

# Políticas públicas y conurbación en México: estudio en Jalisco y Michoacán de Ocampo<sup>1</sup>

César Alejandro Barajas Valadez<sup>2</sup>

Adriana Hernández García<sup>3</sup>

## Resumen

El crecimiento urbano en México de las últimas décadas ha provocado transformaciones en la manera de planear y ordenar el territorio debido al fenómeno del crecimiento urbano, así como el aumento de la población. Este fenómeno ha permitido que el Estado implemente políticas públicas para contenerlo y reorientarlo, dichas políticas han consistido en la implementación de distintas leyes para regular y ordenar la planeación regional y el ordenamiento territorial en modelos como regionalización, conurbación y de zonas metropolitanas. En ese sentido las políticas públicas de planeación regional y ordenamiento territorial implementadas en México han sido la conurbación y zonas metropolitanas, fenómenos que repercuten en la toma de decisiones de los tres niveles de gobierno federal, estatal y municipal. En la actualidad existen 132 zonas conformadas, pero solo algunas se han constituido mediante decreto o convenio como área de conurbación, mientras que existen 74 zonas metropolitanas conformadas y son pocas las que se han decretado en el país. Sin embargo, en términos de territorio, estructura, organismos, entre otros, las zonas metropolitanas se consideran como eje de ordenamiento con mayor impulso, a diferencia de la conurbación, que actualmente se reconoce como proceso intermedio a la metropolización del territorio.

El presente trabajo aborda el proceso de conurbación natural que se ha dado desde las últimas décadas del siglo pasado hasta la actualidad entre los municipios de La Barca, Jalisco y Briseñas, Michoacán de Ocampo. Mientras que en el periodo 2009 al 2020, han realizado en diversas ocasiones la solicitud de conurbación ante autoridades federal, estatal, por parte de las autoridades municipales realizando gestiones para constituirla legalmente. Sin embargo, las respuestas recibidas han sido de rechazo para el convenio o decreto, argumentando diversas limitantes técnicas. De tal forma, que existe una imposición de desarrollo y ordenamiento urbano nacional que impide la consolidación de zonas con procesos diversos y con desarrollos locales propios.

**Conceptos clave:** políticas públicas, zonas metropolitanas, conurbación.

---

<sup>1</sup> El presente trabajo de investigación forma parte de una investigación doctoral en Ciencia Política, el cual cobra relevancia al analizar todos aquellos factores y las gestiones que han venido realizando los gobiernos municipales de La Barca, Jalisco y Briseñas, Michoacán de Ocampo, para constituir la conurbación. Doctorado en Ciencia Política; Universidad de Guadalajara.

<sup>2</sup> Estudiante Doctorado Ciencia Política, Mtro. en Planeamiento Urbano Regional, Universidad de Guadalajara, alejandro.baraj@gmail.com

<sup>3</sup> Profesora – investigadora en el Centro Universitario de la Ciénega de la Universidad de Guadalajara desde el 2001. Línea de Generación y aplicación del conocimiento es: Desarrollo regional y medio ambiente. Correo electrónico: adrianahg@hotmail.com

## Introducción

El concepto de zonas metropolitanas se presenta en los años sesenta comenzando a tener cada vez más presencia en distintas partes de México, en ese sentido uno de los teóricos representativos en este tema Unikel *et al.*, (1978) mostraron gran interés en tratar de entender tales sucesos que se estaban dando de manera representativa en las ciudades debido al aumento de su población y el crecimiento económico provocando la expansión de la mancha urbana (Carmona *et al.*, 2017), de ahí que la “aceptación cada vez mayor de que las sociedades urbanas no deben considerarse aisladas de las sociedades nacionales, sino que deben mirarse como importantes puntos de atracción demográfica y de mano de obra, polos de crecimiento económico, de innovación tecnológica, científica y cultural, así como escenarios de fermento político” (Unikel *et al.*, 1978, p. 115) tales repercusiones se vieron manifestadas en ciudades más robustas e irregulares como México, Guadalajara, entre otras.

Unikel *et al.*, (1978) en lugar de llamar a estos fenómenos metrópolis o conurbación a esas ciudades grandes, robustas e irregulares debido al impacto que generaban con ciudades contiguas las llamaron Zonas Metropolitanas (ZM) por la complejidad inmersa en ellas, identificando a 12 ZM tales como la ZM de la ciudad de México, Guadalajara, Monterrey, Puebla, Torreón, Tampico, entre otras. En esa nueva forma de entender y ordenar el territorio la concibieron como “la extensión territorial que incluye a la unidad político-administrativa que contiene a la ciudad central, y a las unidades político-administrativas contiguas a ésta que tienen características urbanas, tales como sitios de trabajo o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no-agrícolas, y que mantienen una interrelación socioeconómica directa, constante e intensa con la ciudad central, y viceversa”, (Unikel *et al.*, 1978, p. 118); asimismo, determinaron que la zona metropolitana está conformada por municipios completos, es decir, no abarca solo las áreas urbanas<sup>4</sup> o centros de población sino todo el territorio que corresponde a un municipio.

Por otra parte, Mc Kenzie (citado por Unikel *et al.*, 1978) argumenta que las “zonas metropolitanas son producto de mejores y más amplios sistemas de comunicación y transporte —pues estos han sido sólo el medio y no la causa” argumento basado en la visión americana muy diferente a la visión de Latino América ya que para esta última las zonas metropolitanas según Garza (2007, p. 91) presentan “déficit infraestructurales, de equipamiento y vivienda; altos niveles de delincuencia e inseguridad; congestión vial e inadecuados servicios de transporte; contaminación de los ecosistemas urbanos; insuficiente planeación y gestión administrativa; niveles indeseables de corrupción”.

Las políticas públicas de zonas metropolitanas desde principios de este siglo han sido un referente en la planeación regional y el ordenamiento territorial de ahí que distintas autoridades tanto federales, estatales y municipales se han dado a la tarea de identificarlas y reforzarlas con toda una estructura tanto de planeación como legal.

Por otra parte, en temas de políticas públicas de conurbaciones, uno de los elementos que promueve la creación de la conurbación es la expansión de la ciudad principalmente por

---

<sup>4</sup> Unikel *et al.*, (1978, p. 116) área urbana la definición como: “es la ciudad misma, más el área contigua edificada, habitada o urbanizada con usos del suelo de naturaleza no-agrícola y que, partiendo de un núcleo, presenta continuidad física en todas direcciones hasta que sea interrumpida en forma notoria por terrenos de uso no-urbano”

la construcción de edificaciones, que como bien lo dice Segre (1983, p. 60) se requieren “para absorber el crecimiento de la población” lo que hace crecer la ciudad consumidora de suelo. Segre (1983) brinda un panorama de la situación del cómo se generan las conurbaciones, incluyendo temas como “economía, progreso tecnológico, explosión demográfica, explosión urbana, entre otros factores” Segre (1983) que abonan al crecimiento de las manchas urbanas.

