

Paisaje urbano histórico y segregación socioespacial en Zapopan, México

Estrellita García Fernández¹

Resumen: El objetivo del presente estudio es realizar un análisis socioespacial interconectado con un eje urbano del municipio de Zapopan: la avenida Aurelio Ortega-Atemajac. Este eje se considera clave para conocer las relaciones establecidas, en poco más de un siglo, entre colonias residenciales de élite erigidas durante la primera década del siglo XX, dos “pueblos” habitados por comunidades de tradición indígena y varios asentamientos populares edificados posteriormente. Dicho estudio se llevó a cabo siguiendo el enfoque metodológico de paisaje urbano histórico, perspectiva que permite explicar la construcción y desarrollo de un área urbana como un proceso de transformación de una sociedad concreta en el tiempo; observada, en este caso, desde una unidad intermedia de paisaje (la avenida Aurelio Ortega) que develó procesos de segregación social, cultural y económicos, a la par que la presencia simultánea de distintas formas de vida, manifiestos en la organización del espacio urbano y que particularmente, en últimas fechas, se asocian con la gestión del patrimonio, sentido de pertenencia, calidad de vida e, incluso, con criterios de sostenibilidad.

Palabras clave: colonias; unidad intermedia de paisaje; Zapopan; segregación socioespacial.

Paisagem urbana histórica e segregação socioespacial na Zapopan, México

Resumo: O objetivo do presente estudo é realizar uma análise socioespacial interligados com um eixo urbano do município de Zapopan: a avenida Aurelio Ortega-Atemajac. Este eixo é considerado fundamental para conhecer as relações estabelecidas, em pouco mais de um século, entre colônias residenciais de elite erigidas no município de Zapopan durante a primeira década do século XX, dois “povoados” habitados por comunidades de tradição indígena e vários assentamentos populares edificados posteriormente. Este estudo foi realizado seguindo a abordagem metodológica da paisagem urbano histórica, perspectiva que permite explicar a construção e desenvolvimento de uma área urbana como um processo de transformação de uma determinada sociedade ao longo do tempo; observada, neste caso, a partir de uma unidade paisagística intermediária (avenida Aurélio Ortega) que revelou processos de segregação sociais, culturais e econômicos, bem como a presença simultânea de diferentes formas de vida manifestados na organização do espaço urbano e que particularmente, nos últimos tempos, estão associados à gestão patrimonial, ao sentimento de pertencimento, qualidade de vida e, inclusive, com critérios de sustentabilidade.

Palavras-chave: colônias; unidade intermediária de paisagem; Zapopan; segregação socioespacial.

Urban-historical landscape and socio-spatial segregation on Zapopan, México

Abstract: The study focuses on an interconnected socio-spatial analysis of an urban element from Zapopan municipality: Aurelio Ortega-Atemajac Avenue. This axis is considered key to know the relations that emerged, in a little over a century, between the elite residential neighborhoods which were established in the first decade of the 20th-Century, two towns inhabited by indigenous communities, and many recent popular settlements. This research comes from the methodological perspective of urban-historical landscape, thus enabling to explain the settlement and development of an urban area as a transformation process of a specific society in time. The society described in our work was observed from an intermediate landscape unit, Aurelio Ortega Avenue, revealing social, cultural, and economic segregation processes, together with simultaneous life styles displayed in the organization of the urban space, and which have been associated –particularly today– with the patrimony management, belongingness, quality of life, and even with sustainability criteria.

Keywords: neighborhoods; intermediate landscape unit; Zapopan; socio-spatial segregation.



DOI: <https://doi.org/10.26512/patryter.v7i13.44478>

Como citar este artículo: García Fernández, E. (2024). Paisaje urbano histórico y segregación socioespacial en Zapopan, México. *PatryTer – Revista Latinoamericana e Caribenha de Geografia e Humanidades*, 7(13), e44478. DOI: <https://doi.org/10.26512/patryter.v7i13.44478>

Recibido: abril de 2023. **Aceptado:** julio de 2023. **Publicado:** noviembre de 2023.

¹ Doctora en Ciencias Sociales por El Colegio de Jalisco. Profesora Investigadora del Departamento de Teorías e Historias del Centro Universitario de Arte, Arquitectura y Diseño de la Universidad de Guadalajara. ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-6015-1394>. E-mail: maripiliestre@gmail.com, beatriznm@prodigy.net.mx.

1. Introducción

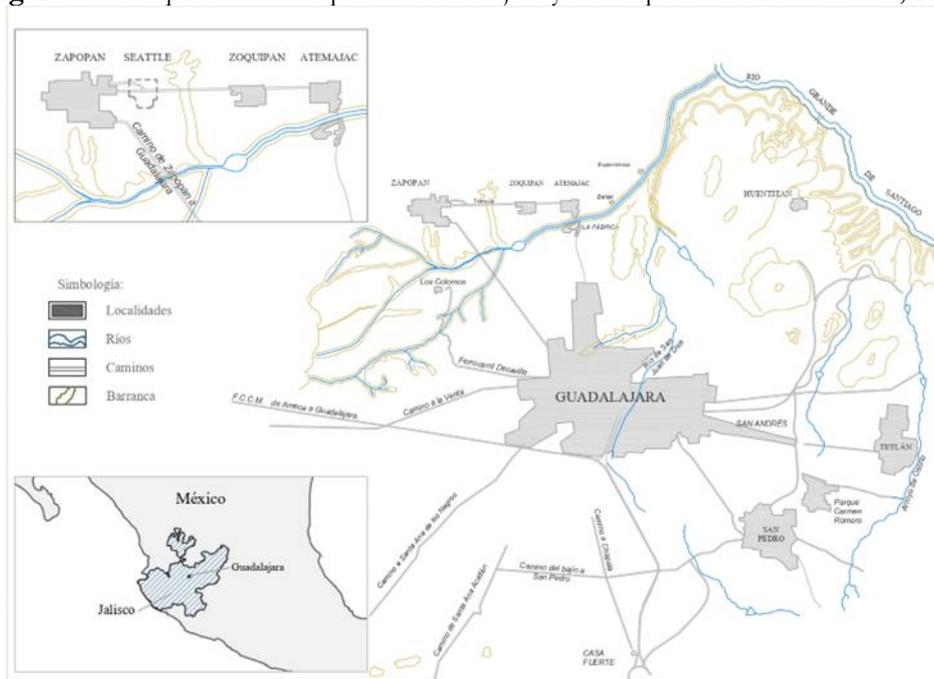
La colonia Seattle se estableció en una porción del territorio del municipio de Zapopan (figura 1) en 1908 (AHJ, 1908a).¹ Durante su desarrollo inicial se benefició de la realización de dos ejes viales interconectados: la Avenida D —renombrada como Avenida A o Aurelio Ortega hacia 1946—, cuya construcción comenzó en 1908 y seguía el trayecto del tranvía eléctrico que iba de Guadalajara a Zapopan introducido un año antes (Castellanos, 1993, p. 14); y el camino para automóviles —hoy desaparecida la mayor parte de su trazo original y llamado Calle 7 o San Jorge el tramo que subsiste—, planeado desde la fundación de la colonia y concretado hacia 1920 (AGMG, 1920). Cabe mencionar que este segundo eje conectaba a la colonia Seattle de manera directa con el surponiente de Guadalajara.

En las primeras tres décadas de su existencia, ambas vías se convirtieron en elementos centrales de dicho asentamiento no solo por las modificaciones que implicaron para las relaciones socioespaciales forjadas con anterioridad en esta porción del territorio zapopano, sino porque también contribuyeron a consolidar una nueva forma de habitar y una clara conexión, social y espacial, con otras áreas residenciales de la ciudad de Guadalajara, particularmente con las denominadas “colonias modernas”, erigidas a partir de 1898. Ello puede entenderse como la proximidad entre iguales

y la distancia simbólica con los otros, aunque espacialmente éstos estuvieran más cercanos, en otras palabras, la “segregación activa” se manifiesta en la división del espacio urbano (Rubalcava & Schteingart, 2012, pp. 18-19). En la actualidad, estas vialidades evidencian, además de fronteras sociales y simbólicas, diferentes usos del entorno urbano y arquitectónico, proyectos de política pública relacionados con la utilidad del espacio —incluida la movilidad no motorizada— e intereses económicos, principalmente inmobiliarios; sobre todo la avenida Aurelio Ortega.

El objetivo del presente estudio es realizar un análisis de los procesos socioespaciales interconectados con un eje urbano del municipio de Zapopan: la avenida Aurelio Ortega-Atemajac (así reconocido administrativamente a partir de 1987). Por consiguiente, para demostrar tales procesos empleamos el enfoque metodológico de paisaje urbano histórico, el que supera la noción de centros históricos y categorías tradicionales para incluir “todos los componentes del sistema y su entorno, sea éste natural o construido, así como del tejido social y de los usos y prácticas sociales” (Conti, 2014, p. 8). Tal enfoque “implica la revisión no sólo conceptual sino de los instrumentos y procedimientos jurídicos y de gestión, incluyendo la participación de todos los actores sociales involucrados [...] en los procesos de identificación, protección y gestión del patrimonio y en la gestión urbana en general” (Conti, 2014, pp. 2 y 5).

Figura 1 – Croquis del municipio de Guadalajara y de los pueblos circunvecinos, 1908



Fuente: Elaboración propia con base en el Plano General de la ciudad de Guadalajara, 1908.
Digitalizado por Xaris Padilla Vázquez.

