

# LA RELEVANCIA DE LA CONECTIVIDAD RURAL-URBANA PARA EL DESARROLLO TERRITORIAL. EL CASO DEL CORREDOR INDUSTRIAL DE GUANAJUATO

*Ana Luisa Medina L'hoist*<sup>1</sup>

*Alexis Pérez Gutiérrez*<sup>2</sup>

*Verónica del Rocío Zacarías Camacho*<sup>3</sup>

## RESUMEN

Las características de los espacios rurales siempre han sido diferentes de los urbanos. El proceso de globalización ha transformado el campo y la ciudad, por lo que estos espacios adquieren nuevas características y, por consecuencia, la distinción entre lo rural y lo urbano se redefine. Los cambios sociales, económicos, políticos y ambientales han provocado que se profundicen las disparidades existentes tanto al interior de los espacios rurales y urbanos como entre los mismos.

Las zonas rurales suelen estar poco conectadas físicamente con los asentamientos urbanos. Dichas zonas no tienen el mismo acceso a bienes y servicios, a diferencia de los que brindan las zonas urbanas. Las deficiencias en infraestructura que existen en los espacios rurales así como las redes de transporte dificultan lograr una competitividad económica equilibrada dentro del territorio. Asimismo, la búsqueda de amenidades en el campo por los habitantes de la ciudad resalta la importancia de las conexiones físicas en el territorio. La insuficiente conectividad rural-urbana dificulta construir condiciones de desarrollo.

El objetivo de este ensayo es examinar el papel fundamental de la conectividad rural-urbana, principalmente en la infraestructura y las redes de transporte, para el aprovechamiento de los recursos presentes en el territorio del corredor industrial guanajuatense y como un integrador de las comunidades desfavorecidas hacia los mercados, lo que puede generar competitividad y minimizar la desigualdad entre el campo y la ciudad, con lo cual se puede propiciar un proceso de desarrollo territorial.

**PALABRAS CLAVE:** espacios rurales y urbanos, conectividad rural-urbana, desarrollo territorial.

---

<sup>1</sup> Escuela Nacional de Estudios Superiores Unidad León UNAM, luulhoist@gmail.com

<sup>2</sup> Escuela Nacional de Estudios Superiores Unidad León UNAM, alexis.perez.gtz.77@gmail.com

<sup>3</sup> Escuela Nacional de Estudios Superiores Unidad León UNAM, veronicazacarias993@gmail.com

## INTRODUCCIÓN

La definición convencional de los espacios rurales como diferentes de los urbanos no es suficiente para explicar las transformaciones actuales que tienen lugar en los territorios. Las transformaciones en los territorios han implicado nuevas formas de relaciones entre el campo y la ciudad, entre las que se encuentran aquellas que son posibles a través de la conectividad física. Este ensayo resalta la relevancia de la conectividad rural-urbana en el contexto de desarrollo territorial como una oportunidad de asociación entre los espacios rurales y los urbanos para aprovechar los recursos existentes en los territorios, específicamente a través de la infraestructura y las redes de transporte.

En la primera parte se exponen las transformaciones de los espacios rurales y los urbanos para entender la importancia de la conectividad física en los territorios. En la segunda parte se argumenta la importancia de la conectividad entre el campo y la ciudad, describiendo la interacción espacial, el estado de la conectividad existente y el alcance regional de la misma. Para ejemplificar lo expuesto, en la tercera parte se presenta el caso de la conectividad rural-urbana en el corredor industrial de Guanajuato. El ensayo finaliza con algunas consideraciones finales.

### 1. TRANSFORMACIONES DE LOS ESPACIOS RURALES Y URBANOS

#### 1.1 Transformación de los espacios rurales.

Existen diversas formas en las que han sido concebidos los espacios rurales, dichos espacios en los últimos tiempos han sufrido diversas transformaciones, de las cuales, algunas han surgido a partir del proceso de globalización, trayendo consigo algunos efectos que han impactado positivamente el territorio, mientras que por otra parte, algunos de los cambios que han aparecido han sido de índole negativo, provocando la aparición de problemas que antiguamente no eran frecuentes en el medio rural; algunos de estos cambios están relacionados con las diversas actividades económicas presentes en los espacios rurales, que anteriormente eran propias meramente de los espacios urbanos, pero actualmente se han extendido a los espacios rurales, no obstante, es importante destacar que no todos los cambios se deben al proceso de globalización.

Para abordar correctamente cuáles han sido las distintas transformaciones de los espacios rurales es importante una revisión exhaustiva de qué entendemos por espacio rural. Tradicionalmente a los espacios rurales se les ha definido según distintas variables. En términos productivos se han definido a los espacios rurales al asociarlos con las distintas actividades del sector primario, actividades productivas relacionadas con la extracción y obtención de materia prima o relacionada a ella. Algunas de estas actividades son la agricultura, la ganadería, la pesca, la explotación forestal y la minería.

De acuerdo con el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI), una población se considera rural cuando es igual o menor de 2500 habitantes. Cabe mencionar que los criterios mencionados anteriormente como lo son las actividades productivas ligadas a los espacios rurales o el número de habitantes asentados en él, suelen ser limitados y no consideran muchos factores para definir el medio rural.

*El factor determinante de lo rural radica en el papel determinante de la oferta de recursos naturales que determina patrones de apropiación y permanencia en el territorio, en procesos históricos. En síntesis, esta definición de lo rural incorpora una visión de base económica: oferta de recursos naturales y una definición de proceso histórico: construcción de sociedad. Esta definición resta significación a la diferenciación demográfica de lo urbano y lo rural, permitiendo pensar que un*

*territorio rural puede contener centros urbanos mayores, cuya existencia y funcionalidad territorial o regional está definida por las actividades de uso de los recursos naturales sobre los cuales se ubica (Echeverri, 2002:24-25)*

Es relevante abordar las características que tenían los espacios rurales antes para discernir cuáles han sido las distintas transformaciones que se han dado en dichos espacios. Dentro de la sociología distintos autores (Sorokin y Zimmerman, 1920: 56-57) abordaron los espacios rurales identificando ciertas características históricas de los espacios rurales como: el predominio de actividades agrarias, la mayoría de las personas son agricultores, la baja densidad de población, poca movilidad territorial, el predominio de la naturaleza. Uno de los elementos distintivos de los espacios rurales hace algunos años, aunque en la actualidad sigue aconteciendo es la dispersión de la población, así como también la baja densidad poblacional. La comunicación con el área urbana es muy escasa debido a distintos factores, principalmente por la poca accesibilidad que se tiene a los espacios rurales, debido a la dispersión y como consecuencia, el aislamiento; esto ha resultado en dificultades para que la población acceda a distintos servicios básicos que ofrecen los espacios urbanos como lo son: servicios de salud, educación, recreación e infraestructura para el bienestar de los habitantes. Así mismo, en dichos espacios, la población que se dedicaba a la producción del sector agropecuario, no contaba con una mayor tecnificación para poder competir en el mercado global; además la existencia de altos flujos migratorios desde el campo a las ciudades en busca de una mayor calidad de vida, han sido algunos de los cambios en los espacios rurales.

Desde la década de los 80 la “nueva” etapa del proceso de expansión del capitalismo en el mundo se definió como globalización, durante éste se presentan procesos novedosos como la vertiginosa mundialización de los flujos financieros, la cobertura mundial sin precedentes que ha alcanzado el capitalismo y la universalización de una uniformización cultural (Borón, 1999; citados en Trpin 2005).

Los espacios rurales han sido transformados por el capitalismo y su fase actual, la globalización; dichos cambios afectan en diferente medida a las diversas regiones del mundo. La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura (FAO, 2003: 7) aborda el surgimiento de la revolución tecnológica agraria en Europa incidiendo en el abandono del cultivo en zonas marginales e incluso se reforestaron muchas zonas abandonadas, aparecieron zonas protegidas, los campesinos que tenían problemas de pobreza migraron y muchos de ellos se convirtieron en agricultores profesionales asimismo muchos se dedicaron a otras actividades en la localidad debido al aumento de diversificación de actividades económicas en dichos territorios, se ofreció una mayor oferta de empleo para los habitantes, los servicios básicos mejoraron, trayendo una mejora en la calidad de vida de los pobladores, entre otros cambios. Estas transformaciones favorecieron el abandono de zonas de producción marginales, aumentó el tamaño de las explotaciones agrarias y se introdujeron al mercado, se logró una mayor productividad por lo cual se incrementaron los salarios. Se reconoció la importancia de la accesibilidad y se construyó infraestructura vial, aumentaron los servicios básicos con el fin de mejorar las condiciones de la población y mejoraron las condiciones para la diversificación de actividades económicas. Estos cambios lograron impactar los espacios rurales definiendo una “nueva ruralidad”.

