momento, habitaron aquellas singulares construcciones de modelo ultramarino, de entre las cuales, varias de estas permanecen en la memoria fotográfica existente sobre un pasado totalmente ajeno al vertiginoso ritmo urbano contemporáneo. En cierto modo, es virtualmente como si los sectores poblacionales de menores recursos económicos estuvieran destinados a la inexistencia en términos de la remembranza colectiva, en particular, aquella registrada en algún medio escrito o de reproducción visual, con lo cual, dichos sectores son contemplados como actores pasivos y receptivos de las iniciativas gubernamentales. De esta manera, los apellidos más abundantes y comunes difícilmente pasarán a la memoria histórica, ya que sus portadores no suelen representar a la élite económica y política, al ser más propiamente elementos de la masa anónima que no forma parte de la historicidad oficial, por cuanto que su lugar de residencia se ubica en el espacio de lo no significativo ni dominante. Por ello, no pocos de los individuos provenientes de extractos sociales populares, que consiguen una mejor posición financiera, deciden conjuntar sus apellidos paterno y materno, con la pretensión de adquirir uno con mayor distinción que resulte más adecuado a su nuevo estatus social —en una suerte de malinchismo patronímico—. A lo que se agrega otra práctica similar, la de procurar enlaces matrimoniales con personas de origen extranjero, a fin de tener descendencia que tenga el prestigio asociado a los apellidos no nacionales.

Ahora bien, lo relevante del referido malinchismo patronímico para efecto del objeto de estudio de este estudio, la transformación de los principales ejes viales ciudadanos, es que dichas obras, aún sin proponérselo, terminaron por evidenciar las diferencias sociales actantes en la organización social de Guadalajara, al existir una vinculación directa entre dichas iniciativas de movilidad y los eventuales beneficios obtenidos por aquellos propietarios que tuvieron los recursos económicos para trasladarse a otros espacios habitacionales, con objeto de conseguir una mejor calidad

de vida, a partir de su reubicación en zonas con menor densidad poblacional, así como con la disminución de niveles de contaminación atmosférica y auditiva. Asimismo, se presentaron los casos de quienes vieron incrementada la plusvalía de sus construcciones al quedar ubicadas sobre una avenida principal, o el de los propietarios que, previamente a la demolición de sus negocios, ya contaban con una actividad comercial adicional y, una vez concretada la obra, tomaron la decisión de edificar otros emplazamientos que estuvieran mejor acondicionados para el desempeño de sus labores mercantiles, lo cual fue su manera de adaptarse, hasta donde les fue posible, a “la intervención pública en el dominio de la economía privada” (Sánchez, 2008).

5. LA CALZADA INDEPENDENCIA NORTE-SUR

Esta vialidad guarda una notable riqueza histórica para la ciudad, sobre todo, en la significativa transformación urbana que la misma experimentó durante el siglo pasado. La cual, no solo ha representado la demarcación geográfica entre el oriente y el poniente, sino también una división social establecida por factores económicos. Este último punto está definido por el vínculo históricamente existente entre los habitantes del oriente con el sector popular, mientras que los ciudadanos del poniente se distinguen por la posesión de un nutrido capital monetario y social. Una división estamental que ha sido fundamental en la conformación de un imaginario colectivo en donde la ciudad de Guadalajara presenta una condición dual. Ello incide en el hecho de que sus habitantes no terminen de representarse a sí mismos como una realidad unitaria, esto es, como una efectiva comunidad susceptible de proyectar una identidad en la que queden incluidos todos los individuos avecindados en la urbe tapatía.