En el trabajo, de acuerdo con las “características paisajísticas del ámbito territorial de estudio” (Nogué, 2010, p. 430), delimitamos tres unidades de paisajes: general, básicas e intermedias (Gómez, 2017). Así, con base en el análisis de un elemento de la unidad intermedia de paisaje, el eje Aurelio Ortega-Atemajac, advertimos cómo se han organizado y conectan a lo largo del tiempo las áreas residenciales o unidades básicas de paisaje aledañas a esta vía y cuyo estudio permite develar procesos socioculturales y económicos manifiestos en el entorno urbano o unidad general de paisaje (Tiébaud, 2017, p. 214).

De esta manera, ponemos atención en las acciones llevadas a cabo en este eje, desde su construcción hasta las últimas fechas, ya que se asocian con la segregación del espacio urbano, formas distintas de habitar el territorio, mercantilización de la superficie urbana y, más recientemente, con la gestión del patrimonio, el sentido de pertenencia, la seguridad, la calidad de vida y la sostenibilidad (Gómez & Almeida, 2018, pp. 100-102). Dicho de otro modo, el trabajo trata de lo que devela el territorio interpretado: el paisaje (Martínez de Pisón, 2010, p. 401), entendido este como una construcción cultural (Maderuelo, 2010, p. 575), en el que “las dimensiones territoriales constitutivas de la sociedad exigen abordar el mundo, sus representaciones y contradicciones [cuyo] hilo conductor que viabiliza el movimiento dialéctico de las representaciones (cartográficas, discursivas o imagéticas) es el tiempo geográfico, definidor conceptual y material de las transescalaridades y transtemporalidades de los objetos geográficos” (Costa & Maluly, 2021, pp. 255 y 272).

2. La colonia Seattle y la reorganización del territorio

Aunque la anuencia oficial para el establecimiento de la colonia Seattle ocurrió el 14 de agosto de 1908, la idea de construirla inició alrededor de 1902 con la llegada de un grupo de ciudadanos americanos a Zapopan. Entre ellos se encontraban Alfred y Edmond Downs, P. Jacobs y A. W. Parssons, algunos de los cuales ya habían edificado sus viviendas antes de solicitar al gobierno de Jalisco el permiso para la fundación de la colonia (AHJ, 1908b). Así, la Seattle fue el primer asentamiento de tipo residencial en esta entidad y se ubicó en un área cercana a los “pueblos” de Atemajac y Zoquipan, ambos de raigambre indígena (Muriá, 2004, pp. 20-27 y 31-41), y a la villa de Zapopan, sede del antiguo partido del mismo nombre, con jerarquía de ayuntamiento a partir de

1824 —siguiendo lo señalado en la Constitución de Cádiz—, del cual dependían pueblos con menos del millar de habitantes (como Zoquipan), y cabeza de departamento en 1825 (Muriá, 1981, pp. 467-468).

El proyecto y concreción de la colonia antes de finalizar la primera década del siglo XX trajo como consecuencia la modificación de las relaciones socioespaciales existentes, lo mismo en una parte importante del territorio de zapopano que con la vecina ciudad de Guadalajara. Ello explica la negativa inicial por parte de diversas autoridades a la solicitud presentada el 19 junio de 1908 por Downs, Jacobs y Parssons. Tales desaprobaciones abarcaban desde aspectos simbólicos, concernientes al nombre propuesto para la “población” —Seattle—; algunos económicos, relativos a la petición de la exención de varios impuestos; hasta territoriales, relacionados con la transformación de caminos ya establecidos y la construcción de otros, dentro o fuera del asentamiento. Estas últimas acciones, junto con la exoneración de impuestos, fueron de las más discutidas y resultaron clave para el desarrollo de esta unidad básica de paisaje.

La nueva área residencial tipo campestre fue planeada como una retícula sobre terrenos de propiedad privada y encima de un antiguo camino que unía las poblaciones de Zoquipan y la villa de Zapopan; de los 410 lotes repartidos en 45 manzanas —la mayoría de ellas regulares— que se proponían para formar el asentamiento, solo alrededor de una veintena eran menores a los 1,000 m². Para junio de 1908 la colonia en trámites ya contaba con una docena de casas construidas (figura 2).

La vialidad más importante del asentamiento, la Avenida D, con sus casi mil metros de largo (978 m), se dispuso como el eje vertebrador de la colonia, una vez que esta se ampliara hacia el norte —máxime con la introducción del equipamiento que se planeaba para el disfrute de la élite zapopana y tapatía—, y corría paralela a ambos lados de las vías del tranvía eléctrico. Asimismo, fue pavimentada y arbolada, tal como se concibió en el diseño primigenio de la colonia, con el propósito de que, además de facilitar el acceso a este medio de transporte público, se desempeñara como una senda en la que pudiese llevarse a cabo una de las actividades de ocio preferida por los grupos con mayor capacidad económica: el “paseo en coches y automóviles” (AHJ, 1908a).

En tanto, el camino de conexión directa entre la colonia y Guadalajara tuvo que esperar hasta el 10 de septiembre de 1922 —alrededor de catorce años más— (El Informador, 1922a, p. 1), a pesar de los argumentos de los promotores, quienes afirmaban que tal vía serviría para vincular una

población nueva, de estilo moderno, con amplias calles y avenidas, con abundante arbolado, con extensos paseos, con villas rodeadas de buertas y jardines, situada al nor-oeste de esta capital y a poca distancia de ella, es no solo una mejora de importancia considerada en sí misma, sino también un nuevo lugar de veraneo y un nuevo sitio de paseo y cuyo mercado podrá verse surtido de frutas, legumbres y flores que allá se cultiven. (AHJ, 1908).

Para la realización de este proyecto se aprovechó la ejecución del camino Guadalajara-Zapopan (realizado entre 1919 y 1920), desviándolo a la altura de la hacienda La Providencia unos cinco kilómetros hacia la colonia Seattle (figura 3). En su financiamiento participaron “los señores Downs, Compañía Industrial de Guadalajara y el señor don Luis Castellanos y Tapia”, dueño de dicha hacienda. Este camino, según afirmaba el periódico *El Informador*, “se construyó debido al empeño de los Ayuntamientos de esta capital y de la Villa de Zapopan, contando con la ayuda de algunos vecinos de la mencionada villa” (El Informador, 1920, p. 8).

Este camino para automóviles fue antecedido por el regreso de extranjeros fundadores de la colonia, quienes la habían abandonado durante los años más álgidos de la Revolución mexicana (1910-1921) en Jalisco entre 1914 y 1917; y su ejecución refrendó lo vaticinado por sus

promotores: la Seattle se convertiría en un lugar para días de campo, encuentros deportivos, paseos en coche y fiestas en alguna de sus villas (El Informador, 1922b; 1922c; 1932; 1934). (Figura 4). Algunas notas de la prensa de la época lo confirman:

La residencia del señor Agustín Ojanguren, en la Colonia Seattle siempre ha sido lugar escogido por nuestra juventud bulliciosa como uno de los parajes de Guadalajara que satisfacen por sus encantos y, más que otros motivos, por las finas atenciones de los dueños [...] pasar un grato día [...] comer, bailar, cantar y hacer la conjugación de cuanto verbo tiene relación con la distracción honesta y hacer honor a la alegría [tornando] a la ciudad al oscurecer. (El Informador, 1918, p. 3).

Ese panorama nos presenta estampas ajenas a las de los pueblos tradicionales y, en este sentido, la construcción de ambos ejes —la Avenida D y el camino para automóviles— contribuyó al establecimiento de una nueva manera de habitar el territorio zapopano, a la par de las casas de arquitectura de tipo californiano con uno o dos niveles, aisladas unas de otras gracias a las dimensiones de los lotes, con jardines, terrazas y huertas (Downs, 2004, p. 19). Una segregación socioespacial, similar a la que ocurrió con la fundación de las colonias residenciales de Guadalajara en la que ambas vías contribuyeron a

Figura 2 – Plano de manzanas y lotificación de la Seattle, 1908



Fuente: AHJ (1908a).

establecer fronteras socioculturales entre la naciente modernidad y la tradición; caracterizada la primera por las formas de vida que desarrollaban tan solo cincuenta habitantes en 1921, frente a los casi mil residentes de los pueblos cercanos de Atemajac del Valle y Zoquipan (728 y 212, respectivamente) y los 2,592 de la cabecera municipal (Departamento de la Estadística Nacional, 1926).

Los habitantes de los pueblos de Zoquipan y Atemajac tenían presencia en la colonia no solo por el uso que hacían de las vialidades en su tránsito hacia la villa de Zapopan o de regreso a sus pueblos —una vez que se había eliminado el antiguo camino con la creación de la colonia—, sino también porque en buena medida eran los encargados de realizar las labores domésticas y cuidar a los animales y huertos en las villas o chalets de la Seattle. Igualmente serían estos moradores los encargados de mantener en el territorio las prácticas tradicionales —danzas, procesiones religiosas, fiestas patronales, quema de castillos y carreras de caballos— frente a las novedosas experiencias de sus vecinos:

Las fiestas religiosas que tuvieron verificativo [en Atemajac entre el 14 y 15 de agosto de 1921] revistieron una suntuosidad que puede considerarse como sin precedente, tanto por el número de personas que concurrieron como por los programas que con toda anticipación se confeccionaron.

Se calcula en más de quince mil el número de concurrentes que vinieron de Guadalajara,

Zapopan, las Fábricas de Atemajac, El Batán y La Experiencia, Zoquipan y demás pueblos cercanos.

Durante los días de festejos estuvieron danzando algunos grupos de individuos los que se situaron en la parte oriente de la plaza [...] Se establecieron algunos pequeños puestos en que estuvieron instaladas mesas de juego [...] permitidos por la Ley.