En América Latina, también se produjeron cambios en las zonas rurales, aunque fueron de menor intensidad que los surgidos en Europa donde hubo una buena articulación y se crearon oportunidades de desarrollo rural el cual no es independiente del desarrollo económico general, más bien es un aspecto de éste (FAO, 2003: 7); cabe mencionar, que no todos los cambios fueron positivos algunos cambios negativos fueron la pérdida del protagonismo de los pequeños y medianos productores en la

participación de la economía rural. Muchos de los fenómenos agravados en los últimos años en América Latina reflejan el dominio del capital sobre los espacios rurales, “la precarización del empleo rural, la multiocupación, la expulsión de medianos y pequeños productores del sector, las continuas migraciones campo-ciudad, la creciente orientación de la producción agropecuaria hacia los mercados, la articulación de los productores agrarios a complejos agroindustriales en los que predominan las decisiones de núcleos de poder a grandes empresas transnacionales”(Miguel Teubal,2001:47).

En México diversos acontecimientos importantes contribuyeron en la transformación de los espacios rurales, uno de ellos es la liberación de la tierra, al modificarse el artículo 27 de la Constitución Política de los Estados Unidos Mexicanos; la desaparición de créditos que anteriormente eran otorgados a productores del sector agropecuario para poder financiar una mayor tecnificación para una mejor producción; y la apertura de fronteras al mercado global, en el cual los agricultores tuvieron que competir con productores de otros países los posiciono en desventaja, mayormente por la falta de tecnificación causando poca competitividad en los precios, también la eliminación de los precios de garantía tuvieron un impacto en los procesos de producción de agricultores Debido a estas transformaciones algunas personas en dichos espacios se vieron en la necesidad de buscar distintas actividades económicas más allá del sector agropecuario.

En la década de los 90’s, adquirió fuerza el concepto de Nueva Ruralidad en América Latina, en mayor medida como una propuesta para mirar el desarrollo rural desde una perspectiva de inclusión, equidad y revalorización de los espacios rurales como un continuo de lo urbano. (IICA, 2002). Algo importante en la formulación de nuevas políticas públicas, es la necesidad de entender las nuevas características de los espacios rurales, logrando una mejora en la comprensión de sus necesidades, como la de desarrollar una pluriactividad en dichos espacios.

La “nueva ruralidad” es el concepto que reconoce que los espacios rurales han tenido una serie de transformaciones en los últimos años y que la concepción de dichos espacios rurales debe ser distinta. La FAO (2003: 9) indica algunas características de la nueva concepción del desarrollo rural: debe haber una mayor conciencia de las distintas funciones y servicios prestados por la agricultura más allá del aspecto productivo, el reconocimiento de los múltiples vínculos entre las ciudades y el campo circundante, así como la relación entre desarrollo rural y urbano, el reconocimiento de la complementariedad entre agricultura y otras ocupaciones en la generación de ingresos rurales, la generalización de la agricultura a tiempo parcial y del origen multisectorial del ingreso de muchas familias rurales, una mayor conciencia de la función de las zonas rurales, el reconocimiento de la creciente integración de las zonas rurales en los mercados y su incorporación al proceso de globalización, el entendimiento de la importancia de la competitividad territorial, una mejor atención al potencial económico que ofrecen los territorios de tipo geográfico, histórico, cultural, paisajístico y ecológico, una mayor participación de los diversos agentes involucrados en el diseño y la aplicación de programas y políticas de desarrollo rural .

Entre los años 1900 y 1960 existía un predominio de la población rural, pero el proceso de urbanización a partir de 1970 se caracterizó por un crecimiento acelerado debido a la industrialización en el país, las personas comenzaron a aglomerarse en zonas urbanas buscando la mejora de la calidad de vida mediante el acceso a los servicios básicos, mayores oportunidades de empleo donde fueran mejor remunerados, entre otros que se presentan en las urbes.

## 1.2 Transformación de los espacios urbanos

Los espacios urbanos han sufrido distintas transformaciones, sobre todo a partir de la segunda mitad del siglo XX, donde “...ocurre una transición radical en la historia de la humanidad que puede expresarse en

dos elementos: una tendencia evidente hacia la conversión de toda la población del mundo en población urbana y el surgimiento de ciudades de tamaños desconocidos e incluso, inimaginables en el pasado.” (Negrón, 2007 citado en García, 2014).

Para abordar correctamente las transformaciones ocurridas en los espacios urbanos, es relevante conocer las distintas variables que se usan para definir a los espacios urbanos, una de las más comunes son las hechas a partir de los fenómenos demográficos. En México de acuerdo con el INEGI se considera a un espacio urbano cuando una localidad tiene una población de más de 2 500 habitantes, aunque distintos autores consideran que deben tomarse en cuenta otros factores y no sólo el número de habitantes para considerarse zona urbana. Whetten (1948: 1) considera que un espacio urbano debe de tener por lo menos 10 000 habitantes, ya que por lo regular las zonas con menos de 10 000 habitantes se siguen dedicando a actividades como la agricultura o ganadería, además de la insuficiencia de servicios públicos que la ciudad debe proveer a la población como lo son: alumbrado, agua potable, drenaje, servicios de salud, educación, entre otros.

La ciudad es una aglomeración de hombres considerable, con cierto grado de organización social, generalmente dependiente para su alimentación, sobre el cual se desarrolla e implicando, por su sistema una vida de relaciones activas, necesarias para el sostenimiento de su industria, de su comercio y de sus formas de organización en temas productivos. (Sorre 1950; citado en Capel 1975).

En otras palabras, las ciudades son el espacio físico donde ocurre cierta aglomeración de población y de actividades económicas, de las cuales principalmente predominan las actividades industriales, es el soporte de las relaciones sociales, podría decirse que son la causa del aumento de la organización y concentración de los habitantes, así como también de las actividades económicas predominantes en dicho territorio.

El crecimiento de las ciudades fue notable durante la segunda década del siglo XX y fue en mayor medida en países en vías de desarrollo, en los cuales las urbes se extendieron de forma notable y dio como resultado la creación de grandes zonas urbanas e incluso varias metrópolis, este proceso de urbanización se caracteriza por los cambios demográficos de los centros, el aumento de infraestructura, diversificación de actividades económicas, aumentó de la oferta de bienes y servicios, etcétera. Es decir, el aumento de labores más especializadas e industriales y la introducción del sistema de producción capitalista que trajo consigo algunas elementos que profundizaron los cambios de comunidades rurales a urbanas, en palabras de Marx y Engels: “en combinación de la agricultura y la industria, es una medida encaminada a hacer desaparecer gradualmente la diferencia entre la ciudad y el campo” (Marx y Engels, 1976, citados en Fuentes, 2002). El proceso de urbanización tiene una relación directa con las actividades económicas realizadas en el territorio, la especialización, la competitividad, el proceso de producción los cuales están directamente vinculados al crecimiento económico, el cual es un factor determinante en el crecimiento y desarrollo de las ciudades. La urbanización en la etapa de industrialización de las ciudades comenzó a ser de manera acelerada, el crecimiento demográfico aumento y simultáneamente comenzaron a surgir otros cambios. Uno de ellos fue la aglomeración de personas en las urbes, las diversificaciones de las actividades económicas realizadas en dicho espacio, principalmente industriales, la mejora de los procesos de producción y en los servicios básicos para mejorar la calidad de vida de quienes habitan los espacios urbanos como los servicios de salud, educación, recreación, alumbrado, drenaje, entre otros.

Ávila (2001:109) analiza los espacios formados y cómo los mismos entran en contacto entre la ciudad y su ámbito regional, identifica a estos espacios como “periurbanos” o “espacios rururbanos”, reconoce la peculiar dinámica entre los espacios rurales y urbanos en dichos espacios periurbanos. En su ensayo,

también reconoce nociones como espacios del *commuting*, franja límite urbano-rural, corona periférica. Durante un periodo de transición de comunidades rurales a formación de ciudades, los espacios rurales pueden ser favorecidos por el proceso de urbanización lento y difuso, se encuentran en una etapa, que los urbanistas llaman periurbanización, que se define como una zona de contacto entre lo rural y urbano. (Banzo, 2005; citado en Ávila 2009).