Asimismo, cabe referir que, previamente a convertirse en una de las principales arterias de la metrópoli jalisciense en el sentido norte a sur, era el espacio en donde se realizaban diversas actividades, entre ellas, el lavado de las prendas de vestir, acto realizado por la

población femenina en el río San Juan de Dios (Zona Guadalajara, s.f.), corriente de agua que se localiza en este mismo corredor. En ese sentido, la transformación del entorno urbano, además de conllevar el fin de dicha actividad, significó también la pérdida de un espacio de comunicación oral entre las lavanderas que acudían a realizar su labor en la orilla de dicho afluente, una práctica de socialización que representaba una de las escasas ocasiones en las que podían permitirse cierta distracción mediante el diálogo con sus compañeras de oficio, mismo que se vio trastocado en el momento en el que se decidió el entubamiento del mencionado río en el año de 1908, a iniciativa del gobierno encabezado por Miguel Ahumada, entre otros motivos, debido a sus emanaciones malolientes (Martínez, 1974), problemática ambiental que, hasta el escrito de este artículo, sigue vigente. En definitiva, el entubamiento del río mencionado suscitó la desaparición de un mundo de vida en el que se desarrollaban actividades cotidianas que quedaron grabadas en algunos materiales fotográficos y en las remembranzas transmitidas oralmente por quienes tuvieron conocimiento del aprovechamiento, en actividades domésticas y sociales, de los recursos hídricos provenientes del río San Juan de Dios.

Ahora bien, en marcado contraste con el notable esfuerzo físico, ejercido por la mujeres de las clases populares, que implicaba refregar la ropa para lograr su limpieza, la minoritaria población de aventajada condición social acudía a la Alameda, ubicada en una trayectoria paralela a la del río San Juan de Dios, en aras del esparcimiento que ofrecía esta floresta tapatía durante los siglos XVIII y XIX (Alcaráz, 2018), y cuyo vestigio actual es el conocido parque Morelos, emplazado en el polígono integrado, en su parte oriente, por la calzada Independencia Norte, al sur por la calle Juan Manuel, al norte por la calle San Diego y al poniente por la calle Dr. Baeza Alzaga. Cabe referir además que a la citada Alameda solamente podían acudir personas provenientes de sectores populares en calidad de servidumbre o para ofrecer sus mercancías (Alcaráz, 2018), situación que refleja la diferenciación existente

entre las clases sociales ciudadinas, un tema que, desde la etapa fundacional, ha caracterizado a la sociedad tapatía.

Por otro lado, es relevante enunciar que la calzada Independencia, de modo similar a lo ocurrido en las demás vialidades en donde se efectuaron ampliaciones, fueron espacios receptores de un cierto esquema de progreso, aunque, de modo más específico, fue en este eje en donde se plasmó una clara influencia progresista a partir de un modelo proveniente del primer mundo, expresado este en el hecho de que originalmente su proyección respondió a la aspiración de emular los paseos europeos, en los cuales se había inspirado la propia avenida Paseo de la Reforma ubicada en la capital de la república mexicana (Hernández, 2001). Tales aspiraciones estuvieron motivadas por los festejos del centenario de los inicios de la lucha independentista, cuyo resultado se manifestó en la calzada Porfirio Díaz, un corredor vial producto del entubamiento del citado cuerpo de agua, cuya primera intervención resultó en su ocultamiento desde el desaparecido puente de Medrano hasta el final de la Alameda, lo que equivalía a una extensión de menos de 1300 metros (Hernández, 2001).

Además, cabe referir —con el ánimo de respetar la objetividad inherente a todo análisis académico—, que el pretendido progreso de principios del siglo XX, expresado en las ampliaciones y conexiones viales, no fue el principal factor de afectación de las reservas naturales que contribuyen al bienestar de las formas de vida de la tierra, al menos en el caso concreto del parque Agua Azul, espacio de recreación de la ciudad, el cual sufrió mutilaciones sobre todo en etapas posteriores al plan inicial de la construcción de la calzada Independencia (Palomar, 2014).