Durante la noche del 14 y todo el día 15, hubo algunas músicas en los lugares más animados, quemándose también en la torrecilla de la iglesia y en las azoteas de algunas casas particulares, gran cantidad de pólvora. Por las noches hubo fuegos artificiales.

La festividad religiosa se solemnizó con vísperas [...] El lunes en las primeras horas del día, hubo Oficios religiosos, y a las nueve de la mañana solemnísima misa. Por la tarde rosario cantado y sermón. (El Informador, 1921a, p. 6).

Fue también antes de finalizar esta década que una de las promesas de la Revolución se materializó en la unidad general de estudio con la reorganización de la propiedad de terrenos colindantes a los pueblos y a la moderna colonia durante la aplicación de la reforma agraria, la cual estuvo a cargo de la Secretaría de Agricultura y de la que resultó la dotación 196 ha de tierras comunales a los vecinos de Zoquipan: “cinco hectáreas y

Figura 3 – Proyecto del camino para automóviles, 1920



Fuente: AGMG, 1920. Digitalizado por Xaris Padilla Vázquez.

Figura 4 – Villa Lola y la Avenida D de la colonia Seattle hacia 1920

Fuente: Centro INAH Jalisco, 1920.

fracción tomadas de los predios pertenecientes al licenciado Javier Vereá, sesenta de la Compañía Industrial de Guadalajara, S.A., y ciento veinte y fracción de la hacienda La Providencia, propiedad del señor Luis Castellanos y Tapia” (El Informador, 1927, p. 3). En estas tierras se formaron ejidos que décadas después desaparecieron por obras como las de la Línea 1 del Tren Eléctrico Urbano.

Tanto durante los años de la Revolución como en las siguientes décadas, el periódico *El Informador* dio cuenta de muchas desigualdades en el uso del suelo y de las prácticas cotidianas. En sus notas, los pueblos indígenas de la localidad son referidos con frecuencia como “guarida de muchos ladrones” (El Informador, 1921b, p. 2) y “lugar de zafarrancho entre habitantes” (El Informador, 1933, p. 1), en oposición a las “buenas” prácticas sociales que tenían lugar en la colonia Seattle.

En definitiva, el proceso socioespacial hasta aquí referido, si bien significó la irrupción de nuevos discursos, usos e imágenes en el territorio zapotano, también puso en evidencia la presencia simultánea de otras formas de vida, organización y representación en el espacio, es decir, la “simultaneidad en la espacialización de las escalas y temporalidades” (Costa & Maluly, 2021, p. 271), concernientes no solo a factores externos, sino también internos (Santos, 2000, pp. 45 y 51).

3. Nuevas unidades de paisaje urbano

La formación de nuevas colonias a partir de los años cuarenta en otras áreas de los municipios de Guadalajara y Zapopan, como la denominada Ciudad-Jardín de Guadalajara —hoy Chapalita— en los límites entre estas dos entidades, no solo produjo una competencia por agenciarse los servicios de profesionales de la construcción y los potenciales residentes, sino que influyó hasta en la forma de promover la venta de terrenos y villas de la Seattle: “Hermosa granja a 10 minutos del centro, gallineros,

huerta, abundante agua (Villa Lola)” (El Informador, 1950a, p. 8) o “Primorosa granja a 10 minutos del centro” (El Informador, 1950b, p. 2).

Hacia 1937 se fraccionaron terrenos colindantes con la colonia Seattle por el oriente y de dimensiones similares (AGMZ, 2002). Varias de las manzanas y lotes se desplantaron sobre parte de algunos terrenos considerados en el proyecto inicial de 1908, por lo que entonces se percibió como una extensión de este asentamiento —entendido aquí como unidad básica de paisaje—. La integración de la nueva área habitacional a la Seattle permitió que en el censo de población de 1950, el número de residentes sumara 398, siendo calificados como una colonia agrícola (Secretaría de Economía, 1952, p. 68); es decir, se contabilizaron 152 personas más que en 1940.ⁱⁱ

A la postre, en el último tercio del siglo XX, la nueva área residencial pasó a identificarse como Seattle, en tanto que la original oficialmente se reconoció como Ecológica Seattle, en buena medida gracias a la superficie de rodamiento empedrado que se ha mantenido en toda la colonia, incluida la antigua Avenida D a pesar de las modificaciones ocurridas en otras partes de esta vialidad hacia el oriente, y a la presencia de mayor vegetación en el exterior e interior de las propiedades de las viviendas. Por esos años también se establecieron en el área varias instituciones educativas privadas que aprovecharon las dimensiones de los lotes para instalarse, así como otros servicios y equipamientos, mismos que en el caso de la Ecológica Seattle, de acuerdo con su Reglamento de 1992, “deberán tramitar con la Junta de Colonos su salida paulatina [...] fijándose los términos justos en forma mancomunada”; en tanto, otros servicios indispensables para la vida cotidiana “deben negociar su forma de operación con la Junta de Colonos para funcionar con la máxima cooperación y concordia con sus vecinos” (Ruiz, 2005, p. 84).

A finales de los años cuarenta y comienzo de los cincuenta se lotificaron otros terrenos tanto hacia el lado norte como al sur de la Avenida D (hoy Aurelio Ortega), unos en el extremo oriente de la colonia Seattle y otros al poniente de la actual Ecológica Seattle, cercanos a la villa de Zapopan. Estos dieron lugar a vecindarios o colonias menos exclusivas como El Capullo, erigida en 1943 y regularizada en 1963 (AGMZ, 1963), con un área aproximada de 264,158 m² después de 1950, repartidos en 14 manzanas;ⁱⁱⁱ la Gusa, creada alrededor de 1948 y regularizada en 1959, con una superficie equivalente a 44,242.60 m², y modificada en 1970 con la “superficie saldo vendible autorizada de 17,190.25 m²” (AGMZ, 1970); y la Tepeyac, establecida aproximadamente en 1950, con cerca de 653,044 m² correspondientes a 29 manzanas.

La mayoría de estas colonias —o unidades básicas de paisaje como las denominamos en este trabajo— se integraron por lotes de entre 1,000 y 400 m² (El Informador, 1954; 1958a; 1958b); si bien, durante los años posteriores algunos lotes no edificados se subdividieron en otros más pequeños (la Gusa por ejemplo), de acuerdo con la superficie mínima permitida por las normas vigentes (AGMZ, 1970). En estas nuevas colonias, además de casas habitación, se instalaron pequeñas granjas y talleres en los siguientes años.

En tanto, los terrenos originalmente reservados por Downs y sus socios como lugar para la ampliación del moderno asentamiento campestre, la edificación del Country Club y un hotel —entre las avenidas D y F según el plano de 1908—, comenzaron a poblarse poco a poco por los habitantes de la colonia Los Maestros hacia finales de los años cuarenta (AGMZ, 1948). Sería en los años cincuenta y sesenta cuando se erigieron muchas de las casas habitación de dicha área (El Informador, 2003), no obstante que el Gobierno del Estado, encabezado por general Marcelino García Barragán (1943-1947), había donado los terrenos frente a la colonia Seattle en mayo de 1946, con el propósito de premiar los servicios de maestros y empleados de la administración pública, y que el 14 de mayo del mismo año, la XXXVIII Legislatura de Jalisco aprobó la cesión de una

superficie de 518,100 metros cuadrados de terreno de que se compone el predio ubicado en el Municipio de Zapopan, Jal., con linderos: al norte, con propiedades de los ejidos de Zapopan, de José Manzano y Enrique Salinas; al sur, con la Colonia Seattle, boulevard “Aurelio Ortega” de por medio; al oriente, del Dr. González Rubio, y al poniente, de Juan Álvarez y de Vicente Orozco.

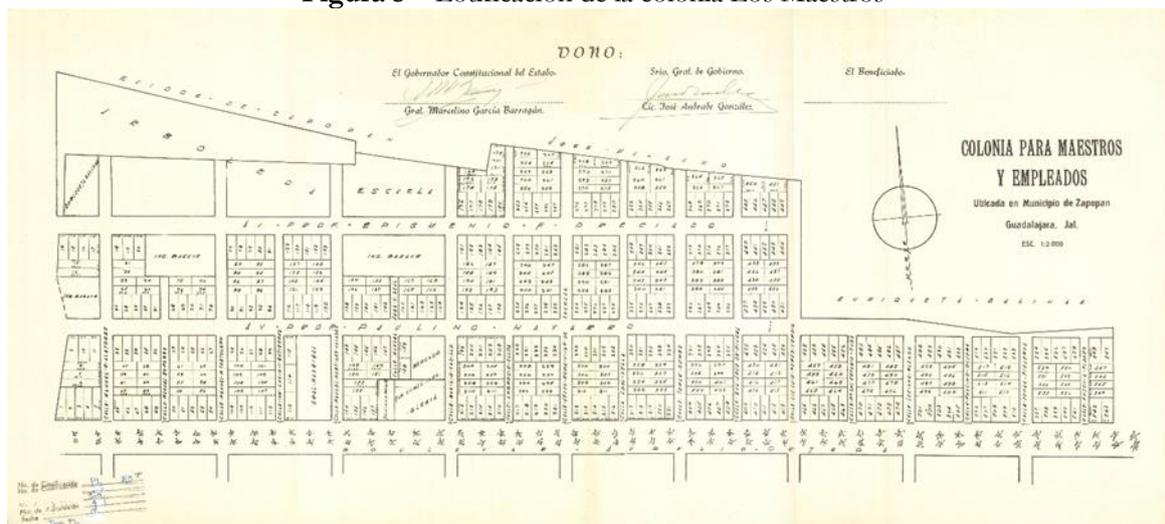
[...] El predio de que se trata, incluyendo los terrenos que se destinaron para calles y avenidas, quedará dividido en 549 lotes con superficies que fluctúen entre 245 y 500 metros cuadrado según plano.