Como se mencionó anteriormente, los espacios urbanos y rurales se han transformado de distintas maneras e intensidades dependiendo de sus contextos, aunque una particularidad predominante es la insuficiente conectividad rural-urbana, tal como se expondrá a continuación.

## **2. Importancia de la conectividad entre el campo y la ciudad**

### **2.1 Interacción entre espacios rurales y urbanos**

La reestructuración productiva provocada por el proceso de globalización ha transformado los asentamientos rurales y sus acercamientos con las áreas urbanas, así como las disparidades entre y al interior de los mismos, por lo que es necesario replantear el estudio de las dinámicas sociales, económicas y espaciales de los territorios (Hiernaux, 2000). Las transformaciones que redefinen la relación campo-ciudad han sido estudiadas por distintas disciplinas, principalmente por la economía, la geografía, la sociología y las ciencias ambientales (Ávila, 2009); y algunos de los tópicos en los que profundizan son la relocalización de actividades urbanas, la degradación ambiental, la expansión del área urbana, el cambio social y cultural, la reestructuración laboral y productiva, los cambios en el uso del suelo y la interacción espacial dinámica.

Con este panorama, el paradigma de desarrollo territorial tiene por objetivo contribuir a reducir las disparidades mediante el uso de las capacidades locales que pueden detonar un proceso de desarrollo. El desarrollo territorial es un “proceso de construcción social del entorno, impulsado por la interacción entre las características geofísicas, las iniciativas individuales y colectivas de distintos actores y la operación de las fuerzas económicas, tecnológicas, sociopolíticas, culturales y ambientales en el territorio” (CEPAL, 2016). El enfoque territorial del desarrollo parte de la identificación de un espacio geográfico determinado que es apropiado por sus pobladores (CEPAL, 2017: 13), se reconoce el territorio como unidad de acciones humanas impulsoras de un proyecto participativo de desarrollo.

Dentro de los estudios dedicados a las nuevas relaciones campo-ciudad se identifica una interacción espacial dinámica entre centros urbanos, zonas periféricas y su conjunto regional. La fuerte interacción espacial se deriva del patrón de dispersión territorial por pobladores y actividades económicas urbanas (Aguilar, 2006: 115-117) hacia áreas definidas como rurales, y requiere de conectividad física entre ambos espacios para construir un proceso de desarrollo territorial. Para detonar un proceso de desarrollo territorial a través de la conectividad rural-urbana se requiere de infraestructura que permita esta interacción dinámica entre espacios. La conectividad, definida como la identificación de propiedades en redes que permiten la interacción territorial (Aunta, 2014: 3), facilita la accesibilidad a las amenidades presentes en un área determinada para los residentes de otras, que en un contexto de desarrollo territorial se puede enfocar como acceso a bienes y servicios con el uso de capacidades locales. La conectividad puede determinar la interdependencia y la asociación física entre espacios (Buitelaar et. al, 2015), aunque en la relación entre desarrollo territorial y conectividad rural-urbana lo que se busca es más que una interdependencia, lo que se busca es un equilibrio entre territorios. Las transformaciones de los espacios rurales y urbanos son razones para que la conectividad rural-urbana sea un elemento necesario, ya que, en el marco de la globalización, se deben reconocer las funciones de los espacios rurales tanto en las localidades como en las regiones, de tal forma que se canalicen las

potencialidades para impulsar un proceso de desarrollo en los territorios (Buitelaar et. al, 2015:26). En este sentido, la accesibilidad es el potencial de adquirir un bien o servicio con localización fija en el territorio (Páez, 2012: 141). Aunque el enfoque de desarrollo territorial el acceso a bienes y servicios se canaliza a través de acciones participativas y decisiones consensuadas, la facilidad de accesibilidad es necesaria, y uno de los factores que determinan esta accesibilidad es la conectividad rural-urbana. Gracias a la conectividad física las vías de comunicación funcionan como vínculos (Aunta, 2014: 3) entre flujos de los poblados rurales y las potencialidades de los asentamientos urbanos, tanto de los grandes centros urbanos como de las pequeñas y medianas ciudades. Con la actual interacción dinámica entre los espacios rurales y los urbanos el enfoque de desarrollo territorial resalta la importancia de establecer condiciones necesarias de conectividad física rural-urbana para aprovechar los recursos con que cuentan los territorios, de tal forma que sean accesibles para sus habitantes. Cada potencialidad con localización fija puede considerarse un elemento clave en la formulación de políticas, planes, programas y proyectos de desarrollo territorial (Buitelaar et. al, 2015), cuya orientación es la de aprovechar de manera óptima los recursos en los territorios para contribuir a la mejora de las condiciones económicas y sociales (Buitelaar et. al, 2015). Las potencialidades pueden ser en este caso redes de comunicación e infraestructura para los transportes, que pueden aportar condiciones de cohesión territorial.

Las oportunidades de los espacios urbanos que pueden ser accesibles mediante la conectividad física para los habitantes rurales se resumen en tres aspectos: las oportunidades laborales, el acceso a bienes y servicios urbanos y la comercialización de productos agropecuarios y materias primas.

El primer punto son las oportunidades laborales, donde las redes de transporte favorecen la movilidad de las personas, ya sea a través de flujos migratorios campo-ciudad o con desplazamientos diarios de los pobladores rurales entre su domicilio y su sitio de trabajo (Ávila, 2009: 98-99). Dicha movilidad existe porque la oferta de empleo en la ciudad ofrece diversificar los ingresos de las familias rurales.

El segundo punto es el acceso a los bienes y servicios urbanos que buscan los habitantes del campo. Los bienes y servicios se definen por las funciones que desempeñan las ciudades como prestadoras de servicios y concentradoras de actividades. Estos bienes y servicios son: servicios relacionados con funciones públicas de los gobiernos locales (servicios que son demandados por la población a la administración pública), bienes y servicios de actividades económicas urbanas (aquellos que se obtienen de actividades económicas que no han sido relocalizadas en el campo pese a las transformaciones rurales) y beneficios intangibles de la interacción social y cultural (beneficios producto del cambio social vivido por los habitantes del campo al relacionarse con quienes habitan en la ciudad, como la difusión de conocimiento y la oferta de actividades artísticas) (Mitković y Dinić, 2004: 42).

El tercer punto hace referencia al intercambio comercial de productos agrícolas y materias primas. Para el desarrollo de esta actividad las vías conectoras del campo con los núcleos urbanos favorecen el acceso a mercados locales, regionales, nacionales e internacionales (Ávila, 2009). Además, la actividad comercial de bienes posibilita la satisfacción en la demanda urbana de productos primarios. Por otra parte, la accesibilidad a las ciudades para los productores del campo permite abaratar costos de producción y distribución, además de reducir el papel de los intermediarios en el proceso de la cadena productiva. Las oportunidades que presentan las ciudades para los habitantes del campo pueden ser impulsoras de un proceso de desarrollo territorial para éstos últimos, especialmente con las oportunidades de acceso a mercado, facilitando la inserción a una dinámica de crecimiento económico y permitiendo condiciones de competitividad económica en los mercados.

Pese a la necesaria conectividad física entre espacios, la distancia a los centros urbanos continúa siendo un factor limitante del desarrollo de poblaciones rurales pequeñas y aisladas (Berdegué, 2015: 57), por lo

que la localización distante de los bienes y servicios en ciudades deja de ser una barrera mientras se presente la facilidad de acceso a redes de transporte (Tacoli, 2004: 5). Aunque las características de la dimensión física del territorio son elementos facilitadores de un proceso de desarrollo., en el caso de la distancia espacial las particularidades físicas pueden ser condicionantes.

A su vez, el campo constituye para los habitantes urbanos un espacio de oportunidades a través de la conectividad rural-urbana. Los beneficios de las áreas rurales para los pobladores de la ciudad, al igual que en el caso de la urbe, se resumen en tres puntos: el desarrollo de actividades recreativas y de esparcimiento, la adquisición de segundas residencias alejadas y la realización de actividades turísticas alternativas (Ávila, 2009: 100). La intención de los habitantes urbanos al buscar estas oportunidades fuera de su espacio es alejarse de las problemáticas urbanas (Ávila, 2009) causadas por la concentración económica y poblacional.