Hablar de economía, para el autor, es expandir la industria, industrias que demandan de territorio; hablar de progreso tecnológicos es hablar de implementar nuevas tecnologías que favorezcan la producción en masa de objetos o productos, tal es el caso del automóvil, que para el autor, el automóvil es una tecnología primeramente costosa, pero en segundo lugar y lo más importantes es que requiere de vialidades más modernas que les permitan llegar en menor tiempo al lugar de destino, lo interesante no son la vialidad modernas, sino que a los costados de dichas vialidades se genera el crecimiento urbano, es decir, se expanden las ciudades siguiendo la silueta de una línea moderna en la que transitan vehículos que con el paso del tiempo de unen con otros centros de población; todo lo anterior con carácter de “conurbaciones de centenares de kilómetros” (Segre, 1983, p. 79).

Otro factor que cobra relevancia es la manera de cómo se concibe la conurbación, para Segre (1983) hablar de conurbación es involucrar millones de habitantes en un área urbana; argumenta que “más de cien millones de habitantes se concentrarán en las siete mayores conurbaciones [...] en el año 2000”; en esa concepción se puede deducir lo siguiente, se llama conurbación a los centros de población que tengan millones de habitantes residiendo en ella.

Por otra parte, Hernández (2007, p. 14) clasifica la conurbación en tres tipos; al primero lo denomina “conurbaciones de primera industrialización: corresponden a un proceso de carácter regional, asociado a un modelo de desarrollo industrial, en el que las iniciativas se difunden por un ámbito donde varias ciudades son capaces de dirigir el proceso de transformación”; al segundo lo denomina “conurbaciones en vías de desarrollo” esta se presenta a partir del impacto que sufre “la sociedad rural tradicional y se generan en torno a una capital abiertamente macrocefálica”; en esta clasificación su proceso se sustenta en el crecimiento de la mancha urbana siendo el principal motivo en promoverla, generando en ello la construcción de vivienda en la periferia y la implementación de construcción de infraestructura, lo que el autor llama obra pública; y en su tercera clasificación es el que se forma por más de dos ciudades vecinas”.

El Sistema Urbano Nacional (2012) (SUN-2012) define a la conurbación como: “conformación urbana resultado de la continuidad física entre dos o más localidades geoestadísticas o centros urbanos, constituyendo una sola unidad urbana de por lo menos 15 mil habitantes. Pueden ser intermunicipales e interestatales cuando su población oscila entre 15 mil y 49 mil 999 habitantes e intramunicipales aun superando este rango poblacional”

De acuerdo a la definición que promueve el SUN (2012) la conurbación que se da entre centros de población es un fenómeno que está presente en México desde hace décadas; el proceso de la conurbación en México se ha dado de manera natural; SUN en el año 2012 cuantificó 78 conurbaciones, mientras que para el año 2018 había 132 conurbaciones, es decir, en tan solo 6 años se incrementó 54 conurbaciones pasando de 78 a 132. Esto significa que la población ha aumentado de manera representativa en las áreas urbanas, lo que

provoca cambios muy sustanciales en los distintos procesos que se desarrollan día a día en ellas, como el proceso económico, social, histórico, territorial, entre otros.

Respecto al proceso legal “Entre fines de 1975 y principios de 1976 por el Congreso de la Unión y las legislaturas de los estados aprobaron adiciones a los artículos 27, 73 y 115 constitucionales”, puntualmente publicadas en el Diario Oficial de la Federación el día 6 de febrero de 1976<sup>5</sup> los cuales permitieron la creación e implementación de políticas públicas, tal es el caso de las distintas leyes como la LGAH-1976, LGAH-1993; y la LGAHOTDU-2016

El trabajo está compuesto por cuatro apartados: 1) Las políticas públicas hacia las zonas metropolitanas como modelos de planeación regional y ordenamiento territorial; 2) La política pública de conurbación como herramienta para la planeación regional y del ordenamiento territorial, caso los municipios de La Barca, Jalisco y Briseñas, Michoacán de Ocampo; 3) Impacto entre modelos de planeación regional y ordenamiento territorial en México: Zona metropolitana o conurbación; y 4) Reflexiones preliminares. Para conocer cómo se conforma una conurbación y cómo se constituye; partiendo del supuesto de las políticas públicas que implementan las autoridades de los tres niveles de gobierno en cuanto al ordenamiento territorial y la planeación regional.

## **1. Las políticas públicas hacia las zonas metropolitanas como modelos de planeación regional y ordenamiento territorial**

Las políticas públicas en cuanto a planeación regional y ordenamiento territorial hoy en día han sido las zonas metropolitanas, las cuales han repercutido de manera directa en los tres niveles de gobierno federal, estatal y municipal, de ahí que sería importante traer a colación la definición de zona metropolitana, para ello Unikel *et al.*, (1978, p. 118) define como zona metropolitana “la extensión territorial que incluye a la unidad político-administrativa que contiene a la ciudad central, y a las unidades político-administrativas contiguas a ésta que tienen características urbanas, tales como sitios de trabajo o lugares de residencia de trabajadores dedicados a actividades no-agrícolas, y que mantienen una interrelación socioeconómica directa, constante e intensa con la ciudad central, y viceversa”; como se puede apreciar es una definición generada en la década de los años setenta del siglo pasado y que hoy día tiene y cobra relevancia en instituciones dedicadas a la planeación regional y ordenamiento territorial. Además, dichas zonas metropolitanas están conformadas por municipios completos, es decir, no abarca solo las áreas urbanas o centros de población sino todo el territorio que corresponde al municipio.