Por tanto, no obstante que la obra de la calzada Independencia fue recibida probablemente con grandes complacencias, el nuevo modelo económico de la ciudad terminó por revelar la insolvencia vial de la misma. En donde, de forma similar a lo ocurrido con la avenida Javier Mina, la ampliación longitudinal de la calzada tuvo la función de facilitar el acceso de la fuerza laboral proveniente de los

sectores populares hacia la zona industrial (Villaseñor y Villaseñor, 2000). Dicha ampliación, posterior a los conflictos armados suscitados tanto por la Revolución como por el movimiento cristero, se verificó durante la agenda gubernamental de José Guadalupe Zuno, resultando de ello una extensión que se prolongó, hacia el sur, hasta el mencionado parque Agua Azul, en cuyo acceso “se construyó una fuente decorada con mosaicos” (Núñez, 2008, p. 146). Durante esa misma administración se colocaron los monumentos de Ramón Corona y Benito Juárez. El primero, establecido en la calzada Independencia en su cruce con la avenida La Paz y, el segundo, en la intersección de la misma calzada con la avenida Javier Mina (Núñez, 2008). Si bien, en la actualidad, esta última obra escultórica se localiza en la plaza conmemorativa a Juárez, un área de esparcimiento localizada en el polígono integrado por la avenida 16 de Septiembre, la calzada del Campesino, la calzada Independencia y la avenida Washington.

Durante la gestión estatal de Juan Gil Preciado, misma que comprendió de 1959 a 1964, la extensión de la calzada Independencia se vio incrementada, en sentido norte, hasta la barranca de Huentitán (Villaseñor y Villaseñor, 2000), mientras que, hacia el sur, el trayecto se amplió “más allá de la estación de los ferrocarriles, hasta unirla con la calzada Gobernador Curiel [...] a la altura de la calle Ganso” (Villaseñor y Villaseñor, 2000, p. 213), una obra efectuada en el transcurso del periodo gubernamental de Enrique Álvarez del Castillo que abarcó de 1983 a 1988 (Gobierno del Estado de Jalisco, s.f.).

Otro cambio significativo introducido en la calzada lo ha sido el sistema de transporte colectivo conocido con el nombre de Macro-bús. Para cuya función decidió suprimirse la circulación de vehículos particulares por el carril de la izquierda, tanto en sentido sur a norte como norte a sur —lo que incidió, como lo confirma la experiencia cotidiana, en un mayor congestionamiento vial—. Además, algunas áreas verdes que conformaban el camellón central fueron sustituidas por las 27 estaciones del mencionado medio de traslado, inaugurado

el 9 de marzo de 2009, con una extensión de 16.6 kilómetros (SITEUR Sistema de Tren Eléctrico Urbano, s.f.).

Dicho sistema de movilidad masiva generó una notable inconformidad —sobre todo al inicio de su funcionamiento— por parte de los usuarios de las rutas ya existentes de transporte público, en razón de que el servicio proporcionado por estas sobre la calzada Independencia fue eliminado, lo cual, incluso, motivó protestas por parte de quienes operaban las unidades que circulaban en dicho corredor (El Macro-bús termina su primer año arriba del ring, 31 de diciembre de 2009).

Con todo, la calzada Independencia es actualmente uno de los ejes viales más importantes en términos de desplazamiento y conexión urbana, el cual fue construido en el curso de distintos periodos administrativos. Mismo que, en líneas generales, puede dividirse en dos grandes etapas, la primera corresponde al embovedado del río San Juan de Dios que permitió, colateralmente a la atención de un problema sanitario, el disfrute de un paseo recreativo para los transeúntes de aquella época. La segunda época está definida por la transformación de dicho recorrido en una banda asfáltica destinada a la circulación vehicular motorizada.

Por otro lado, la calzada Independencia no solamente sufrió cambios estructurales significativos a lo largo de su trayecto durante el transcurso de un siglo, sino también en su nomenclatura, pasando de calzada Porfirio Díaz a calzada Independencia, en donde, la segunda denominación —conservada hasta la fecha— manifiesta claramente la impronta de las implicaciones sociales de un movimiento histórico armado, entre cuyas consecuencias se encuentra la conformación de una corriente patriótica que ha fortalecido el sentido nacionalista. Mientras que, por su parte, el primer nombre asignado, adoptado de un controversial personaje regente de los destinos de México durante una parte considerable del siglo XIX y principios del siguiente, revela la fugacidad del protagonismo personal, cuando se le compara con la mayor permanencia de una construcción ideológica, justamente como sucedió con la

emanada del movimiento independentista, producto de un sentido colectivo.