El desarrollo de actividades recreativas y de esparcimiento se desarrolla en el campo percibido muchas veces por los habitantes rurales como un ambiente sin transformaciones antrópicas al espacio, por lo que es recurrente la búsqueda de zonas rurales en fines de semana y periodos vacacionales.

La adquisición de segundas residencias tiene la motivación de encontrar una casa alejada de la vida urbana que permite mantener un nivel calidad de vida valorada como buena por quienes adquieren este tipo de residencia. Cabe mencionar que el desplazamiento entre estas viviendas periféricas y el centro urbano se realiza a través de vehículos privados (Gómez, 2010).

La realización de actividades turísticas alternativas es considerada óptima en zonas rurales, ya que el acercamiento a la naturaleza y a la vida rural resulta un atractivo para las familias urbanas; además puede contribuir al aumento de ingresos para los pequeños núcleos rurales (De Souza, 2012: 2).

Sin embargo, el desarrollo de redes de transporte se ha inclinado a beneficiar a los habitantes de las zonas urbanas y las amenidades que encuentran en el campo, por lo que las oportunidades urbanas para el desarrollo de los pobladores rurales y sus territorios se ven limitadas. Las amenidades urbanas para los habitantes del campo no han sido consideradas como prioritarias en acciones gubernamentales ni en inversiones de la iniciativa privada. El desarrollo territorial contempla un equilibrio en el desarrollo rural y el urbano, por lo que la prioridad en intervenciones e inversiones está en los menos favorecidos económica y socialmente.

## 2.2 Estado actual de la conectividad rural-urbana

Dentro de análisis de oportunidades que presentan ambos espacios por la conectividad rural-urbana se observa que, más allá de los beneficios para los habitantes del territorio, en los espacios rurales el desarrollo de vías conectoras se ha llevado a cabo por la relocalización de actividades urbanas. La relocalización de actividades urbanas ha sido considerada una estrategia óptima para las funciones de la actividad económica industrial y de la primera residencia. La relocalización en el campo responde a diferentes fuerzas: la económica por la necesidad de inserción al mercado y la residencial por la expansión del desarrollo inmobiliario.

En los territorios con fuerte interacción rural-urbana se han desarrollado actividades económicas no agrarias en el campo, por lo que con estas actividades se promueve la construcción de infraestructura urbana y de transporte (Aguilar, 2006: 115-117) para su viabilidad y alcance a los consumidores. El alcance de este tipo de redes va más allá de la conectividad física entre ciudades y zonas rurales, su objetivo es el aumento de la competitividad para los sectores económicos relocalizados.

Si bien la estancia en segundas viviendas localizadas en zonas periféricas se lleva a cabo en periodos de tiempo libres principalmente, para las familias urbanas la primera vivienda en fraccionamientos residenciales alejados de la urbe se vuelve una opción atractiva de residencia. La obtención de la primera vivienda en zonas residenciales se debe a motivos similares a los de la adquisición de segunda vivienda, aunque en este caso la vivienda se considera atractiva al responder a las necesidades de habitabilidad para las familias que buscan privacidad y seguridad que no encuentran en la ciudad, sino que se localizan en su periferia. Algunos especialistas argumentan que la expansión de este tipo de viviendas en áreas cerradas fragmenta los territorios, además de que se consideran “promotoras” de un desarrollo urbano acompañado del uso cotidiano del automóvil (Janoschka, 2002:16-24).

Aunque las relaciones históricas que definieron la relación campo-ciudad están cambiando, aún predomina el aprovechamiento del espacio rural para muchas de las actividades que se realizan en áreas urbanas, por lo que se dificultan posibles condiciones de cohesión territorial y, por consiguiente, de una dinámica de desarrollo territorial. En términos económicos, la viabilidad de actividades urbanas se concreta con la satisfacción de la demanda laboral y el uso de insumos provenientes del campo. La demanda laboral urbana se ve cubierta por la mano de obra proveniente del campo, especialmente en actividades económicas secundarias (Ortega, 1998); mano de obra que se traslada por vías conectores en sistemas de transporte urbano y suburbano. La utilización de insumos provenientes del campo requiere de redes de transporte que faciliten el proceso de distribución de los mismos para los sectores comerciales e industriales en áreas urbanas. En términos físico-ambientales, el traslado de residuos urbanos se ha realizado en transportes con rutas específicas que llegan a un sitio de disposición final separado de la urbe que, con un tratado deficiente, puede afectar al ambiente natural y a las comunidades cercanas a su sitio (Guzmán, 2010: 174). Si bien en el proceso de disposición final de residuos no se ha establecido el traslado del área urbana a la rural como parte central del proceso, es necesario acotar que en este caso la localización del sitio de disposición final responde nuevamente al aprovechamiento del espacio rural por el urbano.

### 2.3 Alcance regional de la conectividad

Pese a que el primer acercamiento a las oportunidades rurales y urbanas se considera en una escala entre dos espacios locales, es decir, entre una ciudad y un área rural determinada, las potencialidades explotadas por la conectividad rural-urbana pueden definirse en delimitaciones espaciales más amplias que permiten detonar un proceso de desarrollo territorial más amplio en escala, es decir, entre regiones funcionales. En la región funcional existe un centro urbano principal, centros urbanos secundarios y su área de influencia; donde los grandes espacios urbanos se articulan con localidades rurales y se conectan con regiones vecinas (CEPAL, 2017: 20). El área de influencia donde los espacios rurales forman parte de un sistema territorial de áreas metropolitanas y regiones amplias se comprende sólo a partir de considerar cada espacio como articulador de flujos y actividades económicas que se integran espacialmente, es decir, que se cohesionan territorialmente (Buitelaar et. al, 2015:27). En realidad, muchos de los planes, programas y proyectos nacionales y regionales de desarrollo que han contemplado en el pasado la conectividad rural-urbana tuvieron como eje central en sus planteamientos el impulso de grandes obras de infraestructura, aunque el paradigma de desarrollo territorial contempla otros elementos de carácter multidimensional y multisectorial. Esto ha sucedido concretamente en América Latina, donde el énfasis del desarrollo regional se ha colocado principalmente en oportunidades físicas para el posicionamiento de los territorios en el mercado, es decir, para la competitividad (Tabla 1). Sin embargo, el desarrollo territorial contempla detonar el desarrollo a partir de los recursos existentes y las acciones de actores locales y regionales que van más allá de la construcción de obras, pero que con éstas los programas y proyectos de desarrollo pueden ser más factibles si contribuyen a la accesibilidad en términos de bienes y servicios.

**Tabla 1. Ejes centrales de las políticas de desarrollo regional en América Latina.**

Énfasis en las estrategias de desarrollo regional	Ejemplos de orientaciones en estrategias
Competitividad en áreas de crecimiento económico	a) Promoción y desarrollo de ejes de integración que articulen áreas de crecimiento económico regional y áreas con bajos niveles de crecimiento b) Mantenimiento de competitividad equilibrada entre sectores de las economías regionales a través de intervenciones en provisión de infraestructura, servicios y conectividad c) Desarrollo de sectores específicos y ventajas competitivas de la economía regional
Conectividad para la integración territorial a través de la infraestructura	a) Integración espacial de las regiones b) Cohesión y desarrollo social con impulso a infraestructura que contribuya a la accesibilidad de servicios sociales c) Generación y promoción de las ventajas competitivas vinculadas a la infraestructura
Descentralización en la toma de decisiones	a) Desarrollo y fortalecimiento de instancias participativas b) Transferencias entre niveles de gobierno c) Generación y mantenimiento de capacidades locales de gestión pública
Gobernanza y estructura político-institucional	a) Diálogo y acuerdos entre niveles de gobierno b) Cooperación de las instancias gubernamentales para priorizar inversiones c) Definición del gasto público con capacidades de decisión distintas de acuerdo al alcance territorial de intervención pública
Fuentes y mecanismos de financiamiento para el desarrollo	a) Establecimiento y mejora de fondos nacionales y regionales de desarrollo b) Creación de incentivos fiscales c) Acceso a fondos de organismos internacionales d) Establecimiento de bancos de desarrollo

Fuente: Elaboración propia con base en Buitelaar et. al (2015: 12-16).