[...] Los 549 lotes [ampliados posteriormente con diez lotes más en parte del área destinada a una arboleda] se cederán a igual número de servidores del Estado, que estén prestando sus servicios en la ciudad de Guadalajara, como sigue: 300 para maestros y 249 a los demás empleados, para la construcción de sus casas habitacionales. (El Informador, 1946a, pp. 1-2).

Según el acuerdo, las construcciones debían iniciarse en un plazo no mayor a tres años después de emitida la escritura de propiedad; y en caso de que no se llevaran a cabo las obras, el beneficiario perdería el derecho a la propiedad y el gobernador podría donar el lote a otro servidor con más antigüedad en el escalafón. A pesar de que el sorteo de lotes a los maestros se llevó a cabo el 26 de mayo, el de los empleados el 13 de octubre de 1946 (El Informador, 1946b; 1946c) y de que el gobierno estatal realizó obras de urbanización entre 1946 y 1947 (Urzúa & Hernández, 1989, p. 579), buena parte de la construcción de viviendas comenzó varios años más tarde y algunos terrenos no edificados o que eran de propietarios privados antes de la fundación de la colonia y que quedaron dentro de sus límites se ofrecieron en venta, sobre todo después que el área fue contando con varios servicios públicos (figura 5).

La vocación de la nueva colonia destinada, en principio, a trabajadores de la educación y del gobierno, no solo se diferenció de sus vecinos de la Seattle original por el estrato socioeconómico al que pertenecían, sino también por el tamaño de las manzanas y los lotes. Cada bloque de manzana proyectada en 1908 se fraccionó en dos, dando lugar a 36 predios, o sea, tres veces más de lo planeado a inicios del siglo (El Informador, 1975; 1992). La excepción, entre las poco más de cuarenta manzanas que compusieron el asentamiento, fueron los lotes destinados a servicios públicos: una escuela, un mercado, una iglesia y un área de arboleda al norponiente de la colonia, los que finalmente tuvieron otros usos, además de algunos lotes de propiedad privada adquiridos en 1931 por varias personas allegadas a Edmundo R. Downs, gerente de la Colonia Seattle Realty Company (formada en febrero de 1911), según consta en la Dirección General de Rentas de la Oficina Recaudadora Municipal núm. 1 (AGMZ, 1930-1931).

Figura 5 – Lotificación de la colonia Los Maestros



Fuente: AHJ (1946).

Esta colonia vino a completar la ocupación del área original planeada para la Seattle: la Avenida D al sur, el ejido de Zapopan y algunas propiedades privadas al norte, la colonia Tepeyac al poniente y el camino a Guadalajara o camino para automóviles al oriente. En los siguientes años quedaría definida buena parte del perfil de este eje o unidad intermedia de paisaje, en el que la presencia de árboles a cada lado de la avenida y jardines ha tenido y tiene un papel protagónico en el paisaje urbano.

A pesar de que el proceso de urbanización no se concretó igual a lo proyectado en 1908, sí mantuvo el esquema de división social del espacio en el que ambas vías contribuyeron a operativizar la organización y a demarcar el ámbito urbano, permitiendo así la proximidad socioespacial entre iguales y la distancia con los otros (Rubalcava & Schteingart, 2012, p. 135). No obstante que, como lo explica Milton Santos en *La naturaleza del espacio*, la condición de vecindad, es decir:

el territorio compartido impone la interdependencia como praxis, y esa 'base de operación' de la 'comunidad' [...] constituye una mediación inevitable para el ejercicio de los papeles específicos de cada uno. En las ciudades, ese fenómeno es aún más evidente, ya que las personas desconocidas entre sí trabajan conjuntamente para alcanzar, a pesar de ellas, resultados colectivos (Santos, 2000, p. 272).

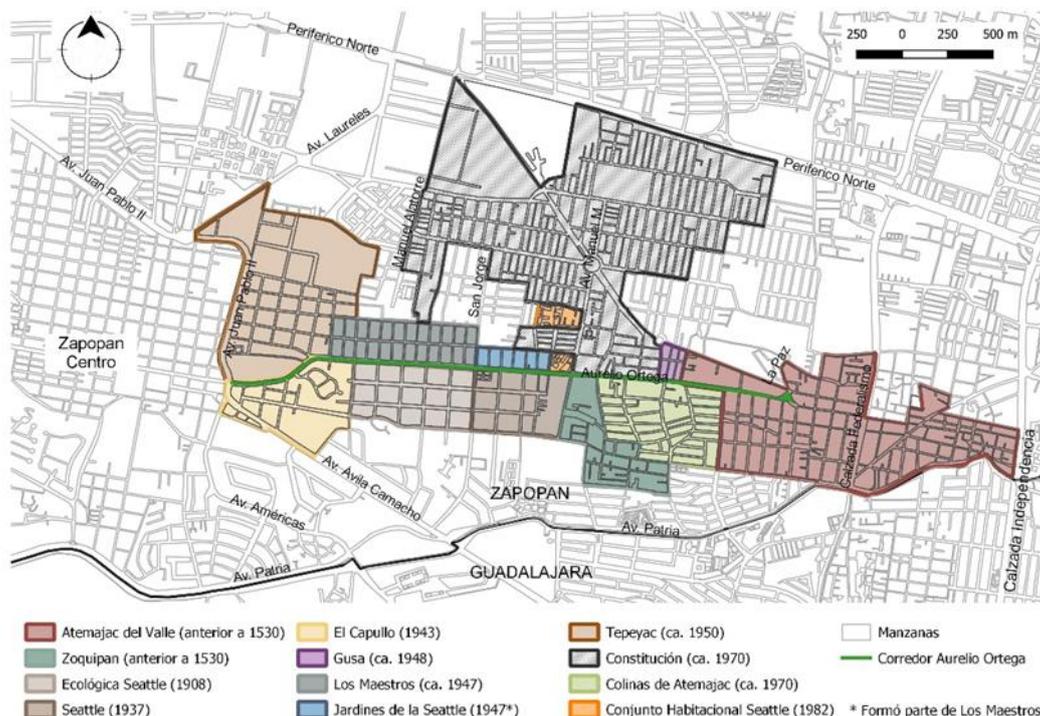
Fue a finales de los años sesenta, 1967 para ser exactos, cuando el cabildo de Zapopan aprobó la solicitud de brindar el servicio público de aseo a las colonias Tepeyac, Seattle, Los Maestros y Atemajac (AGMZ, 1967, diciembre 8). De igual

forma, en 1968 autorizó la solicitud del Consejo de Colaboración para que se hicieran las obras de terminación de la urbanización de las colonias Tepeyac, Maestros y Seattle consistentes en introducción de agua, machuelos, empedrado y alumbrado, [las que tuvieron un costo que ascendió] a la suma de \$8'617,670.95. Para llevar a cabo dichos trabajos, el cabildo solicitó el aval del Gobierno del Estado, de acuerdo con los requisitos establecidos por la Ley de Fraccionamiento (AGMZ, 1968). Al iniciar la siguiente década, las colonias Gusa, Los Maestros y Tepeyac reunían 6,830 habitantes (679, 3,050 y 3,101, respectivamente). Por su parte, la Seattle sumaba 2,691 moradores, los antiguos pueblos de Atemajac del Valle 18,512 y el de Zoquipan 2,344; en tanto que la cabecera municipal de Zapopan alcanzaba los 45,292 residentes (Secretaría de Industria y Comercio, 1973)(figura 6).

El resto de las áreas colindantes a la Seattle original se habitaron años después con la creación del asentamiento Conjunto Habitacional Seattle o Jardines Seattle hacia 1980, el que se desplantó sobre una superficie de 48,370.73 m² (AGMZ, 1982) y cuya recepción de las obras de urbanización se llevó a cabo en julio de 1982.^{iv} En cierto sentido, el nuevo asentamiento sirvió de transición entre la antigua colonia Seattle —hoy Ecológica Seattle— y las viejas poblaciones de Zoquipan y Atemajac, además de las colonias populares de Colinas de Atemajac y Constitución, habitadas alrededor de 1970 (AGMZ, 1970).

De esta manera, entre 1908 y 1982 se completó la urbanización del área de estudio o unidad general de paisaje articulada por el eje Aurelio Ortega-Atemajac. Durante estos años, igualmente, algunas colonias ajustaron sus áreas y en

Figura 6 – Colonias adyacentes al eje Aurelio Ortega Atemajac



Fuente: Elaboración propia con base en INEGI, 2017 & IIEG, 2020. Digitalizado por Xaris Padilla Vázquez.

el caso de Los Maestros, seis manzanas del extremo oriente, vecinas del Conjunto Habitacional Seattle, se separaron oficialmente y conformaron la colonia Jardines de la Seattle.

El tipo de edificaciones erigidas después de 1940 en las unidades básicas de paisaje urbano —El Capullo, la Gusa, Los Maestros, Tepeyac, Colinas de Atemajac, Constitución y Conjunto Habitacional Seattle—, entre las que fueron apareciendo algunos edificios multifamiliares y pequeños fraccionamientos cerrados, así como la instalación de numerosos servicios y equipamiento relacionados con la vida cotidiana, han ido permitiendo una mejor interacción entre estas áreas con los asentamientos anteriores, disímiles en origen, estratos sociales y características arquitectónicas, sin que hasta el presente se desvanezca la división social del espacio urbano que se estableció con la fundación de la Seattle —en el presente Ecológica Seattle— y sus dos vialidades clave en las primeras décadas del siglo XX.