Partiendo de la definición, desde principios de la primer década de este siglo (XXI) la extinta Secretaría de Desarrollo Social (SEDESOL), Consejo Nacional de Población (CONAPO), y el Instituto Nacional de Estadística, Geografía e Informática (INEGI) realizaron trabajos en conjunto para identificar y delimitar las zonas metropolitanas como la nueva forma de planeación regional y ordenamiento territorial en todo el país debido a la existencia de “ciudades de municipios vecinos que mantienen una intensa relación socioeconómica entre

---

<sup>5</sup> Este documento puede ser consultado en el siguiente enlace: [http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/dof/CPEUM\\_ref\\_084\\_06feb76\\_ima.pdf](http://www.diputados.gob.mx/LeyesBiblio/ref/dof/CPEUM_ref_084_06feb76_ima.pdf); en el cual se puede verificar la veracidad de la información publicada y sustentando lo que dice Azuela *et al.*, (2017). Consultado el día 21-03-2021 a las 19:45 horas.

ellas sin que necesariamente medie una continuidad urbanística. En todas estas situaciones, el común denominador es un conglomerado urbano, una zona metropolitana, cuya extensión y funcionamiento involucra a dos o más circunscripciones político-administrativas” (INEGI *et al.*, 2000, p. 7). Así fue como surge y nace la nueva política pública desde un enfoque federal, el llamado modelo de zonas metropolitanas como modelo de planeación regional y de ordenamiento territorial.

La aplicación de la política pública de zonas metropolitanas como modelo de planeación regional y ordenamiento territorial ha generado nuevas dinámicas de organización en los tres niveles de gobierno y la sociedad, dichas dinámicas han permitido la creación de toda una estructura en relación a las zonas metropolitanas como comisiones del nivel federal y estatal, instituciones, normativa, observatorios, fondos, programas, entre otros; tales casos son la Comisión de Desarrollo Metropolitano creada en 2003 de orden federal en la Cámara de Diputados; el Fondo Metropolitano de orden federal en 2006; la Comisión de Gestión Metropolitana; así como la creación de la Comisión de Gestión Metropolitana del Estado de Jalisco y su Ley de Coordinación Metropolitana del Estado De Jalisco (2011); los Institutos Metropolitanos de Planeación (IMEPLAN) de orden estatal; los observatorios; Consejo Ciudadano Metropolitano; Consejo Consultivo de Desarrollo metropolitano; entre otros; este tipo tanto de comisiones, institutos, fondos, programas, observatorios, etc., han permitido generar de algún modo tratar de reorientar las acciones encaminadas a la planeación regional y ordenamiento territorial en los tres niveles de gobierno.

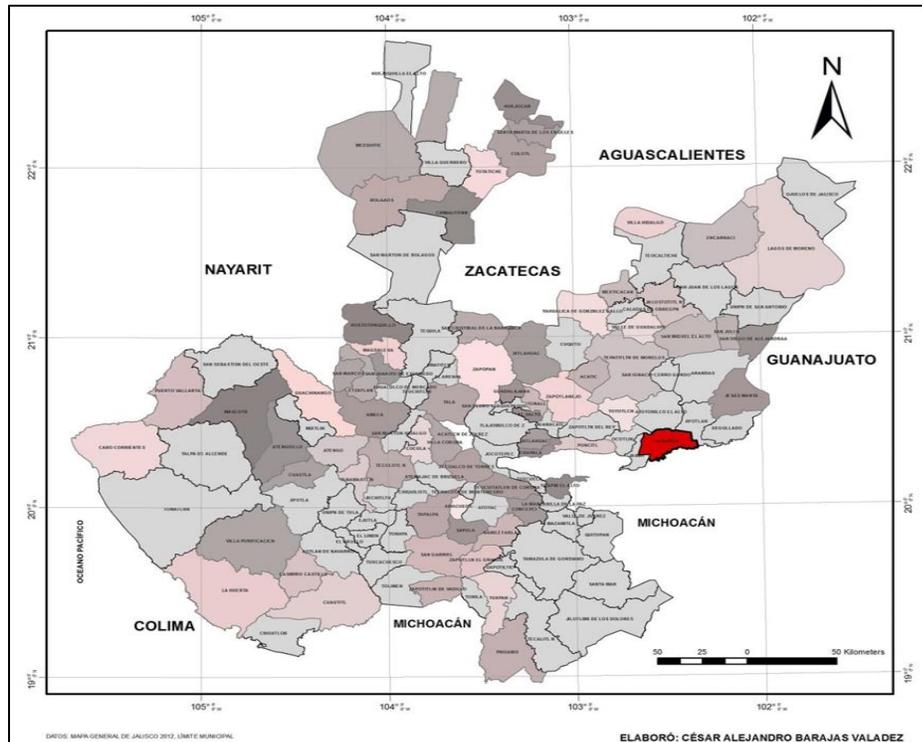
## **2. La conurbación como política pública de ordenamiento territorial: El caso de La Barca, Jalisco y Briseñas, Michoacán de Ocampo**

La conurbación como proceso urbano que se genera a partir de la unión de dos o más centros de población además de considerar a un número de habitantes sumado entre ambos municipios; este fenómeno se presenta en los municipios de La Barca, Jalisco con Briseñas, Michoacán de Ocampo de manera natural tal como lo manifiesta el SUN en 2012; municipios que han compartido a lo largo del tiempo distintos procesos como culturales, sociales, territoriales, económicos, de educación, entre otros.

### **2.1 Municipio de La Barca, Jalisco, México**

En ese sentido valdría la pena conocer cada uno de ellos para contextualizarlos y conocer la manera de cómo se han involucrado a lo largo de su historia, historia que han compartido a lo largo del tiempo mediante diversos sucesos y manifestaciones. Se da comienzo con el Municipio de La Barca, Jalisco, México, ver mapa 1.

Mapa 1. Ubicación geográfica del municipio de La Barca en el estado de Jalisco.