Es importante acotar en este punto que la priorización en infraestructura no es excluyente del acento en otros aspectos del territorio en la política, tales como cambios en los procesos productivos, atención a sectores sociales vulnerables, protección de los recursos naturales y fortalecimiento de las instituciones; el proceso de desarrollo territorial abarca dimensiones que se articulan en un sistema (Buitelaar et. al, 2015: 28-29). Por los antecedentes presentados podemos deducir que las inversiones en proyectos de

desarrollo orientados a la conectividad rural-urbana se complementan con las acciones públicas y privadas que tengan como propósito la competitividad en los territorios.

El acceso a las oportunidades es una fuerte condicionante para construir condiciones de desarrollo (Buitelaar, R. et al, 2015) y, debido a la complejidad de los fenómenos que ocurren en los territorios, las alternativas de desarrollo territorial en infraestructura y redes de transporte para la mejora de la conectividad rural-urbana varían de acuerdo a la accesibilidad a las potencialidades y amenidades de los territorios. Hay que recordar que la accesibilidad se encuentra determinada por el grado de integración que exista entre los espacios urbanos y rurales (cohesión territorial), así como su interacción con otros espacios regionales. Para ejemplificar esta necesidad de conectividad rural-urbana para el desarrollo de los territorios se explicará el caso del corredor industrial de Guanajuato.

#### **4. Conectividad entre los espacios rurales y urbanos en el corredor industrial de Guanajuato.**

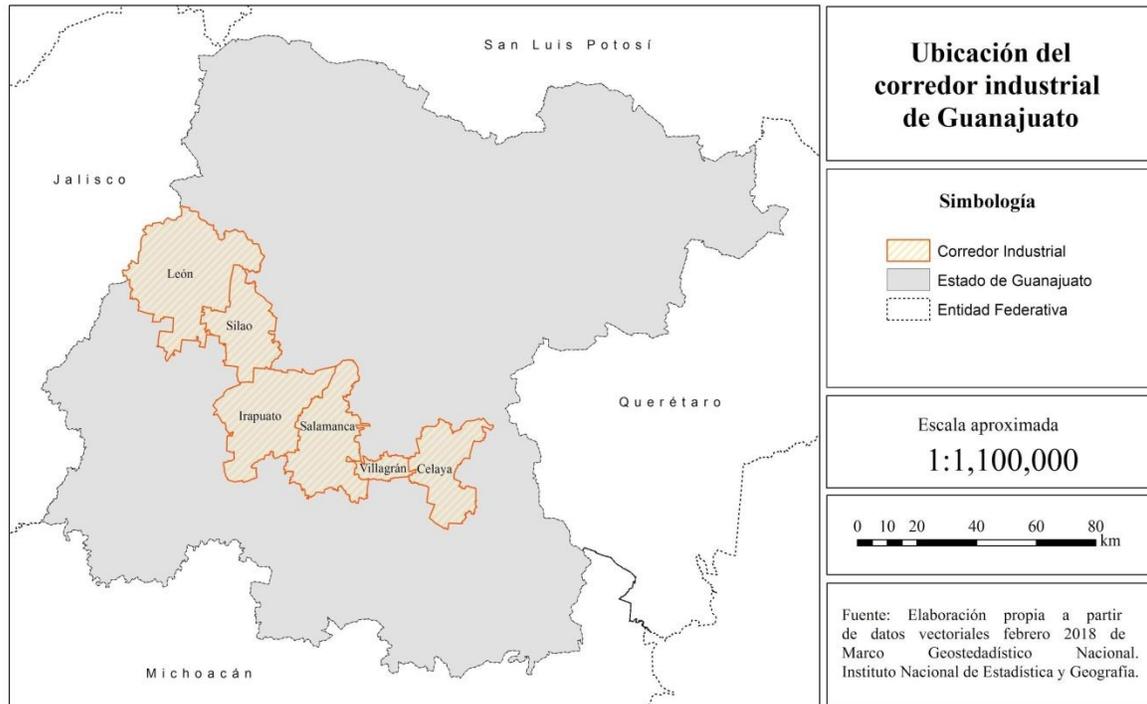
##### **4.1 El corredor industrial del estado de Guanajuato**

Como ya se mencionó, las transformaciones en los espacios rurales por la globalización han traído con ello distintas consecuencias que han afectado el desarrollo de las localidades rurales de todo el mundo. La importancia de la conectividad como base para el desarrollo territorial se debe a la influencia de la accesibilidad tanto a bienes y servicios para mejorar la calidad de vida de las personas, como a un componente que determina la estructura económica.

En el caso del corredor industrial que se encuentra dentro del estado de Guanajuato ubicado en la parte central del país, que colinda al norte con San Luis Potosí y Aguascalientes, al este con el estado de Jalisco, y al suroeste y sureste con Querétaro y Michoacán, como se muestra en el mapa 1. Está ubicado dentro de una zona estratégica que favorece el crecimiento económico y desarrollo debido a la conectividad con carreteras y vías férreas dinámicas, siendo parte de una región, que se caracteriza por la integración de las zonas urbanas de Ciudad de México, Querétaro, Morelia, Guadalajara, Aguascalientes y San Luis Potosí.

Los cambios que ha habido durante la última mitad del siglo XX debido al proceso de globalización y la ubicación estratégica del estado, lo ha llevado a ser un punto de conexión mediante la creación de carreteras y vías férreas. Esto ha captado interés por parte de los inversores públicos y privados, promoviendo la creación de nuevas industrias a lo largo de la región centro del estado, estableciéndose como un territorio que impulsa el desarrollo y el crecimiento económico. Cabe mencionar que, el progreso se ha concentrado en las ciudades principales que corresponden a las cabeceras municipales, por esta razón, es relevante comprender la relación urbano-rural que hay dentro del corredor para la planeación y creación de políticas que tengan como fin alcanzar un desarrollo integrado y equilibrado.

En el año 2015, el número de habitantes que radican en el estado es de 5 millones 853 mil 677 hombres y mujeres; ocupando el sexto lugar con mayor número de habitantes de acuerdo con la Encuesta Intercensal elaborada por el Instituto Nacional de Estadística y Geografía (INEGI, 2015). El estado se diferencia por cuatro regiones, a su vez en diez subregiones; el corredor industrial del estado de Guanajuato, está conformado por seis municipios, estos son: Silao, Irapuato, León, Celaya, Villagrán y Salamanca que se localizan dentro de la región III o centro del estado, caracterizada por contener polos industriales y productivos, posicionándose como una región con economía competitiva y diversificada; dentro de esta región habitan más de 3 millones de personas.