6. LA AVENIDA FRAY ANTONIO ALCALDE-16 DE SEPTIEMBRE

Se trata de una avenida que, a semejanza de la arteria precedente, también se extiende en un sentido de norte a sur. Aunque, entre ambas aflora una diferencia histórica con relación a sus respectivas funciones, en el sentido de que durante un tiempo el eje Alcalde-16 de Septiembre permitió el desplazamiento de una cantidad considerable de rutas de transporte, tanto públicas como privadas, en la actualidad, una parte de su recorrido se transformó en el Paseo Alcalde, una vía peatonal de 2.5 kilómetros, inaugurada en 2018 (Detectan más fallas en Paseo Alcalde, 17 de diciembre de 2018), que comprende desde la Glorieta la Normal hasta la avenida Revolución (Gobierno del Estado de Jalisco, s.f.), mientras que, como ya ha sido consignado, la calzada Independencia, de contar con un amplio espacio peatonal, permutó en un trayecto completamente vehicular.

Durante la autoridad del gobernador Jesús González Gallo se amplió la avenida Alcalde, materializándose también el proyecto de la Cruz de Plazas (Ruiz et al., 2014), una obra que consistió en la instalación de plazas públicas en torno a la Catedral de Guadalajara, las cuales, observadas desde una altura aérea, permiten visualizar la configuración de una cruz latina (Ruiz, 2013). No obstante, la misma resultó una obra urbanística que provocó polémicas en torno al patrimonio arquitectónico desaparecido con el fin de concretarla (Ruiz et al., 2014), por ejemplo, el Santuario de la Soledad, el edificio de correos y el jardín Herrera y Cairo, los cuales se encontraban asentados en “la manzana norte que da a Catedral” (Ruiz et al., 2014, p. 33). De igual forma, la ampliación de Alcalde produjo el derrumbe del antiguo Arzobispado y de la edificación que en su momento fuera usada como Casa de Moneda. Ambos inmuebles fueron sustituidos por el actual Palacio Municipal (Guadalajara: la Ciudad de las Rosas, s.f.), situado en la intersección de la avenida Alcalde e Hidalgo. Asimismo, se eliminó el espacio empleado como atrio de la

catedral, en donde estaba asentada la estación de tranvías (Ruiz et al., 2014).

Adicionalmente, otro germen de controversias fue el costo que tuvo que ser cubierto por los moradores de las viviendas ubicadas en el trayecto existente entre “la glorieta de la Escuela Normal [y]² las inmediaciones de El Batán” (Ampliación de la Avenida Alcalde, 30 de diciembre de 1961), tal como lo indicó en su momento el siguiente fragmento de una nota periodística: “el carril central será pavimentado por la Secretaría de Obras Públicas, en tanto que los arroyos laterales con sus banquetas, camellones, obras [de] alumbrado, pavimento, agua y drenaje correrán a cuenta de los propietarios de fincas y predios beneficiados con esta ampliación” (Ampliación de la Avenida Alcalde, 30 de diciembre de 1961).

De lo anterior, puede inferirse que la obra fue costada en su mayor parte por la ciudadanía, mientras que los funcionarios encargados de su promoción y las empresas que la ejecutaron fueron quienes obtuvieron el mayor beneficio de dicha intervención infraestructural, en lo político o en lo económico, según fuera el caso.