La reconstrucción e interpretación del proceso de producción de estas unidades básicas de paisaje pone en evidencia “las dimensiones territoriales constitutivas de [una parte de la sociedad zapopana], sus representaciones y contradicciones operadas por sistemas espaciales

abiertos, de larga duración y contenido de tiempos desiguales. [En síntesis], ‘un tiempo espacial propio [integrado por] la presencia simultánea de variables con temporalidades [...] diversas’” (Costa & Maluly, 2021, p. 255).

4. El eje y la persistencia de la segregación socioespacial

El trazado del eje Aurelio Ortega fue el elemento urbano clave para reconfigurar una parte del territorio zapopano a comienzos del siglo XX y más tarde para conectar diversas áreas residenciales, a la vez que mantener la segregación socioespacial establecida con la fundación de la colonia Seattle en 1908; ello a pesar de los procesos de urbanización ocurridos en el área desde finales de los años treinta del mismo siglo, el incremento poblacional, las modificaciones de uso de suelo, la introducción de nuevos servicios —incluido el transporte público—, etc. En pocas palabras, ha influido en la “manera de vivir en el territorio, [...] que ha fructificado en paisaje” (Aguiló, 2010, p. 628).

Los proyectos llevados a cabo por el gobierno desde la década de 1940 en el eje Aurelio Ortega han refrendado la diferencia entre las colonias Ecológica

Seattle y Seattle frente al resto de los asentamientos de carácter más popular —en gran medida conformados por viviendas autoconstruidas o erigidas por programas sociales—, a lo que también han abonado las dimensiones de los lotes, las características de las construcciones y la escasa presencia de servicios cotidianos en estas unidades básicas de élite. La disparidad también se evidencia en las dimensiones del camellón, el cuidado de los jardines y paseo arbolado del andador central desde la actual Calle 1 hasta la Calle 7 o San Jorge —el tramo que queda del viejo camino para automóviles—; el tipo de negocios instalados y las características de la superficie de rodamiento, sobre todo en el lado sur del eje Aurelio Ortega; e incluso, entre quienes mayormente interactúan en esa parte del espacio público.

Así, un análisis de los resultados de las acciones constructivas realizadas en este eje devela, desde el enfoque de paisaje urbano histórico, los criterios que las han guiado e incidido en los atributos físicos, los usos que los moradores de las colonias aledañas le han dado al eje en aquellos tramos en los que las dimensiones del andador hacen factible realizar actividades, así como valores ambiental, recreativo e identitario otorgados por los habitantes del lugar y consumidores de servicios en la zona (Conti, 2014). En definitiva, “la forma en que la sociedad opera en el espacio geográfico” (Santos, 2000, p. 30).

El primer proyecto de intervención gubernamental en esta vialidad consistió en la desaparición total de los tranvías en 1944 y con ello de la línea que iba hasta Zapopan —la última en dejar de funcionar—, dando lugar entre 1946 y 1947 a la transformación de la antigua Avenida D en el boulevard Aurelio Ortega o, como se referían a ella por los mismos años, en una avenida “muy ancha y bonita”, luego de que el ayuntamiento de Zapopan indemnizara a la Cooperativa de Tranviarios por los terrenos de las vías férreas (Martínez Velasco, 1989).

Si bien el nuevo nombre de la avenida, en homenaje al maestro jalisciense Aurelio Ortega, se avino simbólicamente con las acciones de urbanización de la administración estatal en la colonia Los Maestros, poco modificó la percepción que se tenía del espacio por tramos o sectores y las relaciones sociales que no fuera la que proporcionó el nuevo transporte público automotor y la extensión de la superficie empedrada más allá de los límites de la actual Ecológica Seattle y la Seattle.

La conservación de la vialidad empedrada originó varios proyectos de mejora en las siguientes décadas, pero fue entre 1984 y 1985 que alguno de estos se concentraron particularmente en solucionar el problema de las inundaciones (El Informador, 1984; 1985), toda vez que las áreas aledañas al eje Aurelio Ortega habían sido edificadas —con el consecuente incremento de la superficie impermeable del suelo—, y que probablemente las obras hidráulicas que estuvieron obligados realizar los urbanizadores de algunas de las colonias estaban azolvadas o habían sido rebasadas por el caudal de agua. Fue el caso de la canalización del “arroyo que se denomina La Tuzanía”, en la sección que atraviesa parte de la Gusa (AGMZ, 1970).

Dos años después de estas obras, en 1987, previo a la inauguración de la Línea 1 del Tren Eléctrico Urbano en 1989, se amplió oficialmente la avenida Aurelio Ortega hacia la ahora “colonia de Atemajac del Valle” (Preza, 2005, p. 134), dando lugar al actual eje Aurelio Ortega-Atemajac. De golpe y porrazo, los antiguos pueblos de Atemajac del Valle y Zoquipan habían entrado a “la modernidad” y oficialmente comenzaron a llamárseles colonias. Lo mismo sucedió con otras poblaciones de la actual Área Metropolitana de Guadalajara (AMG), aun cuando hasta la actualidad persisten formas de interacción social y prácticas culturales que los distinguen de sus vecinas fundadas en el siglo XX.

En 2005 se intervino otra vez el eje de la unidad intermedia de paisaje, es decir, el andador central y los carriles de circulación vehicular. De acuerdo con *El Informador*, las obras principalmente beneficiaban a las colonias Seattle, Los Maestros, Tepeyac y Zoquipan (El Informador, 2005); sin embargo, las mejoras fueron distintas en cada lado de la vialidad. En el norte, entre Manuel M. Diéguez y Manuel H. Alatorre, se colocaron huellas de adoquines que facilitarían el desplazamiento del transporte automotor; entretanto, en el lado sur, donde se ubican las colonias Ecológica Seattle y Seattle, solo se reparó el empedrado sin introducir las huellas de adoquines para el rodamiento debido a la oposición de los colonos de estos asentamientos.

Nuevas ideas en el uso del espacio público trajeron otras mejoras materiales al camellón central, ahora denominado “parque lineal”, una novedosa manera de llamarle a lo que ya se hacía en el lugar: caminar, correr, andar en bicicleta o patineta, descansar, reunirse a platicar, pasear a los perros, entre otras actividades (El Informador, 2008). No obstante, el escenario cambia según el sector en el que uno se encuentre; ya sea en el cuidado del equipamiento urbano y la jardinería, como en las

dimensiones del andador, mismo que va estrechándose al acercarse a las colonias Gusa, Constitución, Colinas de Atemajac y al pueblo de Atemajac del Valle. Será también al finalizar este decenio que quedaron oficialmente establecidos dos grandes hitos urbanos en los extremos del eje Aurelio Ortega-Atemajac: Villa Fantasía —un refugio de animales e interacción social de niños y adultos— en el poniente y el parque conocido por los vecinos como El Triangulito en el oriente, remate del camellón que a partir de la colonia Zoquipan va constriñéndose (alrededor de 1.1 km) hasta solo permitir una hilera de árboles al centro del camellón y una ciclo vía a cada lado.

En estas primeras décadas del siglo XXI poco a poco han ido instalándose nuevos equipamientos urbanos y servicios gastronómicos adyacentes a la avenida Aurelio Ortega-Atemajac, desde Villa Fantasía en la colonia Tepeyac, tiendas de conveniencia y talleres automotrices, sobre todo de San Jorge hacia Atemajac, hasta numerosas cafeterías, restaurantes y tiendas especializadas en alimentos, en su mayoría situados en áreas de viviendas del asentamiento Los Maestros, aprovechando los atributos del paisaje urbano, en buena medida caracterizado por árboles —alrededor de 1,100 de 40 especies y jardines dispuestos en el andador de la avenida (Proyectos Estratégicos de Zapopan, 2019); además de la cercanía con la cabecera municipal de Zapopan, la percepción que se tiene de la relativa seguridad en ese tramo y el reconocimiento que posee, al menos la Ecológica Seattle, de ser un lugar que protege al medio ambiente (Ruiz, 2005).

Este eje tampoco ha sido ajeno a la celebración religiosa más importante del AMG: la Romería de la Virgen de Zapopan, pues durante décadas se ha usado para ir o regresar de la Basílica y en años más recientes ha servido para instalar temporalmente puestos de comida y venta de objetos religiosos; ello en la medida en que se ha incrementado la participación de los habitantes del AMG, de otras partes del estado y del país en esta celebración (El Informador, 2011). Si bien, la instalación de estos comerciantes es vigilada, mayormente por los habitantes de las colonias del poniente, para que se cumplan las fechas de instalación y retiro, de acuerdo con los permisos otorgados por el ayuntamiento.

Desde finales de 2019 y hasta mediados de 2020, esta avenida con más de cien años de existencia fue objeto de nuevos trabajos de renovación, concebidos en el proyecto “Corredor Aurelio Ortega-Atemajac”, 3.65 kilómetros con 53 cruceros (Proyectos Estratégicos de Zapopan, 2019), en esta ocasión debido a la afectación que

sufrió —al igual que otras vialidades del AMG— por su uso como vía alterna durante la realización de las obras de la Línea 3 del Tren Eléctrico Urbano. Las obras realizadas por la Secretaría de Infraestructura y Obra Pública (SIOP) del Gobierno de Jalisco, en acuerdo con el Ayuntamiento de Zapopan, pusieron en evidencia las tensiones entre el gobierno local —al que le correspondía la socialización de las obras— y los colonos, sobre todo aquellos de las unidades básicas Ecológica Seattle, Seattle y Los Maestros.