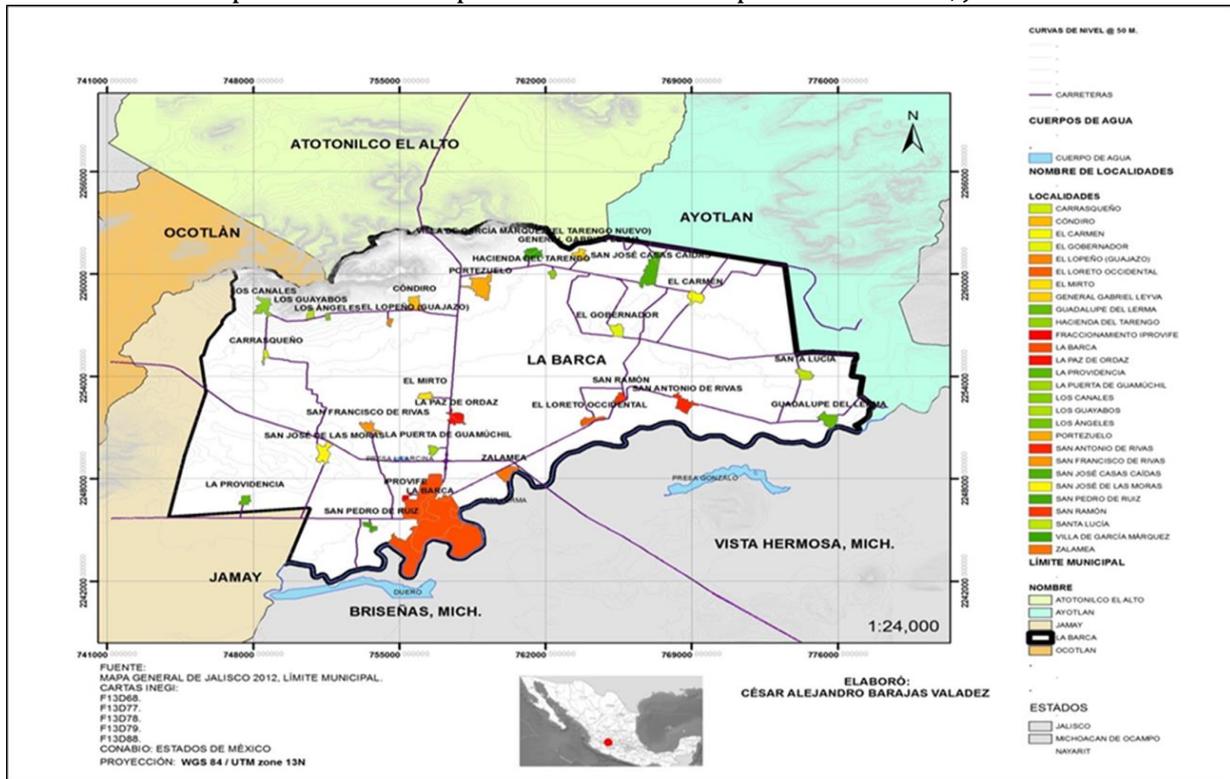


Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de Mapa General de Jalisco (2012).

En el mapa 1 se puede observar al municipio de La Barca en color rojo a diferencia de los demás municipios; el municipio “está situado al oriente del Estado. Sus coordenadas extremas son de los 20°15'30" a los 20°26'45" de latitud norte y de los 102°20'40" a los 102°21'20" de longitud oeste (ver mapa 1), a una altura de 1,530 metros sobre el nivel del mar. Limita al norte con Ocotlán, Atotonilco el Alto y Ayotlán; al sur con el estado de Michoacán; al este con Ayotlán y al oeste con Jamay y Ocotlán. La superficie del municipio de La Barca es de 418.21 Km<sup>2</sup>. El municipio de La Barca es el número 18 en el estado de Jalisco y se encuentra ubicado en la Región IV denominada “Ciénega” (IEG, 2018).

El municipio de La Barca está conformado por 29 localidades de las cuales 27 son Agencias Municipales y dos son Delegaciones más la cabecera municipal como asentamientos humanos, tal como se ve en el mapa 3. En dicha imagen se puede observar el centro de población del lado sur del municipio que se une con el municipio de Briseñas y su localidad de El Paso de Hidalgo del lado de Michoacán en el polígono mayor en color naranja.

Mapa 2. Centros de población del municipio de La Barca, Jalisco.



Fuente: Elaboración propia con datos obtenidos de Mapa General de Jalisco (2012); Cartas INEGI; CONABIO, Estado de México.

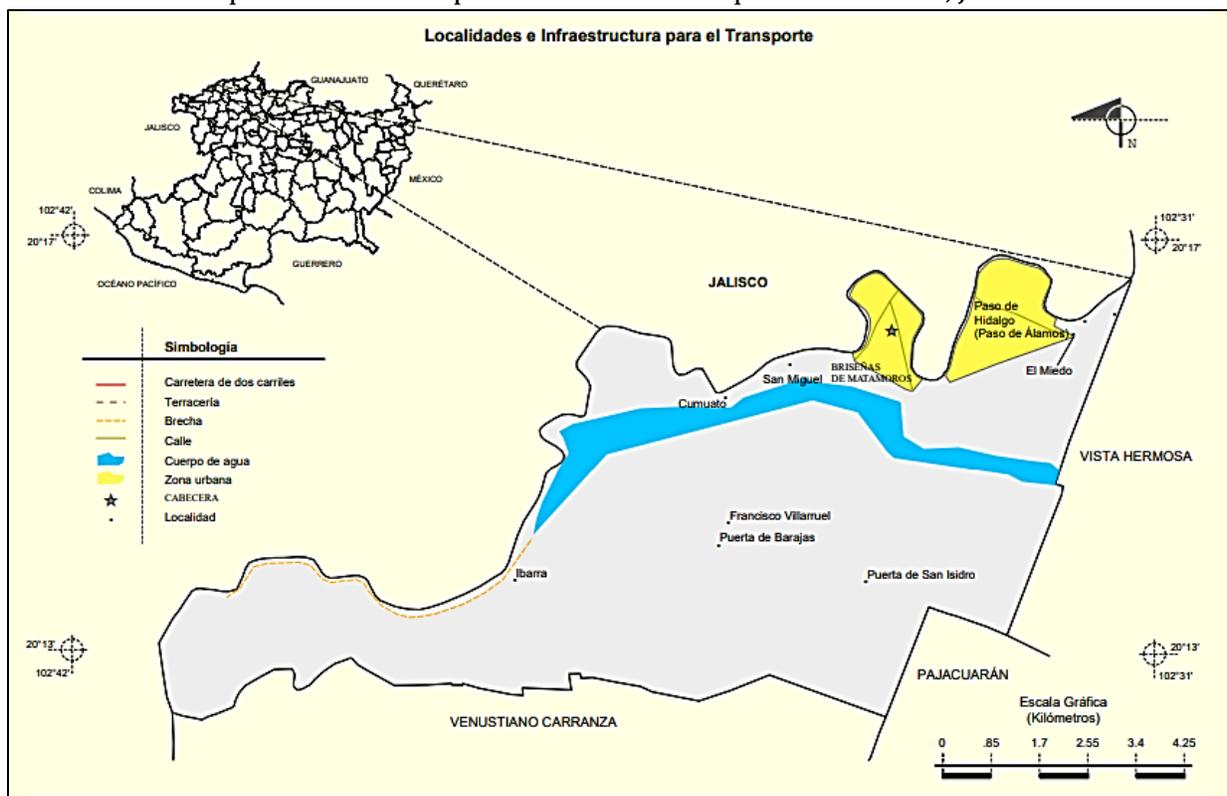
Por otra parte, en cuanto a su “cobertura del suelo está ocupada principalmente por la Agricultura con un 89.3%, la cual predomina. Le siguen los asentamientos humanos con un 4.2%; el Bosque cubre una superficie del 0.2%; los cuerpos de agua tienen un área del 0.3%; y el Pastizal cubre una superficie del 1.0%; para concluir con el área de la Selva cubriendo un área del 5.0% de la superficie del municipio de La Barca”, (IIEG, 2018); aquí destaca la agricultura ocupando una superficie considerada del territorio municipal y mostrando ser una de las principales actividades económicas del rubro primario.