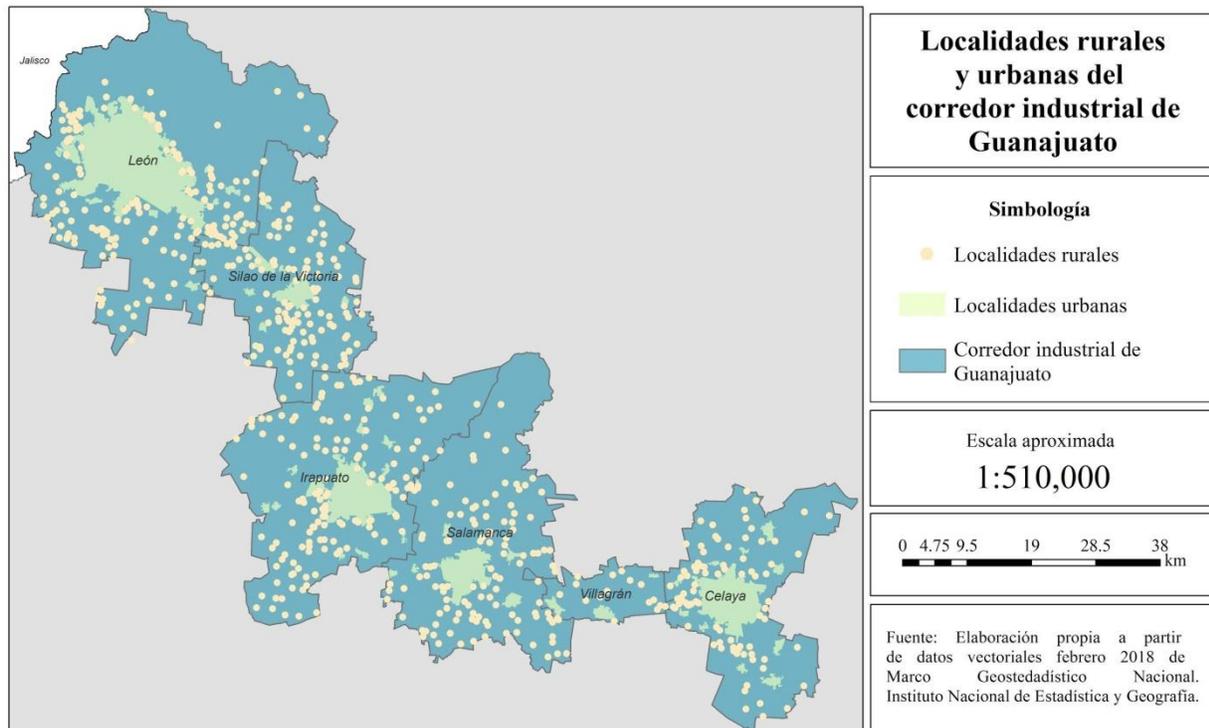


**Mapa 1. Corredor industrial de Guanajuato: ubicación.**

**Fuente: Elaboración propia a partir del Marco Geoestadístico Nacional.**

El estado de Guanajuato ha reflejado un aumento demográfico, principalmente en las zonas urbanas y disminución de habitantes en las zonas rurales por migración. Sin embargo, el esparcimiento de la zona urbana en un proceso de metropolización ha dado como resultado una urbanización difusa, en el que las poblaciones se sitúan a largas distancias de los centros principales, modificando la distribución demográfica y como consecuencia, las relaciones campo-ciudad (Ávila, 2009). La transformación de los espacios rurales por la creación de parques industriales de carácter automotriz, han distinguido de una manera distinta estas localidades a lo largo de todo el corredor, por lo que las actividades realizadas, principalmente a lo largo de estos municipios y en las periferias de los espacios urbanos no son agrícolas.

**Mapa 2. Corredor industrial de Guanajuato: localidades rurales y urbanas.**



**Fuente: Elaboración propia a partir del Marco Geoestadístico Nacional**

De los municipios que son parte del corredor industrial, León es el que cuenta con más habitantes tanto del corredor como del estado. Para el año 2015, contaba con una población total de 1 millón 578 mil 626 personas, convirtiéndose en la cuarta ciudad más poblada de México. Por otro lado, cinco de los seis municipios se encuentran en la lista de mayor número de habitantes del estado, encontrándose Irapuato en segundo lugar, Celaya en tercero, después Salamanca, Silao; y por último el municipio de Villagrán que tiene pocos habitantes, y una tasa de crecimiento baja, sin embargo, cuenta con varios parques industriales y conecta el municipio de Salamanca con Celaya, por lo que también se ha considerado parte de esta regionalización.

Como ya se mencionó la definición de localidades por demografía es bastante limitada. Las localidades rurales presentes dentro del corredor industrial, tienen como mínimo 1 habitante hasta menos de 2,500. En promedio, el 66.8 por ciento de las localidades rurales tiene menos de 50 habitantes, estas pequeñas concentraciones de población se hallan dispersas en los seis municipios como se muestra en el mapa 2.

**Tabla 2. Número de localidades urbanas y rurales en los municipios del corredor industrial**

Municipio	Habitantes (2015)	Localidades urbanas	% de población urbana	Localidades rurales	% de población rural	Total de localidades
León	1,578,626	12	93.1	591	6.9	603
Irapuato	574,344	14	81.9	465	18.1	479
Celaya	494,304	14	86.7	286	13.3	300
Salamanca	273,271	7	74.7	327	25.3	334
Silao	189,576	8	58.3	392	41.7	400
Villagrán	58,830	4	73.3	107	26.7	111

Fuente: Encuesta Intercensal 2015, INEGI. Catálogo de localidades de la Secretaría de Desarrollo Social, 2010.

En el año 2010, la población que habitaba en comunidades rurales dentro del corredor industrial era de 410,518 personas, es decir aproximadamente el 14 por ciento de la población habitaba en localidades rurales. El 86 por ciento que equivale a 2, 513,409 personas restantes radican en localidades urbanas. El municipio con mayor población urbana es León, pese a que tiene el mayor número de comunidades rurales son pocas en las que habitan más de 100 habitantes, y se encuentran dispersas cerca de la localidad León de los Aldama, dando como resultado un proceso de conurbación que también favorece al ámbito rural. Por otro lado, es remarcable mencionar que Silao es el municipio con mayor porcentaje de población rural, esto se debe a que hay una gran cantidad de localidades rurales que están cerca de alcanzar los 2500 habitantes, esto en el año 2010, cabe resaltar que algunas de estas localidades se encuentran bastante alejadas de la zona urbana, que se dedican a la producción agrícola, o se encuentran cerca de las carreteras que se dirigen a Silao.

El corredor industrial del estado de Guanajuato se ha convertido en un espacio de articulación de actividades y relaciones que han dirigido a los municipios a un crecimiento económico y desarrollo de los territorios. Como ya se ha mencionado y enfatizado en la importancia de la conectividad de los territorios para el desarrollo territorial de localidades urbanas y rurales, es necesario ejemplificar, como la conexión e intercambio entre localidades ha beneficiado el crecimiento de las comunidades rurales, especialmente de las que se encuentran en los municipios que conforman el corredor.

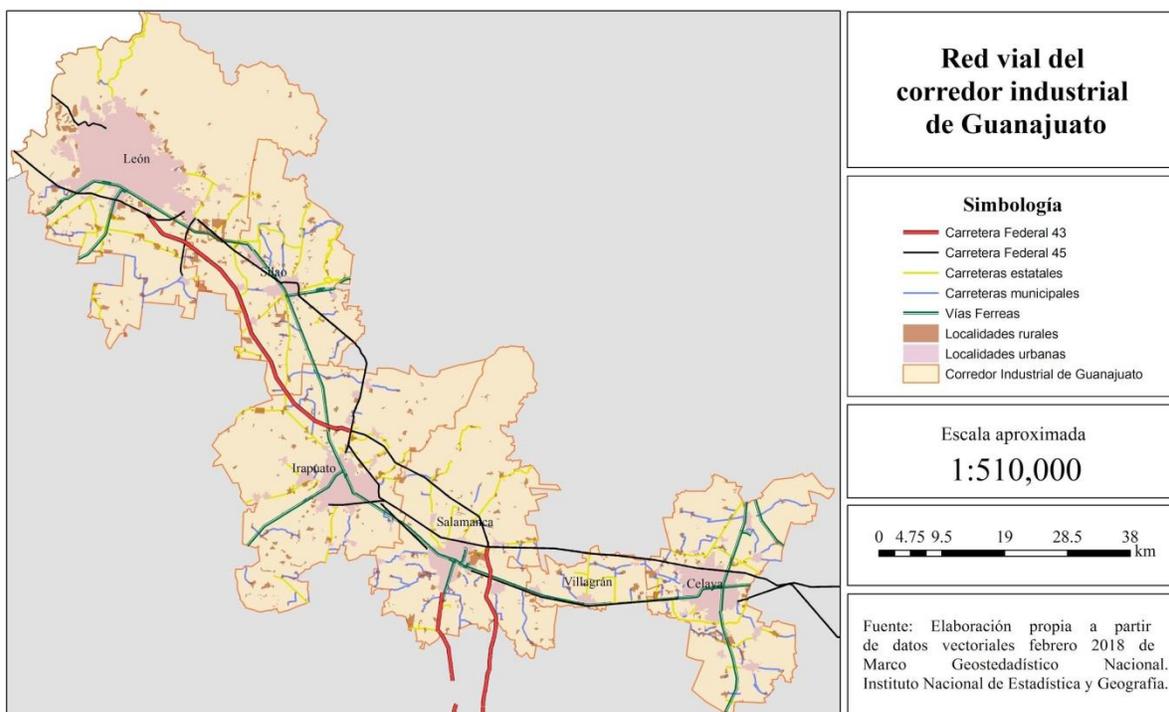
Las seis cabeceras municipales son consideradas como una “ciudad lineal”, en la que el proceso de urbanización y la expansión de asentamientos están orientados por un eje, que como su nombre lo dice, es lineal, hacia el estado de Jalisco y también con Querétaro para conectar con la Ciudad de México. Esta organización favorece el crecimiento urbano, facilita el uso del transporte público, cohesiona y articula los espacios rurales y urbanos de los municipios que conforman el corredor industrial, entre otros cambios que puede fomentar la planeación lineal.