Por otra parte, conviene referir que también en la totalidad de la avenida, es decir, en su trayecto integrado tanto por la denominación de Alcalde como por la de 16 de septiembre, se han presentado cambios en su fisonomía y en el uso que se le ha dado a dicha arteria. Misma que hasta años recientes fue utilizada exclusivamente para la circulación de automotores, mientras que en la actualidad se ha combinado la función vial con la peatonal, con sus correspondientes modificaciones para cada cometido. Así, por ejemplo, durante los festejos patrios sobre dicha avenida se llevaban a cabo anualmente los desfiles cívico-militares conmemorativos de la independencia y de la revolución mexicanas (Pérez et al., 2021), un acto simbólico impulsor del nacionalismo. Al tiempo que dicha avenida contribuía también al robustecimiento del sentimiento

2 Lo que se encuentra entre corchetes es de nuestra autoría. Ha de comprenderse lo mismo en lo sucesivo.

regionalista, al ser usada para el “desfile del Encuentro Internacional del Mariachi y la Charrería” (Pérez et al., 2021), dos representaciones culturales de lo nacional ancladas en el Estado de Jalisco.

A partir de lo anterior, la zona céntrica de Guadalajara, además de haber sido el sector residencial de las élites tapatías, devino el espacio por antonomasia en las conmemoraciones públicas organizadas por el aparato de gobierno, mismas que congregaban una importante cantidad de ciudadanos de todas las condiciones sociales. Una relevancia puesta en entredicho a partir de que la escenificación de las marchas, que conmemoran las fechas relevantes para la soberanía nacional, se dejaron de realizar sobre la avenida Alcalde. Con el consecuente efecto de que en dicho centro histórico se ha reducido el palpitante cívico-político que lo caracterizaba como corazón de la ciudad —situación significativamente reflejada en su abandono como zona habitacional por parte de los grupos socialmente mejor posicionados—. Un escenario de menoscabo para la que fue determinante el cambio a área peatonal de un tramo de la avenida Alcalde-16 de septiembre, —segmento que se le asignó el nombre de Paseo Alcalde—, al venir ello a restringir la posibilidad de efectuar eventos masivos, y a generar un desapego por parte de la ciudadanía hacia esta zona céntrica de la urbe, una condición que se ha vuelto más notoria con el transcurso del tiempo.

En este mismo tema, el denominado Paseo Alcalde ha resultado poco atrayente para la población, ya que solamente el trayecto céntrico que representa el 30% de su totalidad —ubicado entre la Catedral de Guadalajara y el Jardín San Francisco—, tiene un mayor flujo peatonal, mientras que en el resto del recorrido se observa escasa concurrencia (Pérez et al., 2021).

Más aún, al incorporar la Línea Tres del Tren Eléctrico Urbano —recientemente inaugurada— con estaciones que atraviesan la parte céntrica de la avenida Alcalde, se ha ofertado una nueva opción de movilidad a una importante cifra de usuarios del transporte público, lo que ha disminuido aún más la

actividad peatonal sobre dicha vialidad. En tal sentido, es importante destacar que el modesto flujo peatonal existente, sobre todo en las manzanas más alejadas de la zona céntrica de dicha avenida, constituye un factor que opera en modo adverso al propósito de incentivar la actividad comercial en dicha vialidad, ya que, al no existir un flujo poblacional numeroso, tampoco se cuenta con potencial clientela. A partir de ello, el proyecto en su conjunto solo fue parcialmente exitoso, ya que el objetivo de la reactivación económica no ha acabado de consolidarse, con la consecuente lección de que el sobreuso del espacio supone una apuesta riesgosa al implicar la imbricación de múltiples actividades que eventualmente pueden afectarse unas a otras. Algo que revela también que las distintas iniciativas efectuadas sobre el territorio suelen estar orientadas en la consecución de la utilidad económica y el capital político, al margen de que no se cuente con el debido sustento técnico que permita determinar su funcionalidad a largo plazo, provocando, como ya se mencionó, afectaciones en elementos arquitectónicos con un valor histórico. Tal es el caso de los recintos religiosos, culturales y habitacionales. En tenor de la primera clasificación, en la avenida Alcalde se mutilaron componentes de la Catedral, del templo de san Francisco, asimismo del de san José y del Santuario; respecto a la segunda categoría, hubo una afectación en el Museo del Periodismo y, en la tercera, veintidós estancias familiares, como fue el caso de la edificada en Alcalde y Hospital (UDG TV, 2021).