La zona en sus orígenes tiene más de cinco siglos como asentamiento humano que ha cambiado en el tiempo: en sus comienzos era conocido como “Chicnahuatenco”; ya durante el periodo de la conquista en cuanto a planeación regional y ordenamiento territorial presenta las siguientes características en el “mes de abril del año 1553, la Real Audiencia neogallega encomendó su traza y puebla a Simón Jorge de Verapaz, ofreciéndole en propiedad el terreno de El Roble, al igual que licencia para que por la fuerza o voluntad, sacase familias de los pueblos indígenas comarcanos ya sujetos a la corona española. Fue así como Simón Jorge de Verapaz, auxiliado por treinta españoles, fundó este pueblo con familias indígenas de Jamay, Ocotlán, Cuitzeo, Poncitlán, Zapotlán del Rey, Tototlán, Tepatitlán, Atotonilco el Alto y Ayo (Grande y Chico). Esto aconteció el 4 de mayo de 1553, fecha en que el santoral romano dedica a Santa Mónica, de ahí que a la naciente población se le dio el nombre de Santa Mónica de la Barca” (Gobierno de Jalisco).

## 2.2 Municipio de Briseñas, Michoacán de Ocampo, México

El municipio de Briseñas, Michoacán de Ocampo, México, en cuanto a su ubicación geográfica, orígenes, y demás elementos, la ubicación del municipio de Briseñas es la siguiente: “Se localiza al noroeste del Estado, en las coordenadas 20°16' de latitud norte y 102°34' de longitud oeste, a una altura de 1,520 metros sobre el nivel del mar. Limita al norte con el Estado de Jalisco, al este con Vista Hermosa, al sur con Venustiano Carranza y Pajacuarán y al oeste con el Estado de Jalisco. Su distancia a la capital del Estado es de 213 kms”, (Enciclopedia de los municipios y Delegaciones de México - (EMDM)), tal como se aprecia en el mapa 4, el municipio de Briseñas resaltando sus centros de población en color amarillo como la cabecera municipal de Briseñas de Matamoros y una de sus localidades más importantes El Paso de Hidalgo.

Mapa 3. Centros de población del municipio de La Barca, Jalisco.



Fuente: Recuperada de Prontuario de información geográfica municipal de los Estados Unidos Mexicanos –PIGMEUM-2009 - (INEGI, 2009).

En cuanto a su historia Briseñas tiene poco de haber sido declarado como municipio dado que antes de ser declarado pertenecía a otros municipios; “El nombre de la cabecera municipal y la creación del municipio, se caracteriza por ser demasiado recientes. Briseñas, conocido en un principio como Villa de Cárdenas, fue una hacienda a la que la Ley Territorial del 11 de septiembre de 1932, le otorgó la categoría de tenencia dentro del municipio de Vista Hermosa. Durante el periodo de gobierno del Gral. Lázaro Cárdenas, al aplicarse la reforma agraria y efectuarse los repartos de la tierra, a los campesinos de este lugar les fueron entregadas 2,726 hectáreas. Años más tarde, por la activa promoción realizada por el señor

José Magaña Pérez, el Congreso del Estado decretó en 1950, la formación del municipio, elevando al pueblo a la categoría de cabecera, con el nombre de Briseñas de Matamoros”, (EMDM, s/f).

Hoy en día el municipio de Briseñas está conformado por tres localidades más su cabecera municipal. En cuanto al uso de suelo su conformación era “Agricultura (85.59%) y su Zona urbana”, (6.31%) (PIGMEUM, 2009) de su territorio; la actividad que más destaca y ha prevalecido desde décadas como bien se acaba de mencionar es la actividad agrícola tanto como actividad como economía.

Ambos municipios son importantes por su actividad agrícola tanto a nivel nacional como regional, destacando entre ellos el municipio de La Barca, a tal grado que le ha valido la denominación del “corazón maicero de Jalisco”, (Movimiento Orgánico Mexicano). Por su parte el municipio de Briseñas ha destacado por su pesca, al igual que su municipio conurbado, debido a la vecindad que tiene con los ríos Lerma y Duero, este último conocido locamente como zamorano por la procedencia del municipio de Zamora, Michoacán de Ocampo.

### 3. Impacto entre modelos de planeación regional y ordenamiento territorial en México: Zona metropolitana o conurbación

El presente trabajo de investigación analiza la conurbación natural que se ha dado entre los municipios de La Barca, Jalisco y Briseñas, Michoacán de Ocampo, México, desde hace décadas y a la que el Sistema Urbano Nacional ha identificado desde el año 2012 (ver mapa 4) como una conurbación natural. El trabajo consistirá en el análisis de los distintos procesos que se desarrollan en ella, como culturales, sociales, territoriales, de educación, entre otros; así como las gestiones de los gobiernos locales con el federal y estatales; las políticas públicas que han implementado desde hace años y el impacto que generan como región. Con el propósito de conocer por qué no se han constituido como conurbación aun cuando han cumplido los requisitos tanto de conformación como normativos.

Mapa 4. La Barca-Briseñas conurbación con tres localidades -Intermunicipal e Interestatal – municipios de La Barca, Jalisco y Briseñas de Michoacán de Ocampo.



Fuente: Recuperada de SUN, 2012. INEGI, Marco geoestadístico 2010, V. 5.0

Partiendo de lo anterior la conurbación que se ha conformado de manera natural entre los municipios de La Barca, Jalisco con Briseñas, Michoacán de Ocampo, debido a que sus centros de población como la cabecera municipal de La Barca por el lado de Jalisco, la cabecera municipal Briseñas de Matamoros y la localidad de el Paso de Hidalgo ambos del estado de Michoacán de Ocampo, se han creado a la orilla del río Lerma, elemento natural que los divide, ha permitido un intercambio en sus distintos procesos que se llevan a cabo día a día por su sociedad, procesos tales como culturales, históricos, sociales, territoriales, económicos, de educación, de salud, entre otros (ver imagen 1).