#### 4.2 Infraestructura vial dentro del corredor industrial

Las redes de infraestructura presentes en el corredor industrial, benefician la interacción, intercambio e integración territorial. En el estado de Guanajuato, la conectividad por medio de carreteras se ha vuelto un elemento fundamental para su crecimiento industrial, comercial y, por tanto, económico. Ya que la

carretera federal 45 tiene una gran área de influencia y recorre varias ciudades de la república, entre ellas, la del corredor del estado de Guanajuato; conecta a la región centro de la república con la frontera norte. Es una de las carreteras más eficientes del país debido a que, además de conectar algunos de las concentraciones de población más importantes, acorta distancias mediante los libramientos construidos cerca de los mismos, evitando el congestionamiento vial. Esto facilita la articulación y mejora el atractivo de las ciudades guanajuatenses.

En comparación con el sistema ferroviario, que también conecta el Bajío con la Ciudad de México, Guadalajara, Querétaro, cruzando otros puntos importantes como puertos, llega a la frontera con Estados Unidos. Sin embargo, sólo circulan los trenes de mercancía, que si bien han facilitado el transporte de materias primas para las industrias que cuentan con estaciones es importante que se implemente la interconexión de ciudades por medio de los mismos para reducir tiempos en traslado de centro a centro para dinamizar e integrar a más localidades urbanas y rurales.



**Mapa 3. Carreteras y vías férreas dentro del corredor industrial**

**Fuente: Elaboración propia a partir del Marco Geoestadístico Nacional**

El sistema carretero vial del estado de Guanajuato consta de 23 carreteras, que son parte de la carretera federal 45, la carretera federal 43 y la 57, estas últimas conectan la parte sureste y noreste del estado. Es importante mencionar, que son estos 3 ejes que cruzan el territorio estatal, siendo la red de carreteras muy importante para la movilización de pasajeros y mercancías. (Secretaría de obra pública, 2012)

Como se puede observar en el Mapa 3 la carretera número 45, conecta la parte oeste, principalmente los tramos de Irapuato-León, León-Aguascalientes y Querétaro-Irapuato, conectado todas las ciudades del

corredor. La red estatal, logra equilibrar la infraestructura vial debido a los tramos carreteros que articulan a los grandes centros poblacionales con ciudades que se encuentran en crecimiento, algunas de estas conexiones han sido efectuadas debido a la creación de la Zona Metropolitana de León. En el mapa 3, es posible observar la tendencia de las carreteras estatales, son mayores en las ciudades del corredor, y es posible identificar una mayor conectividad entre los municipios de Salamanca, Villagrán y Celaya, aumentando el área de influencia del corredor industrial.

Pero, ¿qué pasa con la conectividad física rural-urbana? Es comprensible reconocer la importancia de la articulación de ciudades principales a otros centros para generar un crecimiento económico a nivel regional y también como elemento principal para el desarrollo territorial; pero se dificulta cuando se habla en relación a los espacios rurales. Por esta razón, el estado de Guanajuato ha creado diferentes estrategias para impulsar el desarrollo de las comunidades rurales, algunos de sus objetivos es crear una red de conectividad de localidades esto se hará por medio del aumento de infraestructura carretera y creación de caminos rurales, también aumentando la conectividad mediante el sistema de transporte colectivo, entre otras acciones que incorporen a las localidades rurales en el proceso de desarrollo territorial. (Programa de Gobierno del estado de Guanajuato 2010-2018, 2012)

Las más de mil localidades rurales que se encuentran dispersas dificultan la construcción de caminos rurales en la totalidad de localidades rurales, por esta razón, aquellas que tienen la facilidad de transportarse de espacios rurales a urbanos a través de un camino rural y de transporte suburbano, son las localidades que tienen un mayor número de habitantes y por lo tanto, de beneficiados. El número de rutas en los seis municipios del corredor son pocas a comparación del número de localidades, tan sólo en las localidades urbanas de León, Irapuato, Celaya, Villagrán y Silao hay un aproximado de 35 rutas de transporte suburbano que abarcan entre una o dos localidades rurales. La mayoría, conecta con puntos clave de las ciudades como los centros históricos, que a pesar del tráfico generado por las calles estrechas son puntos principales de las ciudades por lo que hay una mayor cobertura del transporte público, que facilita la conectividad con los bienes y servicios a las localidades rurales. No obstante, es importante mencionar que no es un servicio eficiente, esto debido a los largos tiempos de traslado y espera, el recorrido va desde los 40 minutos en adelante debido a que no son directos y la frecuencia con la que se presentan los camiones en las comunidades rurales es mínima, dependiendo de la comunidad se plantean los horarios de llegada de los camiones. Otro punto importante, es la tarifa por el traslado, debido a que los camiones suburbanos son en su mayoría concesiones, el precio del traslado depende de la lejanía y por consiguiente, de la accesibilidad hacia las localidades rurales, lo que ocasiona una diferencia entre la tarifa del transporte urbano al suburbano. Por otro lado, no se ha considerado una articulación entre comunidades rurales para minimizar la centralización de los bienes y servicios especializados en las ciudades principales del corredor y mejorar las relaciones entre comunidades rurales. La infraestructura vial existente dentro del corredor industrial ha contribuido a la articulación e integración de localidades urbanas, mas no ha garantizado la conectividad de las localidades con menores densidades de población, lo que ha causado un menor crecimiento económico y peores condiciones de vida. La conectividad entre localidades rurales y urbanas dentro del corredor no responden a las necesidades de la población que habita en las localidades rurales, la lejanía de éstas dificulta la creación de infraestructura, sin embargo, la conectividad mediante el transporte público y caminos rurales entre localidades poco habitadas demuestran ser un área de oportunidad para el desarrollo territorial.

## CONCLUSIÓN

Finalmente es importante destacar que, para abordar las dinámicas actuales ocurridas entre los espacios rurales y urbanos, así como al interior de los mismos, debe tomarse en cuenta que dichos espacios han sufrido una serie de transformaciones, para así ser abordados a partir de una nueva concepción que tome en cuenta las nuevas características que dichos espacios poseen.

La importancia de la conectividad entre los espacios rurales y los urbanos reside en gran medida en la accesibilidad a bienes y servicios para los habitantes del territorio. El acceso de las poblaciones a oportunidades que existen en determinado espacio no garantiza por sí misma el desarrollo territorial, aunque sí permite que se construyan condiciones de desarrollo a partir de las características físicas que, entendidas como parte de un sistema donde interactúan otras dimensiones, se pueden coordinar a partir de acciones generadas por agentes locales. El territorio, concebido como unidad, se considera un ente de desarrollo cuando se impulsan las potencialidades de los espacios por quienes los habitan. En este caso, son las potencialidades de las redes de transporte y su infraestructura las que pueden propiciar una dinámica de competitividad económica equilibrada entre localidades rurales y los centros urbanos próximos.

La ubicación geográfica del corredor industrial, lo ha llevado a ser una región dinámica dentro del estado de Guanajuato, su accesibilidad hacia carreteras federales principales han sido un elemento importante para el desarrollo de la entidad; sin embargo, la conectividad existente entre las cabeceras municipales, que son las localidades urbanas más importantes del corredor y las localidades rurales que se encuentran tanto en la periferia como en los límites de cada municipio, no es suficiente para sostener el crecimiento económico de las mismas.

Así mismo, las carreteras secundarias que se presentan en el corredor no tienen como destino a localidades rurales, sino que conducen a otros espacios de importancia como lo son los parques industriales, de igual forma, el sistema de transporte que vincula a ambos espacios es deficiente; esta situación ha enfatizado las disparidades entre los espacios rurales y urbanos y, por lo tanto, dificultado el proceso de desarrollo de las localidades rurales presentes en el corredor industrial. No obstante, es destacable que algunas de las estrategias por parte del gobierno del estado de Guanajuato se enfocan en la construcción y mejora de accesibilidad hacia espacios aislados para que lograr un desarrollo equilibrado.