7. CONCLUSIONES

Los cambios infraestructurales en los ejes viales nodales de Guadalajara que han sido analizados durante el proceso de esta investigación permiten constatar el detrimento ocasionado no solamente a los inmuebles de uso doméstico, sino también a los pertenecientes al rubro comercial, cultural y religioso, en un contexto donde el provecho a corto plazo se presentó sobre los actores políticos protagónicos de las obras públicas. En un proceso transformador que, si bien, afectó el patrimonio inmobiliario de familias de distintas

posiciones sociales, tuvo una respuesta disímil por parte de cada sector poblacional, misma que fue definida por los recursos pecuniarios disponibles. Así, mientras que la holgura de los recursos económicos de los ciudadanos contiguos al espacio céntrico les permitió efectuar un traslado habitacional más hacia el poniente de la ciudad, a fin de conservar la calidad de vida existente antes de la conexión oriente-centro-poniente, los moradores del oriente, por el contrario, se vieron precisados a seguir habitando en sus viviendas fraccionadas por las obras de ampliaciones viales, ya que en su caso no tuvieron la capacidad económica que les permitiera emigrar a mejores espacios residenciales.

De este modo, —no obstante, la plusvalía adquirida por este tipo de fincas emplazadas a lo largo de los corredores viales intervenidos a partir de la optimización de la circulación vehicular particular, del servicio de transporte público y del sistema de drenaje—, la calidad de vida de sus residentes se vio reducida, en primera instancia, por el caos vial instaurado, además de la disminución de las actividades comerciales previamente existentes, y en segunda instancia, debido a los altos niveles de contaminación atmosférica y sonora provocados por la circulación constante de automotores. Producto de una intervención urbanística que igualmente resultó lesiva para el propio paisaje y el ambiente, al ser estos radicalmente transformados a partir de la imposición de lo humanamente edificado sobre lo naturalmente existente.

En síntesis, los ejes viales presentan una condición dual, es decir, por un lado, constituyen una notable mejora en términos del desplazamiento urbano, pero, por el otro, pueden ser interpretados también como un elemento intrusivo o de influencia negativa en el mundo de vida de los habitantes, ya que dicha movilidad está principalmente nucleada en el uso del automóvil. Finalmente, desde el punto de vista de las afectaciones consignadas a lo largo del texto, es oportuno traer a la luz la conocida propuesta del derecho a la ciudad de Lefebvre, la cual manifiesta el interés colectivo, de largo

alcance, que toda transformación urbanística debe de hacer realidad.