La ejecución del proyecto mostró cuando menos dos visiones respecto del uso, conservación y mantenimiento del eje de esta unidad intermedia de paisaje: la del gobierno y la de los colonos. Los primeros sostenían que dichas obras contribuirían a “mejorar la calidad de vida de los habitantes de la zona al facilitar sus desplazamientos, a la vez que podría alentar los traslados no motorizados y la utilización de transportes públicos, en particular los masivos asociados con las líneas 1 y 3 del Tren Eléctrico Urbano” (García, 2021, p. 134) —en funciones a partir de septiembre de 2020 y conectadas por el eje Aurelio Ortega-Atemajac—. Estos argumentos, en buena medida, fueron asociados por los residentes más con intereses de escala metropolitana que local.

Por su parte, los colonos más activos, ante la falta de información de los alcances del proyecto, señalaban la posibilidad de que las obras de renovación sustituyeran la superficie de rodamiento empedrada con asfalto o concreto y, por ende, aumentarían las inundaciones en la zona, dejara de infiltrarse el agua de lluvia, se intensificara el tránsito de automotores y se dieran permisos para el establecimiento de puestos de venta de comida en el camellón, todo lo cual afectaría el paisaje urbano histórico y sus prácticas (García, 2021). Otros moradores, máxime de las colonias Zoquipan, Gusa y Atemajac del Valle, donde el camellón tiene menos de dos metros de ancho y la superficie de rodamiento está asfaltada, se mantenían expectantes sobre los avances del proyecto; deseaban que mejorara el equipamiento urbano pero que no afectara su vida cotidiana, modificara las prácticas culturales y religiosas, produjera un incremento en el precio del suelo y alentara a las empresas inmobiliarias a construir más edificios multifamiliares o fraccionamientos privados en la zona, con el consecuente desplazamiento de moradores (García, 2021). Dicho de otro modo, los habitantes de estas colonias temían los cambios que el proyecto pudiera acarrear para el paisaje urbano, o sea, para el medio ambiente, la calidad de vida, la memoria histórica..., en pocas palabras, para la identidad territorial (Sunyer, 2017).

Tales dinámicas de participación social y capacidad de gestión de algunos actores no eran desconocidas por los encargados del proyecto, quienes dividieron la ejecución de las obras del eje en cuatro segmentos de longitud más o menos similar pero de distinta complejidad social y características arquitectónicas de las unidades básicas de paisaje, no obstante que la explicación oficial dada a los colonos se fundamentó en criterios únicamente técnicos, relativos al funcionamiento de la vialidad en los intervalos en los que no se actuaba. Los primeros tramos realizados fueron aquellos en los que las asociaciones de colonos y los propios moradores eran menos participativos —la salvedad es la Seattle—, en los que se trabajó prácticamente a la par (Gobierno de Zapopan, 2019).

El primer tramo se localizaba en la parte del eje más cercana a la Línea 3 del Tren Ligerero —para ese momento todavía sin funcionar— y aledaña a unidades básicas integradas por las colonias Tepeyac y El Capullo, compuestas por familias mayormente jóvenes, que habitan casas en su mayoría erigidas por autoconstrucción, dotadas de todos los servicios públicos y colindantes con vialidades primarias (AGMZ, 2002). Entretanto, el segundo abarcó las colonias entre las calles San Jorge y Manuel M. Diéguez: Seattle, Conjunto Habitacional Seattle —o Jardines Seattle—, Jardines de la Seattle^v y una pequeña parte del asentamiento Constitución, todas habitadas también por una población joven, en las que, además de localizarse la mayoría de los edificios multifamiliares que componen la unidad general de paisaje, existen notables diferencias entre la Seattle y las otras áreas residenciales, en cuanto el tamaño de los lotes y las tipologías arquitectónicas, si bien todas tienen cobertura de servicios públicos básicos y varios equipamiento relacionados con la vida cotidiana (AGMZ, 2002). Los lugares de mayor encuentro social en este tramo se localizan en la colonia Constitución: la iglesia Santa Emerenciana (erigida en parroquia en febrero de 2001), el mercado Bola y el tianguis, pero ninguno colindante al eje que se intervino en 2019.

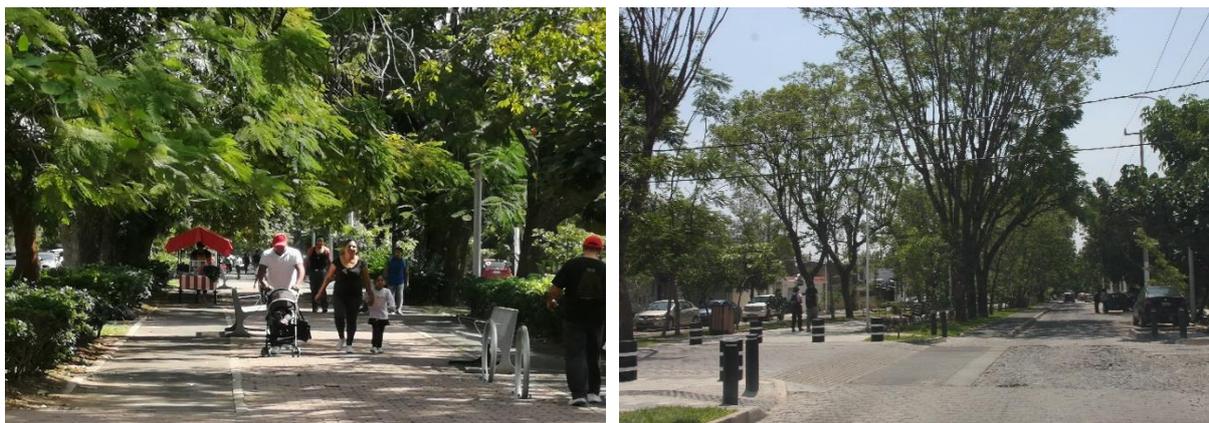
A las unidades básicas con las asociaciones de vecinos más dinámicas —Ecológica Seattle y Los Maestros— se les asignó el tramo tres, y a los antiguos pueblos de Zoquiapan, Atemajac del Valle y las colonias Constitución, Gusa y Colinas de Atemajac, el cuatro, el de mayores dimensiones. El tramo tres se caracteriza por una población adulta joven en promedio, establecida en viviendas unifamiliares de uno o dos niveles —ocupadas entre cuatro y cinco habitantes— y dotadas con infraestructura pública (AGMZ, 2002); residencias que en el caso de la Ecológica Seattle fueron construidas algunas de ellas por ingenieros o

arquitectos, si bien, varias de las edificaciones adyacentes a la avenida, sobre todo de Los Maestros, han sido transformadas para alojar servicios gastronómicos. Aunque ambas asociaciones vecinales son muy activas no celebran festejos propios, salvo los religiosos en la parroquia El Calvario (1976) y en la iglesia cristiana Comunidad Nueva Alianza, que se localizan en la Ecológica Seattle pero no adyacentes al eje Aurelio Ortega. Para estas colonias, el camellón es el principal espacio público de encuentro a falta de otras áreas comunes de esparcimiento.

Por su parte, el último tramo definido en el proyecto está integrado, en promedio, por una población igualmente adulta joven residente en casas autoconstruidas, edificadas por programas de vivienda social o por alguna inmobiliaria en fechas recientes, con servicios públicos, numerosos talleres y establecimientos comerciales de uso frecuente (AGMZ, 2002); habitantes que si bien no utilizan el andador para sus actividades cotidianas debido a su escasa anchura en ese tramo, sí podían interferir con el desarrollo del proyecto por la gran interacción entre vecinos, arraigo al lugar y “presencia de antiguas estructuras administrativas del territorio, en particular el [comisariado ejidal] de Atemajac del Valle, [que inciden en] la defensa que éstos hacen de muchos de los ámbitos públicos [clave para las] prácticas tradicionales” —danzas de conquista, fiestas patronales, tianguis— (García, 2021, p. 149), además de las actividades concernientes a las parroquias de San Francisco de Asís (vestigios del siglo XVII) en Zoquiapan y Nuestra Señora del Rosario (el templo actual fue edificado entre 1718-1795) en Atemajac (Esponda, 2009).

Las tensiones entre los actores sociales involucrados y el gobierno local llegaron hasta la suspensión de las obras en diciembre de 2019 y la amenaza del alcalde de destinar los recursos a otras partes de la ciudad (Notisistema, 2019). Finalmente el conocimiento de los alcances del proyecto por parte de los actores sociales más activos permitió que se desvaneciera la oposición, sin llegar a cesar la vigilancia (figura 7).

No obstante que los trabajos de renovación del espacio público han impactado de manera favorable a la movilidad y el esparcimiento de cerca de 58 mil habitantes, asentados en alguna de las doce colonias adyacentes al eje —alrededor de unas 5,800 ha— (IIEG, 2020), un sondeo de opinión realizado entre octubre y noviembre de 2021 a través de las redes sociales arrojó valoraciones negativas, sobre todo en los temas relacionados con la tardanza en la

Figura 7 – Eje vial y andador Aurelio Ortega antes, en 2019, y después de la renovación, en 2021

Fuente: Fotografías de Beatriz Núñez, Zapopan, octubre de 2019 y junio de 2021.

ejecución de las obras, el tipo de materiales empleados, el insuficiente mobiliario urbano, la interrupción del flujo entre algunas calles y la posibilidad de que conviertan a la zona en otro Chapultepec.^{vi} A estas se les sumó la demanda de limpieza diaria del área y la crítica a las continuas intervenciones en la avenida Aurelio Ortega, en contraste con la falta de obras públicas en otras colonias de la periferia de Zapopan (Martínez y Montes, 2021). Dicho asunto no es excepcional de esta zona o municipio, tal vez, porque:

las ciudades están perdiendo realidad física para ser consumidas, como una prenda de ropa, por su etiqueta [y] “los arquitectos de paisaje” se encuentran sumamente entretenidos en el diseño de jardines, espacios urbanos, entornos de edificios y polos de atracción que sobredoran con mobiliario urbano, plantaciones, gradas, fuentes, pavimentos y esculturas, sin llegar a plantearse analizar la posibilidad de conseguir una imagen visual, para una ciudad o un barrio concretos, que sea coherente con los anhelos y necesidades vitales de sus ciudadanos. (Maderuelo, 2010, p. 597).