Imagen1. Macro localización de la conurbación La Barca-Briseñas a nivel regional.



Fuente: Elaboración propia con datos del Google Earth Pro.

En la imagen 1 se puede observar la cercanía que tiene la conurbación de La Barca-Briseñas con centros de poblaciones vecinos, por el lado de Jalisco se tiene vecindad con los centros de población de Jamay, Ocotlán, Poncitlán, Atotonilco el Alto y Ayotlán, mientras que por el lado de Michoacán se tiene vecindad con los centros de población como Vista Hermosa, Tanhuato, Yurécuaro, Pajacuarán, Venustiano Carranza, Sahuayo, entre otros. En relación a la movilidad, se encuentra la autopista que conecta la zona metropolitana de Guadalajara con la Ciudad de México permitiendo llegar en un menor tiempo que la carretera que le llaman libre; además se cuenta con las carreteras, por la parte federal, la MEX-35 que tiene una conexión directa entre la ciudad conurbada de La Barca con la zona metropolitana (ZM) de Guadalajara, no obstante permite la conexión directa con distintos centros de población como la cabecera municipal de Jamay, la cabecera municipal de Ocotlán la llamada ZM de Ocotlán, entre otras, hasta llegar a la ZM Guadalajara (ver imagen 2). Dicha carretera tiene conexión directa para con el estado de Michoacán de Ocampo con la carretera estatal 110, la cual tiene acceso directo con ciudades importantes como La Piedad, Zamora, Sahuayo, Morelia, entre otras, todas del lado de mismo estado.

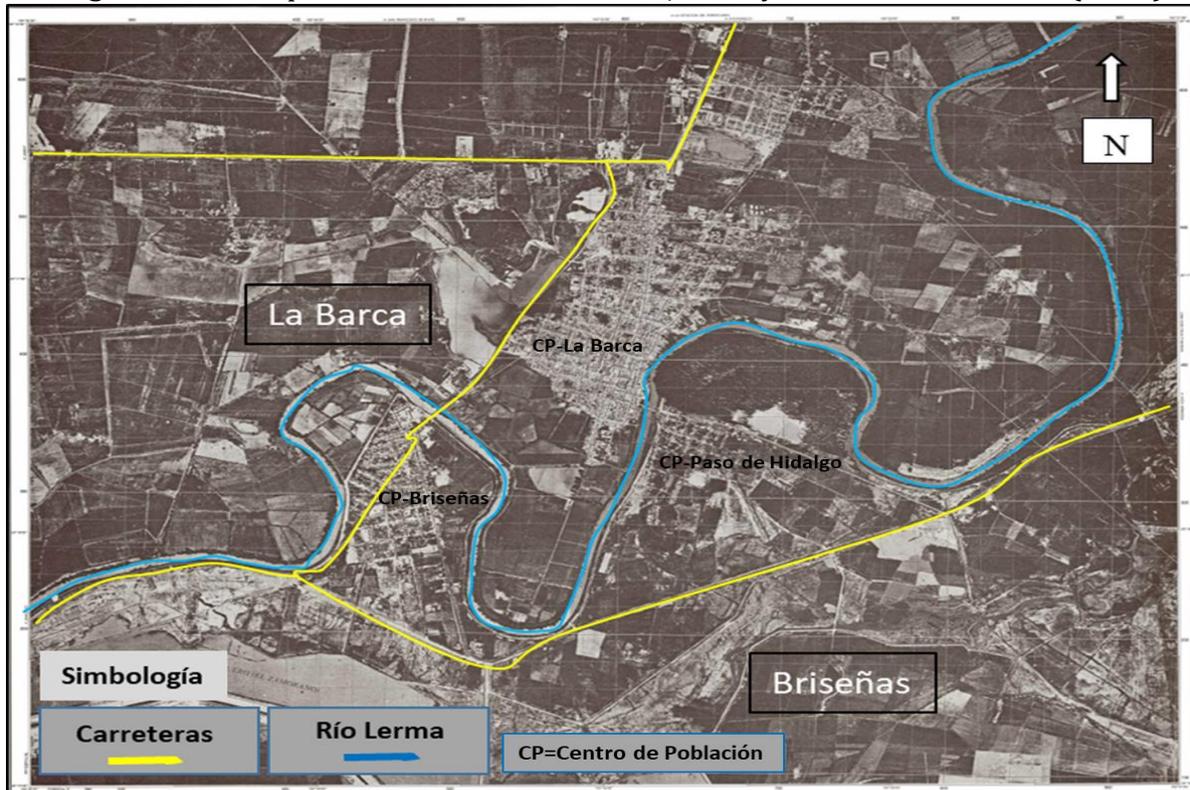
Imagen 2: Polígono que enmarca la interconexión por la carretera federal 35 Santa Rosa -La Barca que conecta a la ZM de Ocotlán, ZM de Guadalajara, con la conurbación La Barca-Briseñas del lado de Jalisco y se une con la carretera estatal 110 para conectarse con Briseñas, Michoacán.



Fuente: Elaboración propia mediante el uso de la plataforma INV-2016-INEGI (13/12/2020)

A manera local, es decir en cuanto a la conurbación natural de La Barca-Briseñas en términos de micro localización tal conurbación entre ambos municipios se ha dado desde hace décadas como se puede apreciar en la imagen 3; en dicha imagen se observan los centros de población de ambos municipios en la temporalidad de 1980 (INEGI), es decir la conurbación ya tiene 32 años conformada de manera natural comparada con el registro emitido por el SUN (2012) donde la considera como conurbación en el año 2012.

Imagen 3. Foto mapa de la ciudad de La Barca, Jalisco y Briseñas, Michoacán (1980).