8. REFERENCIAS

- Alcaráz Padilla, J. C. (2018). *Valoración patrimonial del Parque Morelos. Antigua Alameda de la ciudad de Guadalajara, México*. [Tesis de maestría]. <https://riudg.udg.mx/visor/pdfjs/viewer.jsp?in=j&pdf=20.500.12104/84558/1/MCUAAD10203FT.pdf>
- Ampliación de la Avenida Alcalde. (30 de diciembre de 1961). *El Informador*.
- Avenida Vallarta, arquitectura viva. (2 de abril de 2011). *El Informador*. <https://www.informador.mx/Suplementos/Avenida-Vallarta-arquitectura-viva-20110402-0202.html>
- Cerda Toro, H. A. (2012). *Inversión pública, infraestructuras y crecimiento económico chileno, 1853-2010*. [Tesis de doctorado]. <https://www.tdx.cat/bitstream/handle/10803/107826/hact1del.pdf;jsessionid=3E81CEE472B513E177E1F2886AD70547.tdx?sequence=1>
- Consejo de Colaboración Municipal. (s.f.). *Línea del tiempo*. <https://ccmg.org.mx/historia>
- Delgado Gaitán, J. A. (enero-junio 2009). Infraestructura urbana, participación ciudadana y espacio público. *Revista Digital de Derecho Administrativo*, (2), 247-268. <https://revistas.uexternado.edu.co/index.php/Deradm/article/view/2586/2226>
- Detectan más fallas en Paseo Alcalde. (17 de diciembre de 2018). *Crónica Jalisco*. <https://www.cronicajalisco.com/notas/2018/91042.html>
- El Macrobús termina su primer año arriba del ring. (31 de diciembre de 2009). *El Informador*.
- Evacuaron 7,200 personas del SL. (2 de octubre de 1992). *El Informador*.
- Foucault, M. (julio-septiembre 1988). El sujeto y el poder. *Revista Mexicana de Sociología*, 50(3), 3-20. <https://perio.unlp.edu.ar/catedras/cdac/wp-content/uploads/sites/96/2020/03/T-FOUCAULT-El-sujeto-y-el-poder.pdf>

- Gobierno del Estado de Jalisco. (s.f.). *Gobernadores de Jalisco*. <https://www.jalisco.gob.mx/es/jalisco/gobernadores>
- Gobierno del Estado de Jalisco. (s.f.). *Inicia hoy la transformación del andador Fray Antonio Alcalde*. <https://www.jalisco.gob.mx/es/prensa/noticias/52177>
- González, E. M. (mayo-agosto, 2007). Fundamentos de totalidad y holismo en las competencias para la investigación. *Laurus. Revista de Educación*, 13(24), 338-354. <https://www.redalyc.org/pdf/761/76111485017.pdf>
- Guadalajara: la Ciudad de las Rosas. (s.f.). *La casa de moneda*. <http://guadalajara.net/html/edificios/14.shtml>
- Harvey, D. (2019). *El nuevo imperialismo. Sobre reajustes espacio-temporales y acumulación mediante desposesión*. <https://omegalfa.es/downloadfile.php?file=libros/el-nuevo-imperialismo.pdf>
- Hernández, J. M. (30 de junio de 2020). Tren Ligero, historia y evolución de la Línea 2 en Guadalajara. *Milenio*. <https://www.milenio.com/politica/comunidad/siteur-historia-evolucion-linea-2-tren-ligero-guadalajara>
- Hernández Larrañaga, J. (2001). *Guadalajara: identidad perdida. Transformación urbana en el siglo XX*. Editorial Ágata, El Informador, Secretaría de Cultura Jalisco, Patronato del Centro Histórico de Guadalajara, Biósfera Jalisco Colima.
- Instituto de Planeación y Gestión del Desarrollo del Área Metropolitana de Guadalajara (IMEPLAN). (s.f.). *Área Metropolitana de Guadalajara*. <https://www.imeplan.mx/area-metropolitana-de-guadalajara/>
- Iturbide Godínez, X. (2019). *Una revisión a Guadalajara. Una mirada a la historia de la arquitectura de la ciudad*. Editorial Ágata.
- Más de medio millón pagado ayer por indemnizaciones. (6 de abril de 1948). *El Informador*.
- Martínez Réding, F. (1974). *Agua para Guadalajara*. Patronato de los Servicios de Agua y Alcantarillado de Guadalajara.
- Molano Camargo, F. (2016). El derecho a la ciudad: de Henry Lefebvre a los análisis sobre la ciudad capitalista contemporánea. *Folios. Segunda Época*, (44), 3-19. <http://www.scielo.org.co/pdf/folios/n44/n44a01.pdf>
- Murió un albañil en un accidente laboral. (18 de diciembre de 1992). *El Informador*.
- Núñez Miranda, B. (2008). La Calzada Independencia, el comienzo de la transformación urbana. En M.I. Saldaña Villarreal (Coord.), *Guadalajara en tres tiempos. Ayer* (pp. 128-149). Grupo Editorial Milenio.
- Palomar, J. (14 de abril de 2014). *El Agua Azul perdido*. Red Arquitectura. <https://blogs.iteso.mx/arquitectura/2014/04/14/el-agua-azul-perdido/>
- Pérez Bourzac, M.T., Crespo Sánchez, C.A. y García Yerena, M. A. (2021). Espacio público y transporte masivo: usos y percepciones. Paseo Alcalde y línea 3 SITEUR en el Área Metropolitana de Guadalajara, México. *ACE: Architecture, City and Environment*, 16(47). <http://dx.doi.org/10.5821/ace.16.47.9631>
- Revisiones de Guadalajara (2013). *Los chalets de la antigua Guadalajara*. <https://revisionesgdl.com/2013/05/02/los-chalets-de-la-antigua-guadalajara/>
- Rivera, E. y Orozco, J. (2-4 de junio de 2009). *Grandes proyectos de intervención en la ciudad-metrópoli: Guadalajara, México y los retos en la planeación urbana* [Sesión de conferencia]. International Conference Virtual City and Territory. 5th International Conference Virtual City and Territory, Centre de Política de Sòl i Valoracions, Barcelona, España. <https://upcommons.upc.edu/handle/2099/11960>
- Rodríguez, G. (20 de mayo de 2020). Conoce la historia de Avenida Chapultepec. *Milenio*. <https://www.milenio.com/ocio/avenida-chapultepec-en-guadalajara-conoce-su-historia>
- Ruiz, F. (2013). *La Cruz de Plazas. Transformación urbana: Guadalajara 1947-1959* [Tesis de licenciatura, Universidad de Guadalajara].