Es un hecho que el proyecto ha permitido el desplazamiento de peatones y ciclistas con mayor seguridad y que se ha incrementado la interacción entre vecinos en el andador; también que se han mejorado el equipamiento urbano, las áreas verdes y las redes hidrosanitarias, además de la instalación ordenada de un tianguis tradicional de frutas y verduras en el camellón de la avenida los domingos por la mañana. Sin embargo, todas estas acciones no han resultado en el desvanecimiento de la frontera simbólica, principalmente entre la Ecológica Seattle y la Seattle, con la mayoría de los asentamientos

adyacentes al andador. Las diferencias persisten con base en prácticas sociales relacionadas con el uso cotidiano y excepcional que los vecinos hacen del tramo del andador más cercano a su colonia, y físicas, relativas al tamaño de los lotes de las viviendas aledañas al eje, volumen del arbolado, cuidado de jardines públicos y privados, vigilancia y manejo de la basura en el espacio público. A fin de cuentas,

el paisaje existe, a través de sus formas, creadas en momentos históricos diferentes, aunque coexistiendo en el momento actual. En el espacio, las formas de que se compone el paisaje completan, en el momento actual, una función actual, como respuesta a las necesidades actuales de la sociedad. Tales formas han nacido bajo diferentes necesidades, han emanado de sociedades sucesivas, pero solo las formas más recientes corresponden a determinaciones de la sociedad actual. (Santos, 2000, p. 87).

La intención de reducir las desigualdades socioespaciales entre los habitantes de las colonias por medio de la “revaloración de los lugares de encuentro” (Duque, 2014, p. 9), enunciadas por los responsables del proyecto, no ha sido tal; quizá porque la política pública en los espacios compartidos únicamente se ha encaminado a solucionar problemas materiales —lo cual es deseable y demandado— y poco ha considerado que estos son “un activador y vertebrador de no pocos derechos humanos derivados de las propias características del paisaje” (Checa-Artasu, 2018, p. 36), es decir, “se debe prestar atención a lo que el paisaje *es*, pero también, al tiempo, a lo que el paisaje *significa*” (Ortega, 2014, p. 38). Por consiguiente, no se trata solo de tener acceso a un espacio público adecuado para todos, sino de que en esos espacios

puedan llevarse a cabo prácticas sociales y culturales —tradicionales o recientes—, tal como lo requieren los habitantes de las unidades básicas que conforman la unidad general de paisaje delimitada. Dicho de otra forma, “asumir la simultaneidad en la espacialización de las escalas y temporalidades” (Costa & Maluly, 2021, p. 271).

5. Apunte final

La creación de este eje o corredor, analizado como elemento clave de la unidad intermedia de paisaje urbano histórico construido a comienzos del siglo XX, implicó la reorganización de una parte del territorio del municipio de Zapopan y coadyuvó al establecimiento de una forma distinta de habitar respecto a las existentes, es decir, de construir, desplazarse e interactuar. Con el tiempo, el proceso de urbanización echado a andar en 1908 acarrearía nuevos procesos de mercantilización de la superficie urbana y, con ello, la constitución de nuevos asentamientos y otras formas de habitar el territorio.

La avenida Aurelio Ortega-Atemajac, además de mantener su función de eje vial, constituye un elemento central de los atributos del paisaje urbano histórico de las colonias adyacentes al mismo, en el que se manifiestan representaciones e interacciones sociales diversas, como disímiles son los orígenes de cada colonia o “pueblo”, estratos socioeconómicos, tipologías arquitectónicas, tipos de servicios, experiencias culturales, etcétera.

Los cambios económicos, políticos y culturales acontecidos en los poco más de cien años de existencia de la primigenia colonia residencial y su principal eje articulador, si bien han incidido en la modificación del entorno y han hecho posible la urbanización de nuevas áreas, el incremento de la población residente, inéditas formas de representación arquitectónica, introducción de nuevos equipamientos y servicios urbanos, no han desvanecido, a pesar de las numerosas intervenciones en el mismo, las diferencias socioespaciales establecidas entonces. Tal vez sea así porque solo ha buscado difuminarse esa frontera social y simbólica mediante la intervención de los elementos físicos del espacio urbano, con la aplicación de políticas gubernamentales y no verdaderamente públicas y, peor aún, sin comprender las dinámicas sociales, espaciales y culturales de quienes habitan esta porción del territorio zapopano.

1. Referencias bibliográficas

Aguiló, M. (2010). El paisaje de las Obras Públicas. *Estudios Geográficos*, 269, 601-632.

<https://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/323/323>.

- Castellanos, A. M. de la O. (1993). Vida y costumbres en la villa de Zapopan, 1910-1940. *Estudios Jaliscienses*, 14, 5-18.
- Centro INAH Jalisco. (1920). Mary Lazar. Colección Independencia-Revolución en la memoria ciudadana, XXXI, caja 20, exp. 32.
- Checa-Artasu, M. (2018). Deconstruyendo el paisaje: un bien común y un derecho de todos. In E. García & A. Vaca (Coords.). *Sostenibilidad: ¿un extraño a la modernidad?* (pp. 21-39). Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Conti, A. (2014). La conservación y la gestión de las ciudades históricas desde la perspectiva del Paisaje Urbano Histórico. In Encuentro Internacional “El Paisaje Urbano Histórico como herramienta del desarrollo urbano sostenible”. Buenos Aires, Argentina. http://sedici.unlp.edu.ar/bitstream/handle/10915/50335/Documento_completo.pdf-PDFA.pdf?sequence=3.
- Costa, E. B. & Maluly, V. S. (2021). Geografía histórica y tiempo geográfico, concepto y superación de dicotomías. *Geografía Norte Grande*, 79, 253-277.
- Departamento de la Estadística Nacional. (1926). Censo General de Habitantes. 30 de noviembre de 1921. Estado de Jalisco. Ciudad de México: Diario Oficial-Departamento de la Estadística Nacional. <https://www.inegi.org.mx/app/biblioteca/ficha.html?upc=702825411220>.
- Downs, V. (2004). *Al sur del ayer. Una historia real*. Guadalajara: Ediciones Impre-Jal.
- Duque, I. (2014). Políticas públicas, urbanismos y fronteras invisibles. Las disputas por el control espacial en Medellín. *Scripta Nova*, 18(493), 1-19.
- El Informador. (1918, enero 15). Hermosa fiesta en la colonia Seattle. *El Informador*.
- El Informador. (1920, diciembre 1). Camino de autos que se inaugura. *El Informador*.
- El Informador. (1921a, agosto 26). Fueron suntuosas las fiestas religiosas en Atemajac. *El Informador*.
- El Informador. (1921b, febrero 17). Comentarios del día. Los ladrones de Mezquitan. *El Informador*.
- El Informador. (1922a, septiembre 10). Programa general de los festejos patrios. *El Informador*.
- El Informador. (1922b, septiembre 16). Las fiestas patrias en Zapopan. *El Informador*.