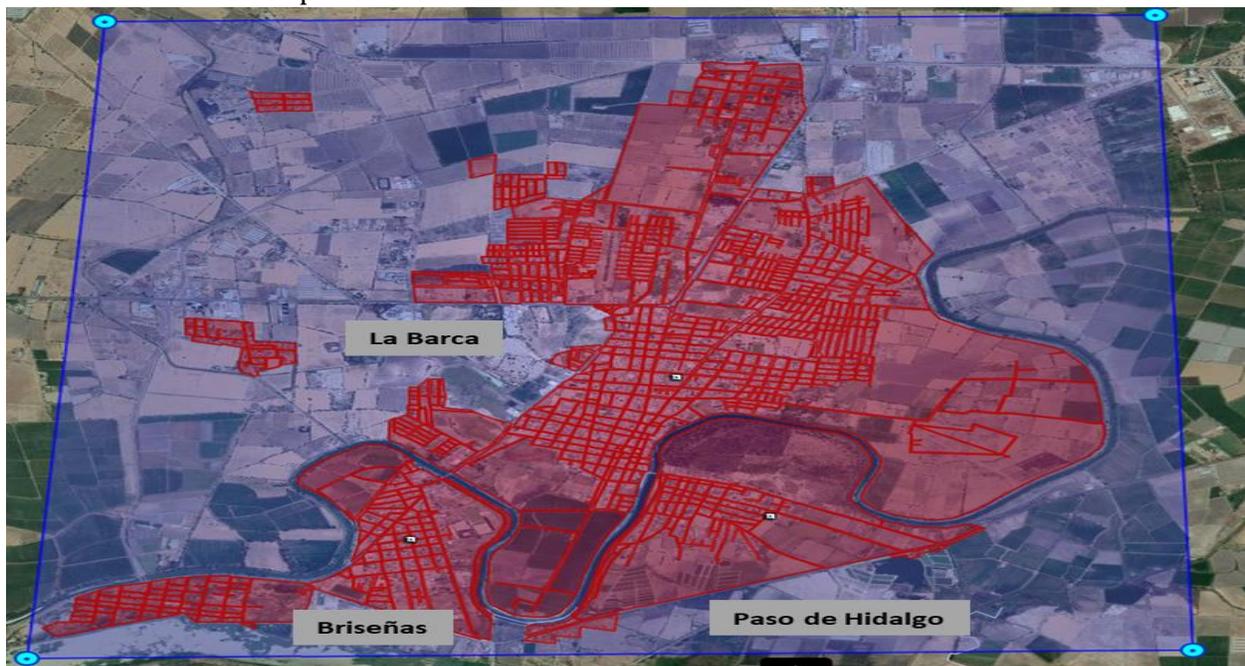


Fuente: Elaboración propia con apoyo de la Foto mapa del INEGI (1980).

En la imagen 3 se aprecia lo siguiente, el centro de población de La Barca, Jalisco con el centro de población de Briseñas y la localidad de El Paso de Hidalgo, ambos del estado de Michoacán de Ocampo, desde la década de los 80 del siglo pasado existe esa unión que dice el SUN (2012), tan solo divididos por el río Lerma, río que ha servido desde hace mucho tiempo como sustento tanto alimenticio como económico para muchas familias de ambos municipios, debido a la pesca que realizan, producto comercializado en los centros de población; valdría decir que los pescadores de ambos municipios han comercializado e interactuado tanto en uno como en otro municipio, es decir, pescadores que habitan en el municipio de La Barca venden su producto en el municipio de Briseñas y viceversa.

En esa correlación entre ambos municipios se da el intercambio de bienes, productos, servicios y oportunidades, tales son los casos, para el desarrollo económico se basa en el intercambio de bienes y servicios; para los servicios de salud el hospitalario y de consulta; para los servicios de educación la interrelación de alumnado (matrícula) de un municipio a otro y viceversa; para el intercambio cultural sus distintos eventos tanto sociales, fuentes de empleo, de recreación, de organización, los modos de vida cotidiana de sus habitantes (Jiménez, 2011), entre otros; gastronómicos por la relación de comensales de un lugar a otro y los productos, recetas propias del lugar; poblacionales por la interrelación que se da de manera natural al coexistir población de un municipio en el otro y viceversa, es decir, pobladores de un municipio edifican sus viviendas en el otro, por el modo de vida más barato, para vivir pero conserva identificaciones del municipio anterior; como muestra de ello es algunos habitantes sacan sus credenciales de elector en el otro municipio, por ejemplo un vecino que habita en el municipio de Briseñas tramita su credencial con domicilio de La Barca, con el apoyo de familiares de tal municipio, con la opción de que se les faciliten los beneficios y lo que se oferta en el municipio de La Barca, Jalisco.

Imagen 4. Ubicación, urbanización, contextualización, entre otros elementos de los centros de población de LA CONURBACION La Barca-Briseñas.



Fuente: Elaboración propia con apoyo del INV-2016 (INEGI).

Por otra parte en cuanto a la población actual entre ambos municipios, requisito indispensable por el SUN (2021) además de la continuidad física para poder ser conurbación<sup>6</sup>, el Censo de Población y Vivienda del INEGI (2020) el municipio de La Barca, Jalisco, tiene una población de 65,055 habitantes, mientras que el municipio de Briseñas, Michoacán de Ocampo, la habitan 11,328 habitantes, ambos municipios cuentan con una población total de 76,383 habitantes.

En el año 2009 los presidentes municipales de La Barca y Briseñas llevaron a cabo reuniones o mesas de trabajo para tratar de planear las acciones para formalizar la conurbación entre dichos municipios, partiendo de estos trabajos ambos presidentes llevaron a sus Ayuntamientos los puntos de acuerdo correspondientes que les acordaran para emprender toda la planeación correspondiente ante las instancias del orden federal y estatal. Así fue como se da el primer paso consiguiendo el acuerdo de sus plenos para que de forma legal se dé comienzo con dicho proceso.

Habiendo consolidado la logística local entre ambos municipios el siguiente paso fue las gestiones con las autoridades estatales tanto de Jalisco como de Michoacán de Ocampo, en el año 2010 tuvieron acercamientos positivos que repercutieron en la toma de decisiones ante dichas autoridades, se da comienzo con el involucramiento de la Secretaría de Urbanismo y Medio Ambiente (SUMA) del estado de Michoacán de Ocampo con la que lograron tener avances representativos dado que se involucró tanto al caso de realizar las gestiones correspondientes con las secretarías correspondientes del mismo estado; asimismo cada uno de los presidente realizaba de manera coordinada entre autoridades municipales las gestiones con sus autoridades correspondientes, para el caso de Briseñas realizaron los oficios de gestión correspondiente, por ejemplo, al diputado en turno de la comisión estatal correspondiente.