- Repositorio Institucional-Universidad de Guadalajara. Centro Universitario de Ciencias Sociales y Humanidades (CUCSH).
- Ruiz Razura, A., Thomas Gutiérrez, G. A. y Alcántar Gutiérrez, J. A. (2014). *Guadalajara y su devastación arquitectónica (1945-1952)*. Universidad de Guadalajara. Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño. <https://riudg.udg.mx/bitstream/20.500.12104/73639/1/BCUAAD00026.pdf>
- Sánchez del Real, C. (septiembre-octubre, 2008). Memoria histórica, patrimonio urbano y modelos de centralidad. La destrucción del centro histórico de Guadalajara. *Ci[ur]. Cuadernos de Investigación Urbanística*, (60), 1-112. <file:///C:/Users/DELL/Downloads/276-751-1-PB.pdf>
- SITEUR Sistema de Tren Eléctrico Urbano. (s. f.). *Mi Macro*. <http://www.siteur.gob.mx/index.php/sistemas-de-transporte/mi-macro>
- Soto-Cortés, J. J. (enero-junio 2015). El crecimiento urbano de las ciudades: enfoques desarrollista, autoritario, neoliberal y sustentable. *Paradigma Económico*, 7(1), 127-149. [file:///C:/Users/DELL/Downloads/Dialnet-EICrecimientoUrbanoDeLasCiudades-5926288%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/DELL/Downloads/Dialnet-EICrecimientoUrbanoDeLasCiudades-5926288%20(1).pdf)
- UDG TV (20 de mayo de 2021). *Exigen que SCT repare daños causados a templos y fincas por obras de Línea 3 del Tren*. <https://udgtv.com/noticias/jalisco/exigen-sct-repare-danos-causados-templos-fincas-obras-linea-3-tren/>
- Villaseñor y Villaseñor, R. (2000). *Las calles históricas de Guadalajara*. (Vols. 1-3). H. Ayuntamiento de Guadalajara, Oficialía Mayor de Cultura.
- Weber, M. (1979). *El político y el científico*. Alianza Editorial.
- Zona Guadalajara (s.f.). *La historia del río San Juan de Dios de Guadalajara*. <https://zonaguadalajara.com/historia-rio-san-juan-de-dios/>