- El Informador. (1922c, octubre 16). De la sociedad tapatía. El día de campo en la colonia Seattle. El Informador.
- El Informador. (1927, junio 7). Dotación de tierras al pueblo de Zoquipan. El Informador.
- El Informador. (1932, diciembre 18). De la sociedad tapatía. El día de campo. El Informador.
- El Informador. (1933, marzo 12). Nutrido tiroteo hubo en Zoquipan. El Informador.
- El Informador. (1934, septiembre 27). De la sociedad tapatía. Día de campo. El Informador.
- El Informador. (1946a, mayo 15). La donación gratuita de los lotes fue ayer aprobada. El Informador.
- El Informador. (1946b, 26 de mayo). El Informador.
- El Informador. (1946c, 16 de octubre). El Informador.
- El Informador. (1950a, 13 de octubre). Avisos de ocasión. El Informador.
- El Informador. (1950b, 11 de noviembre). Avisos de ocasión. El Informador.
- El Informador. (1954, 25 de julio). Atento aviso. El Informador.
- El Informador. (1958a, 4 de marzo). Avisos de ocasión. El Informador.
- El Informador. (1958b, 1 de junio). Avisos de ocasión. El Informador.
- El Informador. (1975, 25 de junio). El Informador.
- El Informador. (1984, 17 de diciembre). Segundo informe del Sr. Presidente Municipal de Zapopan, Ing. Alberto Mora López. El Informador.
- El Informador. (1985, 11 de mayo). Evitarán inundaciones del Mpio. de Zapopan. El Informador.
- El Informador. (1992, 28 de mayo). El Informador.
- El Informador. (2003, 18 de diciembre). Los Maestros sufren deficiencias en alumbrado público. El Informador.
- El Informador. (2005, 29 de noviembre). Agradecen rehabilitación de avenida Aurelio Ortega. El Informador.
- El Informador. (2008, 13 de septiembre). Cuestionan socialización de parque lineal de avenida Aurelio Ortega. El Informador.
- El Informador. (2011, 13 de octubre). Fervor, lluvia y frío enmarcan la Romería. El Informador.
- Esponda, M. P. (2009). Ruta franciscana de Tzapopan. Guadalajara: Secretaría de Cultura de Jalisco.
- García, E (2021). El impacto de políticas públicas en paisajes urbano-históricos de Zapopan. In B. Núñez. (Coord.). Vol. 2: La irrupción de la política pública en la vida cotidiana (pp. 127-155). Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Gobierno de Zapopan. (2019, Octubre 14). Inicia Zapopan recuperación del Corredor Aurelio Ortega-Atemajac. Comunicación Social, Dependencias, Gobierno, Noticias, Obras Públicas. <https://www.zapopan.gob.mx/inicia-zapopan-recuperacion-del-corredor-aurelio-ortega-atemajac/>
- Gómez, L. & Almeida, M. (2018). El paisaje urbano histórico sostenible. ¿Conservación o reconfiguración?. In E. García & A. Vaca (Coords.). Sostenibilidad: ¿un extraño a la modernidad? (pp. 88-107). Guadalajara: Universidad de Guadalajara.
- Gómez, L. (2017). Taller de paisaje urbano histórico en el área declarada patrimonio de la Humanidad del Centro histórico de Camagüey. Oficina del Historiador de la Ciudad de Camagüey.
- IIEG. (2020). Información sociodemográfica por colonia, Jalisco 2020. Zapopan: Instituto de Información Estadística y Geográfica del Estado de Jalisco.
- INEGI. (2017). Marco Geoestadístico. <https://www.inegi.org.mx/temas/mg/>
- Maderuelo, J. (2010). El paisaje urbano. Estudios Geográficos, 269, 575-600. <https://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/view/322/322>
- Martínez de Pisón, E. (2010). Saber ver el paisaje. Estudios Geográficos, 269, 395-414. <http://estudiosgeograficos.revistas.csic.es/index.php/estudiosgeograficos/article/viewFile/316/316>.
- Martínez Velasco, S. (1989, 1 de octubre). Guadalajara de los años treinta. Mis recuerdos. El Informador.
- Martínez, A. del C. & Montes, K. G. (2021). Sondeo de opinión no publicado. Seminario de Investigación. Universidad de Guadalajara, Guadalajara.
- Muriá, J. M. (1981). Historia de Jalisco. T. 2: De finales del siglo XVII a la caída del federalismo. Guadalajara: Gobierno de Jalisco.
- Muriá, J. M. (2004). Los tiempos antiguos. In J. M. Muriá, J. Olveda & M. Aldana. Historia de Zapopan (pp. 17-49). Zapopan: El Colegio de Jalisco-Ayuntamiento de Zapopan.
- Nogué, J. (2010). El paisaje en la ordenación del territorio. La experiencia del Observatorio de Cataluña. Estudios Geográficos, 71(269), pp. 415-448.

- Notisistema. (2019, diciembre 10). Suspende alcalde de Zapopan obras de rehabilitación del andador Aurelio Ortega. Recuperado de <https://www.notisistema.com/noticias/suspende-alcalde-de-zapopan-obras-de-rehabilitaciondel-andador-aurelio-ortega/>.
- Ortega, N. (2014). El paisaje en la geografía moderna. In M. Checa-Artasu, A. García., P. Soto & P. Sunyer. (Coords.). Paisaje y territorio (pp. 31-48). Ciudad de México: UAM.
- Preza, J. de J. (2005). Atemajac del Valle. Agonía de un pueblo, alumbramiento de una colonia. In *Historia del lugar donde vivo* (pp. 95-153). Guadalajara: Ayuntamiento de Zapopan.
- Proyectos Estratégicos de Zapopan (2019). Corredor Atemajac-Aurelio Ortega. https://portal.zapopan.gob.mx/pez/aurelio_ortega.html
- Rubalcava, R. M. & Schteingart, M. (2012). Ciudades divididas. Desigualdad y segregación social en México. Ciudad de México: El Colegio de México.
- Ruiz, V. (2005). Historia de la colonia Seattle. In *Historia del lugar donde vivo* (pp. 73-94). Guadalajara: Ayuntamiento de Zapopan.
- Santos, M. (2000). La naturaleza del espacio. Técnica y tiempo. Razón y emoción. Barcelona: Ariel.
- Secretaría de Economía. (1952). Séptimo Censo General de Población 1950. Estado de Jalisco. Ciudad de México: Secretaría de Economía. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/920/702825412579/702825412579_1.pdf.
- Secretaría de Industria y Comercio. (1973). IX Censo General de Población, 1970. Localidades por entidad federativa y municipio con algunas características de su población y vivienda. Vol. II. Ciudad de México: Secretaría de Industria y Comercio. https://www.inegi.org.mx/contenidos/productos/prod_serv/contenidos/espanol/bvinegi/productos/historicos/1290/702825413514/702825413514_1.pdf.
- Sunyer, P. (2017). Paisajes para todos. De la valoración del paisaje a su sensibilización. En M. Checa-Artasu y P. Sunyer. *El paisaje: reflexiones y métodos de análisis* (pp. 21-44). Ciudad de México: UAM.
- Tiébaut, V. (2017). Una metodología cualitativa para la lectura y el análisis de los paisajes en México. In M. Checa-Artasu & P. Sunyer Martín (Coords.). *El paisaje: reflexiones y métodos de análisis* (pp. 213-238). Ciudad de México: UAM.
- Urzúa, A. & Hernández, G. (1989). Jalisco, testimonio de sus gobernantes. T. IV: 1940-1959. Guadalajara: Gobierno del Estado.

6. Fuentes documentales

- Archivo General Municipal de Guadalajara (AGMG). (1920). “Proyecto de camino para automóviles entre Guadalajara, Zapopan y Col. Seatle [sic]”, aprobado por Obras Públicas de Guadalajara en agosto de 1920. G. 9.1 Pl.
- Archivo General Municipal de Zapopan (AGMZ). (1930-1931). Fondo Tesorería, Oficina Recaudadora Municipal núm. 1, caja 40, tomo 43, comprobante 216.
- Archivo General Municipal de Zapopan (AGMZ). (1948). Fondo Tesorería, Oficina Recaudadora Municipal núm. 1, avalúo, caja 74, libro 79, comprobante 439.
- Archivo General Municipal de Zapopan (AGMZ). (1956, octubre 11 y 13). Acta de Cabildo. ff. 116v y 117v
- Archivo General Municipal de Zapopan (AGMZ). (1963, agosto 2). Acta de Cabildo. ff. 74-75
- Archivo General Municipal de Zapopan (AGMZ). (1967, diciembre 8). Acta de Cabildo. ff. 114-115
- Archivo General Municipal de Zapopan (AGMZ). (1968, enero 29). Acta de Cabildo. f. 3
- Archivo General Municipal de Zapopan (AGMZ). (1970, octubre 31). Acta de Cabildo. ff. 115-117
- Archivo General Municipal de Zapopan (AGMZ). (1982, julio 16). Dictamen de Obras Públicas. ff. 613-617; ff. 613-617
- Archivo General Municipal de Zapopan (AGMZ). (2002). Información Integral por Colonias.
- Archivo Histórico de Jalisco (AHJ). (1908a). Plano de la colonia Seattle situada entre Zoquiapan y Zapopan. Pl. 7.5, exp. 576.
- Archivo Histórico de Jalisco (AHJ). (1908b). A. R. Downs/p. Jacobs y A. W. Parsons piden autorización para fundar una colonia entre Zoquiapan y Zapopan. Secretaría de Gobierno, Fomento, Obras Públicas, exp. 452.
- Archivo Histórico de Jalisco (AHJ). (1946). Colonia para los maestros y empleados. Pl. 7.5 s. a. 1946, núm. 459.
- Alcalá, J. (1980). *La Relación de Michoacán*. Morelia: Fimax Publicistas.

7. Notas

ⁱ En este trabajo empleamos el término “colonia” tal como se utilizó en México para referirse a las nuevas áreas urbanas establecidas a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

ⁱⁱ En el mismo censo, la población de Zoquipan ascendió a 706 habitantes y la de Atemajac del Valle a 2,940. Entretanto, la cabecera municipal de Zapopan llegó a los 6,164. (Secretaría de Economía, 1952, pp. 67-68).

ⁱⁱⁱ Las dimensiones de este fraccionamiento se vieron afectadas por la construcción de la calzada de Zapopan o Boulevard a Zapopan (como también se le conoció) en 1952, renombrada como av. Ávila Camacho en 1956 (AGMZ, 1956). En este año, de los más 40,000 vehículos que había en el estado, circulaban unos 30,479 en Guadalajara (Urzúa y Hernández, 1989, p. 714).

^{iv} Según la información cartográfica que se consulte, esta área aparece fraccionada en dos partes. En este trabajo seleccionamos la información proveniente del Marco Geoestadístico (INEGI, 2017) y del Instituto de Información Estadística y Geográfica (IIEG, 2022), elaborado con base en indicadores socioeconómicos.

^v El nombre y el área de estas dos últimas colonias varía de acuerdo con la institución en la que se consulte la información. En esta parte del trabajo utilizamos la que aparece en el Marco Geoestadístico (INEGI, 2017).

^{vi} Chapultepec es una avenida de Guadalajara, con camellón central y arbolado, que se originó a partir de la urbanización de las colonias residenciales en 1898, y que hoy en día la mayoría de sus antiguas viviendas están ocupadas por bares y restaurantes, y alguna otra función no inherente a la vida cotidiana de sus residentes.