De 2009 hasta hoy en día 2021, las autoridades municipales de La Barca y Briseñas se han venido desgastando porque en distintas temporalidades han existido en el poder o en el gobierno en sus distintos niveles federal, estatal y municipal personajes con diferentes ideologías debido a los partidos políticos que representan generando resultados no favorables en la implementación de las políticas públicas de planeación regional y ordenamiento territorial como es la conurbación de los municipios de La Barca, Jalisco con Briseñas, Michoacán de Ocampo. A pesar que para conformar una conurbación parte de una definición que dan instancias federales como la SEDATU, INEGI y CONAPO requisito que ha cubierto la conurbación entre los municipios de La Barca, Jalisco con Briseñas, Michoacán de Ocampo, pero el constituir una conurbación parte de políticas públicas hechas leyes, tales han sido la LGAH-1976; LGAH-1993, y LGAHOTDU-2016, dichas políticas públicas como han sido las leyes en mención en cuanto a la comparación entre lo escrito con la práctica se presenta en la realidad una interacción desfasada e incongruente entre los tres niveles de gobierno motivo por el cual no ha permitido constituir al mismo número de conurbaciones como son 132 para el año 2018 conformadas por el SUN (2018).

---

<sup>6</sup> El Sistema Urbano Nacional (2012) define Conurbación como: “Conformación urbana resultado de la continuidad física entre dos [...] centros urbanos, constituyendo una sola unidad urbana de por lo menos 15 mil habitantes. Puede ser intermunicipal e interestatal cuando su población oscila entre 15 mil y 49 mil 999 habitantes e intramunicipales aun superando este rango poblacional”.

#### 4. Reflexiones preliminares

En las últimas décadas, las políticas públicas de planeación y ordenamiento urbano en México se han enfocado al decreto y estructuración de zonas metropolitanas, ignorando estructuras propias de regiones y zonas que históricamente han construido modelos propios de desarrollo.

La conurbación como modelo jurídicamente existente, así como la regionalización, se han dejado en un segundo plano como estructuras de planeación regional y ordenamiento territorial como a las conurbaciones. En el caso de La Barca y Briseñas el proceso de conurbación solicitado por autoridades municipales, se ha detenido debido a las facciones e intereses políticos de las autoridades municipales de ambos estados y la federación y no hay una limitación jurídica y de desarrollo urbano.

La conurbación que de manera histórica y natural se dio entre los municipios de La Barca, Jalisco con Briseñas, Michoacán de Ocampo, y en la que está inmersa toda una serie de procesos como territorial, económico, social, entre otros no ha sido constituida debido al gran esfuerzo de parte de sus gobiernos municipales con el federal y estatal a sabiendas que cumplen con los requisitos tanto de definición como normativos.

#### Referencias

**Azuela** (2009), “El ordenamiento territorial en la legislación mexicana” disponible en: <http://www2.inecc.gob.mx/publicaciones2/libros/699/ordenamiento.pdf>

**Cámara de Diputados** (2021), Ley General de Asentamiento Humanos – 1976.

**Cámara de Diputados** (2021), Ley General de Asentamiento Humanos – 1993.

**Cámara de Diputados** (2021), Ley General de Asentamiento Humanos, Ordenamiento Territorial y Desarrollo Urbano – 2016.

**Carmona et al.**, (2017), “La actividad agrícola y el proceso de conurbación. Caso Santa María Texcalac, Tlaxcala” *Revista Iberoamericana de las Ciencias Sociales y Humanas* [en línea] vol. 7, núm. 13, 2018. Centro de Estudios e Investigaciones para el Desarrollo Docente A.C., disponible en: <https://www.redalyc.org/jatsRepo/5039/503956204009/html/index.html>

**Centro de Estudios de las Finanzas Públicas** (2007). Desarrollo Metropolitano: Recursos del Fondo Metropolitano.

**Centro de Estudios de las Finanzas Públicas** (2008). Zonas metropolitanas y el fondo metropolitano en el proyecto de presupuesto de egresos de la federación 2009.

**Comisión de Desarrollo Metropolitano** (2016), Programa Anual de Trabajo. Ámbito federal.

**Congreso del Estado de Jalisco** (2013), “Iniciativa de Acuerdo Legislativo”.

**Consejo de la Zona Metropolitana de Ocotlán** (2011), “Acta de constitución y primera sesión ordinaria del Consejo para el Desarrollo Metropolitano de Ocotlán, Poncitlán y Jamay, Celebrado el día 29 de marzo del año 2011”.

**Garza** (2007). “La urbanización metropolitana en México: normatividad y características socioeconómicas”, *Revista Papeles de población*, vol. 13, núm. 52, abril-junio, 2007, pp. 77-108.

**Gobierno del Estado de Jalisco** (2009), “Decreto de Declaratoria del Área Metropolitana de Guadalajara, integrada por los municipios de Guadalajara, Zapopan, Tlaquepaque, Tonalá, Tlajomulco de Zúñiga, El Salto, Juanacatlán e Ixtlahuacán de los Membrillos”. Periódico Oficial del Estado de Jalisco.

**Hernández** (2008), “*Marco jurídico mexicano de las zonas conurbadas*”. México, Editorial Serie Verde

**INEGI et al.**, (2004), “*Delimitación de Zonas Metropolitanas*”. México INEGI et al., (2004), *Delimitación de Zonas Metropolitanas*. México

**INEGI et al.**, (2005), “*Delimitación de Zonas Metropolitanas*”. México.

**INEGI et al.**, (2010), “*Delimitación de Zonas Metropolitanas*”. México.

**INEGI et al.**, (2012), “Sistema Urbano Nacional). México.

**INEGI et al.**, (2015), “*Delimitación de Zonas Metropolitanas*”. México.

**Orozco et al.**, (s/f). “Reporte de la gestión del Fondo Metropolitano”. Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo

**Rodríguez** (2011), “Conurbación, cambio sociocultural e identidad comunitaria en la periferia de la ciudad de Mérida: el caso de Cholul”, *Revista Península*. vol. VI, núm. 1 primavera de 2011.

**Rodríguez et al.**, (2017), “La Nueva Agenda Urbana: pensamiento mágico” *Revista Vivienda y Ciudad* - ISSN 2422-670X - Volumen 4 - diciembre 2017.

**SEDATU et al.**, (2018), “*Sistema Urbano Nacional 2018*”. México

**Unikel et al.**, (1978), “*El desarrollo urbano de México: diagnostico e implicaciones futuras*”. México.

**Zentella** (2004). “Relaciones intermunicipales y gobernabilidad urbana en las zonas metropolitanas de México: el caso de la Zona Metropolitana de Xalapa”, en *Revista Estudios demográficos y urbanos*, Vol. 20, núm. 2 (59), pp. 229-267.