## REFERENCIAS

- Aguilar, A.** (2006). “La ciudad de México y su estructura policéntrica regional”, en Aguilar, A. (coord.), *Las grandes aglomeraciones y su periferia regional. Experiencias en Latinoamérica y España*. Ciudad de México. Instituto de Geografía, UNAM; CONACYT.
- Ávila, H.** (2005). *Lo urbano-rural, ¿nuevas expresiones territoriales?*. Edición de Centro Regional de Investigaciones Multidisciplinarias UNAM, Cuernavaca, México.
- Ávila, H.** (2009). “Periurbanización y espacios rurales en la periferia de las ciudades”. Año 2009, número 41. Revista de estudios agrarios. Junio 2009. Procuraduría Agraria. Ciudad de México. Pp. 93-123.
- Aunta, A.,** (2014). “Análisis territorial y dinámicas regionales en el noroccidente de Caldas a partir de la conectividad, las centralidades y las capacidades municipales”. *VI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo*, Barcelona-Bogotá. Barcelona
- Berdegú, J. et al.** (2015). “Cities, Territories, and Inclusive Growth: Unraveling Urban-Rural Linkages in Chile, Colombia, and Mexico” en *World Development*, Vol. 73. Pp. 56-71.
- Buitelaar, R. et al.** (2015). *Estrategias y políticas nacionales para la cohesión territorial Estudios de caso latinoamericanos*. Serie Desarrollo Territorial No. 19. Santiago de Chile. Comisión Económica para América Latina y el Caribe.
- Capel, H.** (1975). “La Definición de lo Urbano” en Revista Estudios Geográficos [En Línea] No 138-139, febrero-mayo 1975 disponible en: <http://www.cidadeimaginaria.org/eu/Urbano.pdf> [Accesado el 05 de junio de 2018].
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe.** (2016). “Desarrollo territorial”. Disponible en: <http://www.cepal.org/es/temas/desarrollo-territorial> [Accesado el día 27 de mayo de 2018].
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe.** (2017). *Panorama del desarrollo territorial en América Latina y el Caribe, 2017 Agendas globales de desarrollo y planificación multinivel*. Documentos de proyectos. Santiago de Chile.
- De Souza, E.** (2012). “Relación ciudad-campo y turismo rural. Ensayos teórico-metodológicos “ en *Estudios y Perspectivas en Turismo* [En línea], Vol 21. Pp. 1-19. Disponible en: [http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1851-17322012000100001&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1851-17322012000100001&lng=es&tlng=es).
- Dirven M. et al.** (2011). Hacia una nueva definición de “rural” con fines estadísticos en América Latina. Comisión Económica para América Latina y el Caribe, CEPAL.
- Echeverri, R. y Pilar M.** (2002) Nueva Ruralidad: Visión del Territorio en América Latina y el Caribe. Edición a cargo del Instituto Interamericano de Cooperación para la Agricultura, IICA.
- Escobal, J. et al.** (2015). “Linkage to Dynamic Markets and Rural Territorial Development in Latin America” en *World Development*, Vol. 73. Pp. 45-55.
- Galindo, C. y Delgado, J.** (2006). “Los Espacios Emergentes de la Dinámica Rural-Urbana”. *Problemas del Desarrollo. Revista Latinoamericana de Economía*, [en línea] No. 37. Octubre-Diciembre 2006 pp.187-

216. Disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=11820100008>. [Accesado el día 30 de mayo de 2018].

**García, O.**, “El arte en el espacio público y ciudades sostenibles” en Estudios sobre Arte Actual. Número 2, julio de 2014. ISSN: 2340-6062

**Gobierno del Estado de Guanajuato**, (2012). *Programa de Gobierno 2012-2018*.

**Instituto de Planeación, Estadística y Geografía**, (2015). *Síntesis Regional del Estado de Guanajuato*. Guanajuato, México.

**Gobierno del Estado de Guanajuato**, (2013). *Innovación y Territorio*. Fundación Metrópoli. Madrid, España.

**Gómez, L.** (2010). “La segunda residencia: espacios fragmentados e interconectados” en Perspectiva Geográfica [En línea], Vol. 15, Pp. 113-124.

**Guzmán, J.** (2010). “Relaciones entre el mundo rural y urbano. El campo, la naturaleza y el paisaje ante la ciudad del siglo XXI” en *Ería Revista Cuatrimestral de Geografía* [En línea]. No. 82. Pp. 170-180.

**Hiernaux, D.** (2000). “Las nuevas formas metropolitanas y su relación con el mundo rural”, en Torres, P. (comp.), *Procesos metropolitanos y agricultura urbana*. Ciudad de México. FAO-UAM-X. Pp. 31-41.

**Instituto Nacional de Estadística y Geografía**. (Accesado el día 15 de junio de 2018). *Encuesta Intercensal 2015*. [En línea]. México, disponible en: <http://www.beta.inegi.org.mx/proyectos/enchogares/especiales/intercensal/>

**Janoschka, Michael.** (2002). “El nuevo modelo de la ciudad latinoamericana: fragmentación y privatización” en *Revista EURE* [En línea], Vol. 28, Nº 85, Pp. 11-29. Santiago de Chile.

**Kay, C.** (2009). “Estudios rurales en América Latina en el periodo de globalización neoliberal: ¿una nueva ruralidad?” en *Revista mexicana de Sociología* [En Línea] No. 4. Octubre-Diciembre 2009, Universidad de Sussex, Inglaterra, disponible en: [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0188-25032009000400001&lng=es&tlng=es](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0188-25032009000400001&lng=es&tlng=es). [Accesado el día 31 de mayo de 2018].

**Matijasevic M., Ruiz A.** (2013). “La construcción social de lo rural” en *Revista Latinoamericana de Metodología de la Investigación Social*. Nº5. Año 3. Abril-Septiembre 2013. ISSN 1853-6190. Pp. 24-41.

**Mitković, P.; Dinić, M.** (2004). “City center organization and its influence on the city structure” en *Facta Universitatis Series: Architecture and Civil Engineering*. Vol. 3, No. 1. Pp. 41 - 56.

**Ortega, L** (1998). *Los vínculos rurales con ciudades intermedias. Síntesis de estudios de caso*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe. Agosto 1998. Disponible en: <https://www.cepal.org/publicaciones/xml/5/8205/LCR1835.pdf>

**Páez, A.; M. Scott, D.; Morency, C.** (2012). “Measuring accessibility: positive and normative implementations of various accessibility indicators” en *Journal of Transport Geography* [En línea] 25. Pp. 141-153.

**Pérez, A. y Caballero, J.** (2003) La nueva ruralidad en Europa y su interés para América Latina. Edición a cargo de Organización de las Naciones Unidas para la Agricultura y la Alimentación/ Unidad Regional de Desarrollo Agrícola y Rural Sostenible/ Banco Mundial

**Romero, J.** (2012). Lo rural y la ruralidad en América Latina: Categorías conceptuales en Debate. Revista Psicoperspectivas [en línea]. No. 1. Enero-Junio 2012, pp. 8-31. Disponible en <http://www.psicoperspectivas.cl/index.php/psicoperspectivas/article/view/176/197> [Fecha de acceso: 15 de mayo de 2018].

**Secretaría de Obra Pública del Estado de Guanajuato,** (2012). *Conservación de la red de carreteras estatales pavimentadas.* Guanajuato

**Sistema Estatal de Información Estadística y Geográfica** (Accesado el día 13 de junio de 2018) . *Catálogo Geográfico.* [En línea]. Guanajuato, disponible en: <http://geoinfo.iplaneg.net/>

**Sorokin, P. y Zimmerman, C.** (1929) Principles of rural-urban sociology. Edición a cargo de London: Henry Holt, 1929.

**Tacoli, C.** (2003). "The links between urban and rural development" en *Environment and Urbanization* [En línea]. Vol 15 No. 1. Londres. Pp. 3-12.

**Trpin, V.** (2005): "El desarrollo rural ante la nueva ruralidad. Algunos aportes desde los métodos cualitativos", AIBR. Revista de Antropología Iberoamericana [en línea] No. 42. Julio-Agosto 2005, pp. 1-15 Disponible en:<<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=62304207> [Accesado: 21 de junio de 2018]